

---

# INITIATIEFADVIES

## Opstelling van een Sociaal Klimaatplan in het kader van de herziening van het systeem voor de handel in emissierechten van de Europese Unie

---

Advies behandeld door	Plenaire vergadering en Commissie Leefmilieu
Advies behandeld op	16 december 2024 en 16 januari 2025
Advies aangenomen door de Raad van Bestuur op	3 februari 2025
Advies bekrachtigd door de Plenaire vergadering op	20 februari 2025

*Brupartners* bestaat uit 7 effectieve en 7 plaatsvervangende leden die **de representatieve werkgeversorganisaties (BECI)** vertegenwoordigen, 6 effectieve en 6 plaatsvervangende leden die **de representatieve middenstandsorganisaties** vertegenwoordigen, 2 effectieve en 2 plaatsvervangende leden die **de representatieve werkgeversorganisaties van de social-profitsector (BRUXEO)** vertegenwoordigen en 15 effectieve en 15 plaatsvervangende leden die **de representatieve werknemersorganisaties** vertegenwoordigen (6 ABVV, 6 ACV, 3 ACLVB).

## Vooraf

De richtlijn (EU) 2023/959 van het Europees Parlement en de Raad van 10 mei 2023<sup>1</sup> voorziet een grondige herziening van het systeem voor de handel in emissierechten van de Europese Unie ("ETS"-systeem) waarvan het ambitieniveau aanzienlijk werd verhoogd. Vanuit concreet oogpunt is in het kader van het nieuwe systeem ("ETS 2") voorzien om :

- het globale plafond van de emissies van de gedekte sectoren te verlagen. De oorspronkelijke reductiedoelstelling van 43% tegen 2030 (ten opzichte van 2005) is nu vastgelegd op 62% ;
- de snelheid van de jaarlijkse emissiereducties op te voeren. De oorspronkelijke doelstelling van 2,2% per jaar stijgt naar 4,3% tussen 2024 en 2027 en naar 4,4% vanaf 2028 ;
- de kosteloos toegewezen rechten geleidelijk af te schaffen ;
- het systeem naar nieuwe sectoren uit te breiden, met name naar gebouwen en het wegvervoer.

In deze context heeft de Europese Unie bepalingen voorzien die erop gericht zijn om :

- te zorgen voor de transparantie van de koolstofkosten en de gevolgen ervan op de factuur van de eindverbruiker ;
- ervoor te zorgen dat de bij het ETS-systeem betrokken actoren geen "onrechtmatige winsten" maken (NVDR : d.w.z. door hogere "koolstofkosten" door te berekenen dan ze zelf maken) ;
- de prijzen te stabiliseren (door een ad hoc-mechanisme op te nemen dat in werking zal treden zodra de koolstofprijs hoger zou liggen dan € 45/ton).

Daarnaast heeft de Europese Unie een instrument van "Sociale Klimaatplannen" voorzien opdat enerzijds de door het ETS-systeem gegenereerde inkomsten worden gebruikt om sociale aspecten aan te pakken, door de impact van de koolstofprijs te compenseren. Concreet zal elke lidstaat een "Sociaal Klimaatplan" (SKP) moeten opstellen dat drie categorieën van steun kan omvatten om toegang te krijgen tot de Europese financiering :

1. Maatregelen en investeringen, gericht op de huishoudens, micro-ondernemingen en vervoergebruikers die als "kwetsbaar" worden beschouwd. Enkel maatregelen en investeringen die het "do no significant harm"-principe respecteren (geen aanzienlijke schade veroorzaken) en gericht zijn op het verminderen van de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen zullen worden ondersteund ;
2. Tijdelijke rechtstreekse inkomenssteun om de gevolgen van de toegenomen kosten van het wegvervoer en verwarmingsbrandstoffen te verlichten ;
3. Onrechtstreekse steun (bijv. verleend via openbare of particuliere entiteiten) op voorwaarde dat de eindbegunstigde tot een kwetsbare doelgroep behoort.

Gelet op de institutionele realiteit van ons land moet op intra-Belgisch vlak een akkoord worden gesloten over een Belgisch SKP en het gebruik van de verkregen middelen. Bij gebrek aan een akkoord zal België over geen SKP beschikken en zal het bijgevolg niet van de Europese ontvangsten gebruik kunnen maken.

---

<sup>1</sup> Richtlijn (EU) 2023/959 van het Europees Parlement en de Raad van 10 mei 2023 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG tot vaststelling van een systeem voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Unie en Besluit (EU) 2015/1814 betreffende de instelling en de werking van een marktstabiliteitsreserve voor de EU-regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten.

## Advies

### 1. Algemene beschouwingen

**Brupartners** herinnert eraan dat hij een omstandig advies heeft uitgebracht over het voorontwerp van ordonnantie tot wijziging van diverse bepalingen betreffende energie en klimaat, waarbij dit ETS 2-systeem wordt overgenomen en waarin hij verschillende beschouwingen over het SKP heeft geformuleerd die in dit advies zullen worden herhaald en desgevallend bijgewerkt ([A-2024-035-BRUPARTNERS](#)).

