

Voor CO2-uitstoot moet betaald worden

De brede heroverwegingen zijn een zegen voor het energiebeleid. De Europese afspraken laten immers geen vrijheid om het energie- en klimaatbeleid te temperen, wel om het kosteneffectiever te voeren. Op dit moment wordt met veel vrijblijvende convenanten en veel subsidies getracht de milieueffecten van ons energiegebruik te verminderen. Maar dat gaat niet erg snel. De CO2-emissie is voor het overgrote deel gekoppeld aan ons energiegebruik. Dus drastische terugdringing van de CO2-emissie kan alleen door een andere energievoorziening.

We kennen nu de paradoxale situatie waarbij het Rijk enerzijds fors subsidie geeft op het opwekken van schone energie (1 miljard euro), terwijl anderzijds grote energiegebruikers worden vrijgesteld van energiebelastingen. Hierdoor is het tempo van de overgang naar zuinige en schone energievoorziening extreem laag. Zo is de belastingbetaler nu dubbel de klos. Aanpassing van het huidige beleid kan leiden tot minder uitgaven (afbouw subsidies) en hogere inkomsten voor het Rijk (energiebelasting voor alle energiegebruikers).

Normering en afschaffing van subsidies en fiscale voordelen leveren jaarlijks 7 miljard euro op. Beprijzen van CO2-emissies is een adequaat instrument om de vervuiler te laten betalen. Daarmee stimuleert de overheid het ontstaan van een energiemarkt, waar het voor bedrijven en consumenten aantrekkelijker wordt te investeren in zuinige technieken. Dan ontstaat een mechanisme waarbij de vervuiler betaalt, en producenten en consumenten positieve marktprikkels krijgen als zij schoner produceren en consumeren. Hogere energieprijzen zorgen ervoor dat consumenten en bedrijven geld kunnen uitsparen met zuinige technieken zoals hr-ketels, hr-glas, zuinige auto's, zuinige processen.

De industrie en de glastuinbouw betalen echter weinig tot niets aan energiebelasting, dat is een gemiste kans. Bij een duurzame energievoorziening hoort een hogere energieprijs en daar zal ook de industrie aan moeten wennen.

Door een hogere energiebelasting te combineren met slimme terugsluizing, kan een effectief besparingsbeleid ontstaan. Dit levert per saldo geen verbetering op van de financiële positie van de overheid, maar stimuleert wel energiebesparingen en ook de concurrentiekracht van de Europese industrie. Kleinere effecten zijn te bereiken door de vrijstelling van accijns voor vliegverkeer en de scheepvaart af te schaffen. Dit kan alleen op EU-niveau.

Daarnaast zijn strakke normen nodig om het veranderingsproces te versnellen. Alle energieleveranciers moeten een verplicht aandeel duurzame energie leveren, dat elk jaar oploopt. De concurrentie tussen fossiel en duurzaam is nu ongelijk. De subsidieregeling voor duurzame energie is in het leven geroepen om dat verschil te overbruggen, maar kost veel geld als duurzame energie een substantieel deel wordt van de elektriciteitsmarkt (in 2020 1 à 2 miljard euro per jaar). Door energiebedrijven te verplichten duurzame energie op te wekken, en die verplichting jaarlijks te laten stijgen, ontstaat er belang bij de energiebedrijven om hier bedrijfsmatig mee om te gaan en niet langer kolencentrales te bouwen. Voor gebouwen kan het succes van de Energie Prestatie Normering voor nieuwbouwwoningen gekopieerd worden voor bestaande bouw. De juridische aanknopingspunten zijn lastiger, maar uit onderzoek blijkt dat het kan. Daarom een verplicht label B voor alle bestaande gebouwen, waarbij controle plaatsvindt bij verkoop. Het Platform energiebesparing Gebouwde Omgeving heeft hiervoor een voorstel gemaakt. Andere maatregelen specifiek voor het verkeer kunnen zijn: invoering van een CO2-taks op alle motorbrandstoffen en stoppen met lage accijnzen voor lpg en rode diesel. Met op termijn hogere kilometertarieven voor vrachtauto's, van de huidige 2,5 eurocent naar een niveau waarbij ze tenminste de infrastructuurkosten dekken (ca. 20 eurocent per km). Met de invoering van de kilometerbeprijzing dreigt de bpm (aanschafbelasting auto's) te verdwijnen, maar continuering van de bpm-differentiatie is een effectief instrument om de aanschaf van zuiniger auto's te stimuleren.

Weinig kostende energienormen voor gebouwen, installaties en voertuigen, in combinatie met een forse verhoging van de inkomsten (energiebelasting) en verlaging van de uitgaven (subsidies) leidt tot een goedkoper energiebeleid. Een deel van de kosten verschuift naar de energiegebruiker, die de prikkel krijgt zuiniger met energie om te gaan. Door het uitsparen van uitvoeringskosten en door marktwerking zijn de kosten voor het halen van de Europese energiedoelstellingen lager dan bij voortzetting van het huidige beleid.

Frans Rooijers is directeur van milieuadviesbureau CE Delft.