



Aan de voorzitter en leden van de
van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Briefnummer
19/10.025/NS/YBo

Onderwerp
Klimaatakkoord

Den Haag
28 januari 2019

Telefoonnummer
070-3490365
E-mail
sande@vnoncw-mkb.nl

Geachte dames en heren,

Op 30 januari a.s. spreekt u tijdens een plenair debat over het Klimaatakkoord. Met het oog op dit overleg wil VNO-NCW graag enkele punten onder uw aandacht brengen. Hieronder vindt u de belangrijkste samengevat:

- VNO-NCW staat achter het Akkoord van Parijs en steunt de klimaatambities van het kabinet. Wij geloven dat het ontwerp Klimaatakkoord tot een zinvolle aanpak kan leiden indien we met elkaar het doel scherp voor ogen houden, namelijk terugdringen van de CO₂-uitstoot in mondiaal perspectief én met kansen voor klimaat, economie en banen.
- Het maatschappelijk draagvlak voor het Ontwerp Klimaatakkoord staat sterk onder druk, omdat er een gevoel is ontstaan van ‘klimaatdwang’ met verplichtingen voor burgers en bedrijven (de eindverbruikers) om bijvoorbeeld ‘klimaatschulden’ aan te gaan. Daarom is het essentieel dat burgers en bedrijven in het vervolg technisch én financieel maximaal ontzorgd worden en de mogelijkheid wordt geboden om *niet* zelf de schulden aan te gaan. Hiervoor doen wij een aantal suggesties.
- Woon- en gebouwlastenneutraliteit voor burgers en bedrijven dient verder het uitgangspunt te blijven in het vervolg. Bij de autolasten moet de lastenverschuiving tussen conventionele en elektrische autorijders beperkt zijn door niet veel harder te willen gaan met elektrificering dan de (internationale) markt aankan.
- De klimaattransitie wordt nu veelal benaderd vanuit de ‘inkomsten- en lastenkant’. Dit terwijl het feitelijk een ‘investerings- en financieringsopgave’ is. De lasten nemen, via de SDE++ subsidie voor **onrendabele** investeringen, na deze kabinetsperiode tot en met 2030 met 100 miljoen euro per jaar toe (0,9 mld. totaal). Vanzelfsprekend dient deze stijging evenwichtig invulling te krijgen, maar een dergelijke relatief geringe opgave kan en mag niet de inzet worden van inkomens-

en herverdelingspolitiek. Conform de afspraken dient dit bovendien gezien te worden in het licht van het totaal van collectieve lasten en uitgaven voor de periode 2021-2030 en deze afweging is aan een volgend Kabinet.

- CO₂-beprijzing voor de industrie bovenop het ETS-systeem is alleen een probaat middel als dit op Europees niveau gebeurt. Een CO₂-heffing voor de industrie op nationaal niveau leidt volgens betrouwbare studies van DNB en CE-Delft tot ‘klimaatwerkloosheid’ in industriële regio’s van ons land. Dit kan en mag niet gebeuren, zeker niet omdat een dergelijke maatregel ook niet effectief is en zelfs leidt tot hogere uitstoot elders. Met de voorgestelde ‘*Climate Deals*’ kunnen we slimmer onze doelen bereiken.

Hierna zetten wij de verschillende punten kort uiteen.

Ontzorg burgers en bedrijven

Het is niet nodig dat burgers en bedrijven een hoge rekening betalen voor CO₂-reductie. Dat kan en mag niet het gevolg zijn van het Klimaatakkoord. Doel moet zijn dat we ondernemers de kans geven te innoveren en efficiënte verduurzamingsoplossingen in een behapbaar tempo door te voeren en burgers en bedrijven volledig te ontzorgen bij verduurzaming van hun woning en vervoersmiddel.

Het Klimaatakkoord is feitelijk vooral een investeringsopgave en niet zozeer een inkomens- en lastenopgave. Er zal tot en met 2030 voor tientallen miljarden moeten worden geïnvesteerd, maar de energielasten voor burgers en bedrijven lopen tussen 2021 en 2030 relatief beperkt op met 0,9 mld. Uitgangspunt bij de verduurzaming in de gebouwde omgeving is altijd geweest dat deze lastenneutraal plaatsvindt. En bij mobiliteit is sprake van lastendifferentie, niet van per saldo lastenstijging.

Niettemin ervaren vele mensen het Klimaatakkoord als een (te) grote financiële opgave. Men is bezorgd over de hoge schulden die ze op zich moeten nemen voor verduurzaming van het eigen huis of het bedrijfspand. Men verwacht zelf niet aan elektrisch rijden toe te komen, maar verwacht wel de elektrische rijders te moeten betalen voor hun duurdere automobilité. Het is jammer dat bij de presentatie van het Ontwerp Klimaatakkoord niet beter op deze zorgen is ingespeeld. Dat is een belangrijke verantwoordelijkheid bij de nadere uitwerking van met name de hoofdstukken voor de gebouwde omgeving en de mobiliteit.