Hij herhaalt meer algemeen dat hij eveneens een initiatiefadvies over energie- en waterarmoede heeft uitgebracht ([A-2024-026-BRUPARTNERS](#)), evenals een advies betreffende het ontwerp van Lucht-Klimaat-Energieplan ([A-2023-014-BRUPARTNERS](#)).

#### 1.1 Wat betreft de herziening van het systeem voor de handel in emissierechten van de Europese Unie

##### *Sociaaleconomische gevolgen*

**Brupartners** benadrukt dat het ETS-systeem momenteel betrekking heeft op sectoren die de mogelijkheid hebben om hun productiemiddelen aan te passen teneinde hen zo, via de rechten en de oprichting van een koolstofmarkt, aan te moedigen om hun emissies te verminderen en innovatie in schone technologieën aan te moedigen. ETS 2 impliceert echter de toepassing van koolstofrechten op producten die per definitie een bron van uitstoot zijn en weinig manoeuvreerruimte bieden om hun koolstofproductie te verminderen.

Daarnaast voorziet ETS 2 niet in een drempel/niveau (NVDR : ETS 2 zal van toepassing zijn vanaf de 1<sup>ste</sup> kWh gas of de 1<sup>ste</sup> liter verbruikte brandstof). Hoewel het mogelijk is om met krachtige maatregelen het verbruik te verminderen, is het streven naar een "nuluitstoot" in de betrokken sectoren een zeer hoog, zo niet onhaalbaar doel, gelet op de beperkte manoeuvreerruimte. Dit geldt in het bijzonder voor actoren en ondernemingen die moeilijkheden ondervinden om de nodige middelen vrij te maken om te investeren in oplossingen die hen in staat stellen om deze doelstelling te halen (uitvoeren van renovatiewerken aan gebouwen, aankoop van niet-thermische technische installaties of voertuigen, ...) en voor actoren die moeten voldoen aan bepaalde verplichte kwaliteitsnormen, zoals een bepaald temperatuurniveau in kinderdagverblijven, rust- of ziekenhuizen. Er zal eveneens moeten worden gevreesd voor moeilijkheden in sectoren zoals de voedingsmiddelensector, de stomerijsector, deze van het wegvervoer, het glas en de tuinbouw, van de chemische industrie en van de productie en verwerking van staal. Tot slot zou ook de verplichting om een bepaalde lagere temperatuur op de werkplaatsen in acht te nemen (bepaald door de Codex over het welzijn op het werk) een probleem kunnen vormen.

Bovendien beschikken sommigen gewoonweg niet de nodige vrijheid om deze oplossingen te implementeren. Een huurder is bijvoorbeeld afhankelijk van zijn verhuurder, en een mede-eigendom is afhankelijk van een besluitvormingsproces om renovatiewerken uit te voeren en te financieren. Met betrekking tot deze probleemstellingen (die vooral acuut zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) herinnert **Brupartners** eraan dat hij samen met de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Economische en Sociale Raden van het Vlaams en het Waals Gewest een advies over de renovatie van

het residentiële huurbestand en van de mede-eigendommen heeft uitgebracht (A-2023-024-BRUPARTNERS).

De investeringskosten en de verschillende praktische hindernissen voor het uitvoeren van renovatiewerken of het gebruik van schonere vervoerswijzen kunnen vooral personen met een laag inkomen treffen en hen afremmen, of zelfs verhinderen, om hun verbruik te wijzigen. In dit opzicht vreest **Brupartners** dat het ETS 2-systeem tot een toename van de ongelijkheden en energiearmoede zal leiden. Hij is van mening dat een systeem met verschillende drempels/niveaus rechtvaardiger zou zijn en meer stimulansen zou bieden.

Aldus maakt **Brupartners** zich grote zorgen over de sociaaleconomische gevolgen van het doorberekenen van de kosten van de uitbreiding van het ETS-systeem aan de eindverbruikers (zowel huishoudens als professionals). Hij wijst er ook op dat er een vertekening kan optreden bij de evaluatie van de armoede, meer bepaald wanneer rekening moet worden gehouden met de situatie van personen gerangschikt in de laagste inkomensdecielen.

**Brupartners** dringt er daarom op aan dat deze effecten met grote wetenschappelijke nauwkeurigheid worden beoordeeld, met behulp van methodologieën die multidimensionale indicatoren mobiliseren (huisvesting, gezondheid, onderwijs, enz.) en die het mogelijk maken om gegevens in te zamelen bij gemarginaliseerde bevolkingsgroepen. Hetzelfde geldt voor het luik over de kwetsbare micro-ondernemingen, waar de impact op de economische ontwikkeling en de omzet moet worden opgevolgd.

**Brupartners** is bovendien bijzonder bezorgd over de gevolgen van de uitbreiding van het ETS-systeem voor de energieprijzen (gas en elektriciteit) en voor de noodzakelijke kosten voor verplaatsingen over de weg. Hoewel dit per situatie verschilt, zouden de gasrekeningen met ongeveer twintig procent en de benzineprijs met ongeveer tien cent per liter kunnen stijgen. Deze stijgingen zijn verre van verwaarloosbaar, vooral in een context waarin de prijs van elektriciteit, het alternatief voor gas, in België al aanzienlijk hoger is dan in veel andere EU-lidstaten, en waar de aankoopprijs van een voertuig met een niet-thermische motor hoger blijft dan die van een "conventioneel" voertuig. Ook dient gewezen op het feit dat de huidige technologie in bepaalde gevallen (zware vrachtvoertuigen, werfvoertuigen, verwerkingsmachines, machines voor industriële schoonmaak) geen overstap naar een niet-thermische motor mogelijk maakt.

Deze bezorgdheden zijn des te groter daar, naast de directe gevolgen van de uitbreiding van het ETS-systeem, aan de eindverbruikers op de één of andere manier de meerkosten van de publieke actoren (verwarming van gebouwen en kostprijs van het openbaar vervoer), alsook van de gesubsidieerde actoren (non-profitdiensten en -ondernemingen) en van de private actoren (voeding en producten) zullen worden doorberekend. Deze situatie zal leiden tot tariefverhogingen of tot een vermindering van de kwaliteit van de diensten.

Wat meer bepaald het geval van de non-profitondernemingen betreft, herinnert **Brupartners** eraan dat het budget voor de werkingskosten (afvalbeheer, water, energie, benzine, enz.) van deze actoren (onderwijs, gezondheidszorg, opvangcentra en alle andere non-profitinstellingen) afhankelijk is van overheidssubsidies die worden toegekend onder de vorm van een gesloten enveloppe. Deze enveloppes zijn al jaren niet verhoogd noch geïndexeerd. Hij herinnert eraan dat elke stijging van de werkingskosten de facto zal leiden tot een vermindering van het beschikbaar budget voor het verrichten van de diensten van algemeen nut die kwaliteitsvol en toegankelijk zijn voor iedereen.

Daarom pleit **Brupartners** voor het opzetten van een nauwe samenwerking en informatie-uitwisselingen tussen de gewestelijke/gemeenschappelijke wetgevende machten en de voogdijmachten (GGC, COCOF, VGC, Brussels Hoofdstedelijk Gewest en Federatie Wallonië-Brussel) om de aan de non-profitondernemingen toegekende werkingssubsidies te verhogen, zodat de impact van het ETS 2-systeem zou worden verzacht, en om een strategie te ontwikkelen om de renovatie van gebouwen in deze sector aan te moedigen.

**Brupartners** betreurt dat er in dit stadium duidelijk weinig uitwisselingen zijn geweest tussen de voogdijoverheden, ondanks het feit dat een dergelijke samenwerking werd aanbevolen bij de opstelling van het voorontwerp van ordonnantie tot wijziging van verschillende energie- en klimaatbepalingen met het oog op de invoering van het ETS 2-systeem.

#### *Aanwending van de ETS-inkomsten*

Gezien zijn bezorgdheden over de sociaaleconomische gevolgen van de Europese tekst, zoals hierboven uiteengezet, is **Brupartners** van mening dat het absoluut noodzakelijk is dat - naast de inkomsten die kunnen worden gemobiliseerd in het kader van het SKP (zie hieronder) - een aanzienlijk deel van de inkomsten, die worden gegenereerd door het ETS 2-systeem en aan de lidstaten worden teruggestort<sup>2</sup>, door elke begunstigde gefedereerde entiteit wordt aangewend om:

- De sociale gevolgen van de energietransitie te beperken :
  - door sociale maatregelen te financieren die coherent zijn met en aansluiten op de maatregelen die zullen worden genomen in het kader van de SKP (steun aan de huishoudens, verlaging van de energiefacturen) en door te voorkomen dat de energietransitie de sociale ongelijkheden vergroot ;
  - door de ondernemingen en werknemers in sectoren met een hoge CO<sub>2</sub>-uitstoot te begeleiden (risico op banenverlies) en door programma's voor professionele omscholing en opleiding voor transitieberoepen te financieren (zowel vanuit het perspectief van "werkloosheid naar werkgelegenheid" als van "werkgelegenheid naar werkgelegenheid") ;
- De transitie naar een duurzaam economisch model te versnellen : door te investeren in een koolstofarme en veerkrachtige economie, het ondervangen van de gevolgen voor de bedrijven (steun voor modernisering en investeringen in schonere technologieën, steun voor energietransitie, steun voor koolstofarme mobiliteit) en het ondersteunen van innovatie, onderzoek en de ontwikkeling van nieuwe milieuvriendelijke technologieën, waardoor de economie wordt gestimuleerd en banen worden gecreëerd. Het is belangrijk om te onthouden dat deze investeringen in aanmerking kunnen komen voor belastingverminderingen op het federale niveau. Deze voordelen kunnen gepaard gaan met expertise op het gebied van milieufiscaliteit. De voorgestelde technologieën moeten voldoen aan het principe "do no significant harm" en een reële impact hebben op de beperking van emissies, zodat overbodige of cosmetische investeringen of investeringen, die kunnen leiden tot een reboundeffect van andere vormen van overconsumptie, worden vermeden ;

---

<sup>2</sup> NVDR : de Europese bepalingen voorzien dat 25% van de inkomsten uit het ETS 2-systeem rechtstreeks naar het instrument van de "Sociale Klimaatplannen" gaan. De overige 75% zijn bestemd voor de lidstaten, naar rato van hun gemiddelde uitstoot over de periode 2016-2018.