Duidelijk moet worden dat burgers en ondernemers zichzelf helemaal niet in de schulden hoeven te storten, de woon- en gebouwlasten niet gaan toenemen en de lastenherschikking bij de mobiliteit beperkt zal zijn, zolang elektrisch vervoer zich qua kostprijs in alle autoklassen zich nog niet kan meten met het huidige wagenpark.

Voor de gebouwde omgeving (woningen én bedrijfspanden) zijn er slimme oplossingen om bewoners en bedrijfsleven financieel volledig te ontzorgen en vertrouwen te geven. Dergelijke arrangementen zijn al ver ontwikkeld en kunnen in de praktijk getest en

vervolgens uitgerold en opgeschaald worden. Denk aan het uitbesteden van verduurzamingsprojecten aan *Energy Service Companies* (ESCO's) die in plaats van de huiseigenaar of de winkelier de investering en de financiering doet. Via de energierekening wordt dit terugbetaald.¹ Op deze manier hoeft men zichzelf dan niet in de schulden te steken. Zo is het ook gegaan bij de overstap van kolen op gas 50 jaar geleden. Indien wettelijke belemmeringen bestaan voor het kunnen aanbieden van deze service, is het aan het kabinet deze weg te nemen.

Verder lijkt de ontstane beeldvorming over “*van gas los*” tot veel vragen en onrust te leiden. Het zou goed zijn als in het vervolg beter wordt duidelijk gemaakt dat “*het klimaat vraagt om een opvolger voor aardgas. Zodra die er is en alle kinderziektes zijn verholpen wordt u daar zorgeloos en kosteloos op aangesloten.*” Hierbij willen we nog eens nadrukkelijk wijzen op de mogelijkheid van groen gas (waterstof), waarbij mogelijk nog de minste investeringen in de gebouwen nodig zijn omdat het huidige aardgasnetwerk en veel van de huidige geïnstalleerde apparatuur kan worden herbenut.

Naar haalbare en betaalbare plannen voor mobiliteit

Bij mobiliteit – het elektrificeren van het vervoer – ligt een vergelijkbare uitdaging als bij de gebouwde omgeving. De maatschappelijke beeldvorming is dat elektrisch vervoer nog veel te duur en onhandig is. Burgers kijken met de ogen van vandaag naar de toekomst. Er ligt hier een prealabele vraag die onder ogen moet worden gezien, namelijk kan Nederland wel veel sneller elektrificeren dan de internationale auto-industrie? Leidt dat niet per definitie tot veel hogere kosten, met verstoring van de nationale automarkt, waarvan burgers en kleine ondernemers met bestelauto's aanvoelen, dat zij daarvoor moeten betalen?

De automobielsector heeft zelf meerder malen aangegeven dat het ‘versnellingsgeld’ dat hiervoor op tafel gelegd moet worden ten laste van de conventionele autorijders niet effectief is omdat er daardoor niet meer elektrische auto's in Europa gaan rijden, maar uitsluitend in Nederland en navenant minder in andere EU-landen. Voor het klimaat is er dan geen winst. Daarbij is de verwachting dat de *total cost of ownership* van elektrische (bestel)auto's rond 2025 gelijk zal zijn aan die van benzine- en dieselauto's.

Oftewel, we kunnen in Nederland niet privé en zakelijk sneller elektrisch gaan rijden dan de auto-industrie kan leveren. Op korte termijn zou een aanpak moeten worden uitgewerkt met een ingroeipad voor elektrische auto's die de markt niet verstoort en waarbij de rekening om koploper te zijn in de elektrificering niet te hoog oploopt. De huidige conventionele automobilist en bestelbusrijder wil namelijk op enig moment best naar de elektrische (accu- of waterstofauto), mits de kosten die hiermee gepaard gaan beteugeld worden.

¹ Zie voor nadere toelichting: <https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/gebouwen/technieken-beheer-en-innovatie/energiebesparing-garanderen-met-energieprestatiecontracten>

Competitive Climate Deal dé route voor de industrie

De kabinetsambitie heeft zich voor wat betreft de energie-intensieve industrie vertaald in het Ontwerp Klimaatakkoord in de ‘*Competitive Climate Deal*’. Een zeer vergaande aanpak die uniek is in de wereld. Uniek door het commitment van de +/- 300 bedrijven en vergaand door de hoge CO₂-reductiedoelstelling, namelijk een 50 procent hogere doelstelling dan elders in de EU.