- Steunmaatregelen te financieren voor (natuurlijke of rechtspersonen) die niet binnen het toepassingsgebied van de door de EU opgelegde SKP-regeling vallen, maar die niettemin zwaar door het ETS 2-systeem zullen worden getroffen (te analyseren aan de hand van een voortdurende statistische evaluatie). Het gaat met name om KMO's, actoren van de non-profitsector en alle natuurlijke of rechtspersonen die niet als "kwetsbaar" zouden worden beschouwd ten aanzien van de SKP-criteria zoals die door de regering worden toegepast, maar die desondanks zwaar door ETS 2 zouden worden getroffen zonder over voldoende middelen te beschikken om de nodige investeringen te verrichten (renovatie, aankoop van elektrische voertuigen, enz.) of om het hoofd te bieden aan aanzienlijke stijgingen van de kosten voor energie en wegvervoer. In dit verband wijst **Brupartners** erop dat tijdens het opstellen van het voorontwerp van ordonnantie tot wijziging van verschillende energie- en klimaatbepalingen, waarbij het ETS 2-systeem werd ingevoerd, er werd voorzien om een *"kadernota over de ontwikkeling en methodologie van het Sociaal Klimaatplan op te stellen, waarbij de middelen van het Sociaal Klimaatfonds en het ETS 2-systeem worden gemobiliseerd om voornamelijk de huishoudens te ondersteunen, net als de non-profitsector en de zeer kleine ondernemingen bij de klimaattransitie, rekening houdend met de stijging van de prijs van fossiele brandstoffen vanaf 2027, met voorrang voor de meest kwetsbare bevolkingsgroepen, overeenkomstig het principe van sociale rechtvaardigheid en billijke transitie vastgelegd in artikel 6 van de Klimaatordonnantie van 17 juni 2021"*.

**Brupartners** is van mening dat deze mobilisatie van de inkomsten uit het ETS 2-systeem van essentieel belang is om :

- de maatschappelijke acceptatie van het klimaatbeleid te versterken (door te zorgen voor een eerlijke, legitieme en passende verdeling van de ETS-inkomsten, door deze middelen te besteden aan concrete, zichtbare maatregelen met over het algemeen positieve effecten op de emissies, en door te communiceren over de geboekte vooruitgang) ;
- de internationale verbintenissen na te komen, met name het Klimaatakkoord van Parijs ;
- de welvaart en sociaaleconomische ontwikkeling van het Gewest te verzekeren.

Tot slot dringt **Brupartners** erop aan dat de verdeling van de inkomsten uit het ETS 2-systeem, die aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zullen worden toegekend, in overleg met de sociale partners zou worden bepaald. In dit opzicht vraagt hij uitdrukkelijk om over dit vraagstuk te worden geraadpleegd, gelet op de onmiskenbare sociaaleconomische gevolgen (bijv. belastingverdeling, impact op indexering, ...).

### *Communicatie*

Hoewel **Brupartners** de bezorgdheden over het klimaat deelt, is hij van mening is dat een proactief klimaatbeleid moet worden gevoerd, in het bijzonder met betrekking tot de vermindering van de uitstoot van CO<sup>2</sup>, en dat milieudoelstellingen ambitieus kunnen zijn zolang deze realistisch en aanvaardbaar blijven. **Brupartners** betreurt niettemin het gebrek aan proactieve communicatie over deze hervorming van het ETS-systeem.

Gelet op de aanzienlijke sociaaleconomische gevolgen van deze hervorming, en om de gevoelens van ontsteltenis, bezorgdheid en verrassing te verminderen die terecht kunnen worden gekoesterd gelet op de snelle invoering van dit systeem, is **Brupartners** van mening dat het essentieel is om duidelijkheid en transparantie over de toekomstige maatregelen te verschaffen.

**Brupartners** herinnert eraan dat hij van mening was dat een communicatie over deze hervorming van het ETS-systeem had moeten plaatsvinden zodra de richtlijn (EU) 2023/959 was aangenomen (d.w.z. reeds in mei 2023). Hij herhaalt zijn verzoek om een communicatiecampagne te organiseren over de komende wijzigingen van het systeem voor de handel in emissierechten en meer in het bijzonder over de uitbreiding ervan naar nieuwe sectoren, met name de gebouwen en het wegvervoer.

## 1.2 Met betrekking tot de opstelling van het Brussels Sociaal Klimaatplan

### *Raadplegingen*

**Brupartners** herinnert eraan dat hij het in mei 2024 (in zijn advies [A-2024-035-BRUPARTNERS](#)) van essentieel belang heeft geacht om de sociale partners ten volle te betrekken bij de werkzaamheden van de werkgroep die door de Nationale Klimaatcommissie werd opgericht en die als opdracht heeft de coördinatie tussen de verschillende entiteiten in het kader van de opstelling van het Belgisch SKP te verzekeren.

Derhalve betreurt **Brupartners** het ten zeerste niet in een eerder stadium bij de opstelling van het SKP betrokken te zijn geweest en niet te zijn uitgenodigd voor alle raadplegingsvergaderingen die in het kader van de opstelling ervan hebben plaatsgevonden.

**Brupartners** benadrukt het belang van elke sociale voorziening op dit gebied en het belang om dergelijke voorzieningen in volledige samenwerking met de sociale partners te ontwikkelen, teneinde doelgerichte en doeltreffende maatregelen op een adequate manier ten uitvoer te leggen.

### *Intra-Belgische overeenkomst en lastenverdeling (burden sharing)*

**Brupartners** dringt aan op het feit dat het van essentieel belang is om op het intra-Belgisch niveau een overeenkomst inzake een Belgisch Sociaal Klimaatplan te sluiten en om de verkregen middelen te gebruiken. Zonder overeenkomst zal het immers niet mogelijk zijn om toegang tot de Europese inkomsten te verkrijgen. Het is dus belangrijk om de verkregen middelen vrij te maken teneinde de sociaaleconomische gevolgen te beperken die zich als gevolg van de uitbreiding van het ETS-systeem zullen voordoen.

**Brupartners** steunt derhalve doeltreffende besprekingen en eerlijke onderhandelingen tussen de federale overheid en de drie Gewesten om tot een Belgisch Sociaal Klimaatplan en een gunstige en eerlijke verdeling van de middelen voor iedereen te komen.

**Brupartners** beveelt aan om het federale aandeel van het SKP te gebruiken om het federale sociale tarief te financieren, volgens modaliteiten die het Europees voorschrift naleven.

In dit opzicht is **Brupartners** van mening dat, om de kwaliteit van de begeleidende maatregelen te verzekeren en de milieudoelstellingen en de wens om van fossiele brandstoffen af te stappen te ondersteunen, de toewijzing van middelen in geen geval discriminerend mag zijn voor een bepaalde entiteit. Een verdeling op basis van het aantal eindverbruikers (huishoudens en ondernemingen) die zich in elk Gewest bevinden, evenals op basis van hun sociaaleconomisch profiel, in plaats van rekening te houden met de aanwezigheid van "belastingentrepots" waar de belasting formeel wordt geheven, verdient daarom de voorkeur.

**Brupartners** dringt er in het bijzonder op aan dat de aanwezigheid van "belastingentrepots" geen doorslaggevend element in de intra-Belgische verdeling zou zijn, omdat dit criterium discriminerend is voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat er hooguit een tiental op zijn grondgebied heeft (terwijl er in België ongeveer 450 "belastingentrepots" zijn).

Bovendien zou het, gelet op de sociale doelstelling ervan, legitiem zijn om te pleiten voor een verdeling van de SKP-middelen die in de eerste plaats rekening houdt met de kwetsbaarheid van de bevolking. In dit opzicht is **Brupartners** van mening dat de intra-Belgische verdeling bijvoorbeeld op basis van het aantal statuten van "beschermde klanten" (huishoudens en zelfstandigen) dat in elk Gewest wordt toegekend of op basis van sociaaleconomische profielen zou kunnen worden bepaald.

#### *Bepaling van de doelgroepen*

**Brupartners** stelt vast dat, overeenkomstig de Europese voorschriften, het SKP moet gericht zijn op huishoudens, micro-ondernemingen en transportgebruikers die als "kwetsbaar" worden beschouwd. Met betrekking tot personen (natuurlijke of rechtspersonen) die niet onder het door de EU opgelegde toepassingsgebied van de SKP-voorziening vallen, verwijst hij naar zijn beschouwingen die hij onder titel "1.1 Wat betreft de herziening van het systeem voor de handel in emissierechten van de Europese Unie - Gebruik van de ETS-inkomsten" heeft geformuleerd.

**Brupartners** vraagt zich af of de micro-ondernemingen met een "sociale economie"-erkenning wel degelijk binnen de door Europa voorgeschreven definitie van micro-ondernemingen vallen.

**Brupartners** benadrukt dat deze doelgerichtheid gebaseerd moet zijn op een relevante en legitieme objectivering van de sociaaleconomische situatie van de begunstigden en aan een doeltreffende en strenge controle onderworpen moet zijn. Daarnaast moet een controlevoorziening ook de doeltreffendheid en de kwaliteit waarborgen van de technische handelingen die moeten worden uitgevoerd om toegang tot bepaalde steunmaatregelen te krijgen (bijv. op het gebied van renovatie van gebouwen). Bovendien herhaalt hij zijn verzoek om aandacht te blijven schenken aan de situaties van huishoudens of ondernemingen die niet als "kwetsbaar" worden beschouwd in de zin van het SKP, maar die niettemin niet over voldoende middelen beschikken om investeringen te doen om de gevolgen van ETS 2 te verzachten (zie hierboven).

In dit verband vraagt **Brupartners** om ervoor te zorgen dat de administratie in staat zou zijn om deze controle en dit toezicht op de tenuitvoerlegging van de verschillende SKP-maatregelen te verzekeren. Deze vraag houdt in dat de operationele kosten voor het vervullen van deze rol moeten worden gekwantificeerd. Hij meent dat er in dit opzicht redenen tot bezorgdheid zijn. Zo stelt hij bijvoorbeeld vast dat de OCMW's de taak zouden kunnen krijgen om te bepalen wanneer en aan wie bepaalde SKP-maatregelen ter beschikking moeten worden gesteld. Dit zou dan nieuwe administratieve taken betekenen voor actoren die het nu al moeilijk hebben om de taken te vervullen die hen momenteel zijn toegewezen.

Om de administratieve last te verminderen, zowel voor de begunstigden van de steunmaatregelen als voor de autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor de toekenning ervan, stelt **Brupartners** voor om administratieve vereenvoudigingsmechanismen in te voeren, zoals automatische toekenningen (binnen een duidelijk omschreven kader en voorwaarden) en/of de toepassing van het "only once"-principe (voorkomen dat dezelfde gegevens meerdere keren moeten worden doorgegeven als ze al naar een andere administratie zijn gestuurd).

Aangezien moet worden voorkomen dat milieumechanismen *in fine* begrotingsvoorzieningen worden, vindt **Brupartners** het opportuun dat de beschikbare bedragen aan de financiering van de intensieve begeleiding en aan de financiering van de investeringen zouden worden toegewezen teneinde een sociaal eerlijke en economisch duurzame energietransitie mogelijk te maken, en niet om de stijging van de prijs van fossiele brandstoffen te compenseren. Eén van de gewenste effecten van de ETS-



voorziening is een prijsverschil ten gunste van elektriciteit te creëren teneinde de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verkleinen door het verbruik van gas, benzine en stookolie te verminderen. Aldus zou het gebruik van de beschikbare fondsen om de prijsstijging van fossiele brandstoffen volledig te compenseren in strijd zijn met deze doelstelling, gezien dit zou leiden tot een prijsstijging zonder tot veranderingen in de verbruiksgewoonten aan te zetten. In dit opzicht zou het SKP zijn middelen op ondersteuning en begeleiding moeten toespitsen teneinde de vraag naar fossiele brandstoffen te verminderen (isolatie van gebouwen, verbeterde processen, overgang naar het gebruik van duurzamere energie, ...).

**Brupartners** is van mening dat bepalingen die het toelaten om de meest kwetsbare groepen te ondersteunen absoluut noodzakelijk zijn. Hij benadrukt het fundamenteel belang om de doelgroepen te definiëren die als "kwetsbaar" zullen worden beschouwd, als voorwaarde om toegang tot steunmaatregelen te kunnen krijgen. De regering moet deze doelgroepen bepalen op basis van objectieve, duidelijke en eerlijke criteria, die op een transparante manier zijn vastgesteld en die ernaar streven om :

- bijkomende middelen toe te wijzen waar ze het meest nodig zijn en ervoor te zorgen dat de steunmaatregelen billijk zijn, in het bijzonder gelet op de budgettaire context van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het feit dat de beschikbare bedragen beperkt zullen zijn ;
- te voldoen aan de specifieke behoeften van huishoudens (inkomens, gezinssamenstelling, huursituatie (eigenaar/huurder, energieprestatie van het bewoonde goed, afhankelijkheid van de auto (PBM, toegankelijkheid tot het openbaar vervoer, ...) of van economische actoren (activiteiten met hoge emissies maar in reconversie, activiteiten die kwaliteits- en hygiënenormen vereisen zoals ziekenhuizen en rusthuizen, activiteiten van algemeen belang, activiteiten die veel verplaatsingen vereisen of waarvoor voertuigen moeten worden gebruikt waarvoor (nog) geen alternatieven voor verbrandingsmotoren bestaan, afhankelijkheid van de activiteiten in gebouwen, ...).

Bovendien meent **Brupartners** dat het relevant zou zijn om in de toegangsvoorwaarden een onderscheid tussen natuurlijke personen enerzijds en rechtspersonen anderzijds te maken. Hij is immers van oordeel dat het fundamentele recht op een waardig leven (met inbegrip van toegang tot energie) voor natuurlijke personen niet-discriminerende steun voor laatstgenoemden rechtvaardigt.

Wat de rechtspersonen betreft, is **Brupartners** van oordeel dat de toegang tot steunmaatregelen op specifieke criteria gebaseerd zou moeten zijn en verder zou moeten gaan dan de problematiek van de omvang van een onderneming (zodat met name met kmo's rekening zou kunnen worden gehouden). Hij vraagt zich immers af of het opportuun is om in het kader van de klimaattransitie de steun in de eerste plaats op "micro-ondernemingen" te richten, gezien elk soort onderneming, ongeacht de omvang ervan, moeilijkheden zou kunnen ondervinden. Daarnaast dringt hij erop aan dat de steunvoorzieningen die op professionele actoren gericht zijn, zowel "klassieke" ondernemingen als non-profit ondernemingen en verenigingen zouden insluiten. Tot slot is **Brupartners** van mening dat de criteria die een goede financiële gezondheid en de naleving van de sociale en fiscale wetgeving kunnen waarborgen om toegang tot de steunmaatregelen te krijgen, ook moeten worden gehandhaafd.

**Brupartners** wijst erop dat de ontwikkeling van collectieve beleidsvoeringen een uitstekende manier is om de beoogde doelgroepen te bereiken. Projecten die gericht zijn op het collectief renoveren van gebouwen, wijk per wijk, of het invoeren van oplossingen om mobiliteit duurzamer te maken (schoolvervoerplannen, bedrijfsvervoerplannen, ...) moeten in dit opzicht worden ondersteund.

Voor alle doeleinden herinnert **Brupartners** eraan te hebben voorgesteld dat de inkomsten die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zou verkrijgen, voor de volgende doeleinden zouden worden gebruikt :

- De steunmaatregelen voor alle actoren voeden : particulieren via Homegrade en het Habitat-netwerk, maar ook profit en non-profit ondernemingen via steunmaatregelen zoals het EnergiePack in het kader van de Renolution-strategie, om de renovatie van het volledige Brusselse gebouwenbestand te ondersteunen. Huurwoningen, mede-eigendommen (gelet op het groot aantal huurders in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de obstakels die de renovatie van woningen die worden verhuurd of door mede-eigendommen worden beheerd, kunnen vertragen) en sociale woningen (gelet op het specifieke profiel van de eigenaars en de sociaaleconomische situatie van de bewoners van dit soort woningen) zijn ook specifieke doelgroepen ;
- De transportsectoren ondersteunen en investeren in collectief vervoer om de toegankelijkheid van vervoerswijzen - zowel privé als zakelijk - te vergroten als alternatief voor het gebruik van individuele voertuigen en/of voertuigen met verbrandingsmotoren ;
- De ontwikkeling van de "shifting economy" voortzetten, met name rekening houdend met het feit dat lokale tewerkstelling een prioriteit moet blijven. Daartoe zou kunnen worden onderzocht of een reeks directe steunmaatregelen verder kan worden ondersteund (met name investeringspremies voor economische transitie of voor mobiliteitsoplossingen met lage emissies), of indirecte steunmechanismen (zoals de Energierenovatielening en het Energietransitiefonds) kunnen worden uitgebreid.

**Brupartners** wijst erop dat de Europese voorziening bepaalt dat een Sociaal Klimaatplan drie categorieën van steun kan omvatten, waaronder "*steun die indirect wordt verleend, bijvoorbeeld door tussenkomst van openbare of particuliere entiteiten, op voorwaarde dat de eindbegunstigde tot een kwetsbare doelgroep behoort*" (zie vooraf). **Brupartners** stelt dat ondernemingen van de non-profitsector ook als tussenpersonen van openbare entiteiten moeten worden beschouwd. Dergelijke instellingen ontvangen en huisvesten immers bepaalde kwetsbare groepen (rusthuizen, jongeren in moeilijkheden, personen met een handicap, daklozen, enz.). Als zodanig nemen ze de plaats in van de plaats waar deze mensen wonen. Het is dus van essentieel belang dat deze instellingen kunnen worden ondersteund zodat ze kwaliteitsvolle en voor iedereen toegankelijke leefruimtes zouden kunnen blijven aanbieden.

#### *Uitvoeringsprincipes*

De ETS 2-middelen, die belangrijke hefboomen voor een rechtvaardige transitie zijn, moeten uitsluitend worden besteed aan de hand van een specifieke toewijzing van de begroting aan eco-sociale projecten van de besturen, en de *ad-hoc* subsidies.

**Brupartners** vraagt dat het additionaliteitsbeginsel van de financieringen, zoals voorzien in de Europese verordening, volledig zou worden toegepast. Artikel 13 bepaalt immers dat "*De steun uit het fonds, met inbegrip van tijdelijke rechtstreekse inkomenssteun als bedoeld in artikel 4, lid 3, een aanvulling vormt op en niet in de plaats komt van terugkerende nationale begrotingsuitgaven*"<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Verordening (EU) 2023/955 van het Europees Parlement en de Raad van 10 mei 2023 tot oprichting van een Sociaal Klimaatfonds en tot wijziging van Verordening (EU) 2021/1060

**Brupartners** vraagt daarom aan de regering om een boekhoudkundige en financiële verwerking, aan de hand waarvan kan worden aangetoond dat de financieringen die via het Sociaal Klimaatfonds worden toegekend aanvullend zijn en niet in de plaats van de inkomstenverminderingen komen.

*Met betrekking tot de geplande "energie"-maatregelen*

**Brupartners** stelt vast dat veel van de door Leefmilieu Brussel geplande maatregelen de ondersteuning van "kwetsbare eigenaars-verhuurders" veronderstellen. Naast de moeilijkheid om "kwetsbaarheid" doeltreffend te objectiveren (zie hoger), vindt **Brupartners** het ook van essentieel belang om meer rekening te houden met de situatie van de huurders, die de meerderheid van de huishoudens uitmaken, en van zeer veel micro-ondernemingen en actoren van de non-profitsector van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Wat de steunmaatregelen voor eigenaars-verhuurders betreft die in het kader van het SKP worden overwogen, steunt **Brupartners** het principe de steun die voor de renovatie van goederen wordt toegekend, te koppelen aan een beperking, evenredig aan de ontvangen steun, van de stijging van de huurprijzen.

Daarnaast is **Brupartners** van mening dat het raadzaam zou zijn om situaties waarin sprake is van een overeenkomst tussen eigenaars-verhuurders en huurders over de (gedeeltelijke of volledige) tenlasteneming van renovatiekosten door huurders, in aanmerking zouden kunnen komen voor de steunvoorziening van het SKP.

Betreffende de financiering om de op eigenaars van bescheiden goederen gerichte subsidies te versterken, herhaalt **Brupartners** zijn beschouwing waarin hij enerzijds vraagt dat dit soort doelgroepbepaling op een relevante en legitieme objectivering van de sociaaleconomische situatie van de begunstigden zou zijn gebaseerd en aan een doeltreffende en strenge controle zou zijn onderworpen, en anderzijds dat ervoor gezorgd zou worden dat de administratie in staat zou zijn om een controle en toezicht te verzekeren (door zich met name te verzekeren van de technische en sociale expertise van het personeel teneinde deze doelgroepbepaling te realiseren en ervoor te zorgen dat deze wordt nageleefd).

Tot slot formuleert **Brupartners** de volgende twee voorstellen :

- Rekening houden met de TRIAS Energetica door prioriteit te geven aan gerichte maatregelen die worden toegepast om de bouwschillen te isoleren (in combinatie met sanering en ventilatie) en om de minst daadkrachtige verwarmingssystemen door koolstofarme oplossingen te vervangen ;
- De ontwikkeling van steunprogramma's, inclusief een intensieve facilitering, om de collectieve renovatie van mede-eigendommen en rooilijnen van talrijke belendende eigendommen te versnellen en te voltooien.

*Met betrekking tot de "transport"-maatregelen*

**Brupartners** juicht de bereidheid toe om de actoren te raadplegen die bij de mobiliteitsthematiek zijn betrokken (naar het voorbeeld van de raadplegingen die op het gebied van energie hebben plaatsgevonden). Hij wijst er echter op dat zijn advies moest worden uitgebracht alvorens hij een volledig beeld van de voorgenomen maatregelen inzake deze thematiek had, gezien het raadplegingsproces gaande was toen hij zijn advies moest uitbrengen. Deze situatie verklaart waarom de beschouwingen van **Brupartners** aangaande mobiliteit minder gedetailleerd zijn dan deze met betrekking tot de geplande maatregelen op het gebied van energie.

**Brupartners** stelt vast dat verschillende geplande maatregelen betrekking hebben op het autogebruik. Hij is van mening dat de opportuniteit van dergelijke op huishoudens gerichte maatregelen met name in vraag dient te worden gesteld, omdat het gebruik van individuele voertuigen vanuit milieuoogpunt niet de te bevoorrechtte oplossing is, en anderzijds omdat deze maatregelen op sociaal vlak niet de meest inclusieve zijn.

Gelijklopend benadrukt **Brupartners** de opportuniteit van op het gebruik van voertuigen gerichte voorzieningen voor de economische actoren. Dit vervoermiddel is immers vaak een onmisbaar werkinstrument, dat met name wordt gebruikt voor het vervoeren van materiaal, voor leveringen of voor tussenkomsten op het terrein. Daarnaast voorzien bepaalde voertuigen in specifieke behoeften waaraan door andere vervoersmiddelen moeilijker - en zelfs onmogelijk - kan worden voldaan (collectief vervoer van personen met een handicap, bedrijfswagens, goederenvervoer, ...).

In het kader van een duurzamer mobiliteitsbeleid en een rationeel autogebruik, stelt **Brupartners** voor om in het raam van het SKP met name de volgende voorstellen in overweging te nemen :

- Medefinanciering (met de operatoren en Brussel Mobiliteit) van de openbare vervoersinfrastructuren om deze toegankelijker te maken (toegankelijkheid PBM, uitbreiding van de uurroosters, verbindingen tussen operatoren, ...) en alternatieve vervoerswijzen ;
- De maandelijkse uitbetaling zonder meerkost van de tegen het sociaal tarief toegekende jaarlijkse Brupass- en Brupass XL-abonnementen mogelijk maken en de mogelijkheid onderzoeken om het sociaal MIVB-tarief tot andere kwetsbare groepen uit te breiden (door een cofinanciering van de gewestelijke kosteloosheidsenveloppe) ;
- Financiering van de oprichting van nieuwe logistieke hubs.

\*  
\*       \*