Het bedrijfsleven ziet verder het beprijsen van CO₂-uitstoot als de meest effectieve en efficiënte manier om de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen, mits dit gebeurt op het niveau van de *werkelijke* markt: idealiter op wereldniveau en praktisch op EU-niveau via het EU ETS. VNO-NCW bepleit daarom dat de Nederlandse politiek haar pijlen richt op Brussel voor een hogere EU ETS-prijs en/of overgaat tot het opkopen van EU ETS-rechten zodat ambitieuzer beleid in Nederland niet leidt tot hogere uitstoot elders.

Zie bijlage 1 voor een uitgebreide toelichting op de (werking van de) *Competitive Climate Deal* en waarom een nationale ‘*alleingang*’ met een CO₂-heffing negatief uitpakt voor zowel klimaat als werkgelegenheid.

Tot slot

De polariserende discussie over een veronderstelde oneerlijke verdeling van lusten en lasten in het Ontwerp Klimaatakkoord en de roep om een generieke CO₂-heffing voor de industrie leidt tot afbrokkelend maatschappelijk draagvlak en onzekerheid bij burgers, mkb-ondernemers en investeerders. De opgave is juist niet te polariseren, maar gezamenlijk te werken aan constructieve oplossingen waar iedereen beter af mee is: burgers én bedrijven én het klimaat.

Een afschrift van deze brief is verstuurd naar de Minister van Economische Zaken & Klimaat.

Hoogachtend,

Drs. J. de Boer
Voorzitter VNO-NCW

Bijlage 1. Klimaatakkoord en industrie

Competitive Climate Deal voor de industrie

De ambitie heeft zich voor wat betreft de energie-intensieve industrie vertaald in het Ontwerp Klimaatakkoord in de ‘Competitive Climate Deal’.

Box 1. Wat is de Competitive Climate Deal voor de industrie?

- Het is een sector-klimaatafspraak gericht op CO₂-reductieplannen en -innovaties van ongeveer 300 individuele industriële bedrijven die onder het regime van EU ETS vallen en samen verantwoordelijk zijn voor zo’n 95 procent van de industriële uitstoot in Nederland.
- Deze bedrijven committeren zich aan -/57 procent CO₂-reductie in 2030 ten opzichte van 1990 tegen -/40 procent in de EU.²
- Toetsing van de plannen vindt vooraf (ultimo 2019) en gedurende de rit onafhankelijk plaats door RVO.
- Een goedgekeurd plan én adequate uitvoering betekent ‘toegang’ tot innovatiesubsidies en de tenderregeling van subsidiegelden (SDE++-regeling).
- Geen plan, een niet goedgekeurd plan of het verwijtbaar niet nakomen van het CO₂-reductieplan betekent een heffing in de vorm van een CO₂-minimumprijs beginnend bij € 30 in 2021 oplopend naar € 43 in 2030.³
- Nationaal gezien is de energie-intensieve industrie verantwoordelijk voor ruwweg 1/4^e van de totale broeikasgasuitstoot, neemt het 1/3^e van de indicatieve CO₂-reductieopgave voor haar rekening en maakt het aanspraak op 1/6^e van de SDE++ gelden.⁴

Het halen van de Nederlandse klimaatdoelstelling vraagt grote, nieuwe investeringen van de ondernemingen. De industrie zal voor 9 tot 15 miljard euro extra de komende jaren gaan investeren. Deze investeringen zijn onrendabel omdat zij verder gaan dan het Europese level playing field (-40%). Om toch deze verduurzamingsinvesteringen te kunnen doen, kunnen bedrijven in aanmerking komen voor de SDE++-subsidie. Dat levert deze bedrijven geen winst op: de subsidies dekken de onrendabele top van de investeringen af.

Wanneer bedrijven echter niet willen meedoen aan deze publiek-private samenwerking, dan wordt men geconfronteerd met een CO₂-heffing (de z.g.. malusheffing). De Nederlandse energie-intensieve industrie wordt dus door de Competitive Climate Deal – met de vele bijbehorende *checks and balances* – getriggerd en uitgedaagd om tot

² Zie bijlage 2, deel 1: ‘Overzichtstabel Broeikasgasemissies Nederland: gerealiseerd, basispad PBL en Rutte III’.

³ Deze malus wordt geheven over het meerdere van de CO₂ uitstoot ten opzichte van het volume behorend bij de top 10 procent ETS-benchmark 2019, verlaagd van jaar op jaar met de cumulatieve reductiefactor.

⁴ Aandeel uitstoot o.b.v. NEV 2017, aandeel reductieopgave o.b.v. Kabinetsbrief bij PBL-notitie ‘Kosten Energie- en Klimaattransitie in 2030 - Update 2018’ en aandeel SDE++ o.b.v. 550 mln. op een totaal van 3,4 mld. SDE++ in 2030.

voorbij het uiterste te gaan met innovatie en het doen van verduurzamingsinvesteringen met een onrendabele top (zie ook box 2 met voorbeelden).

Box 2. Voorbeelden van sector-overstijgende projecten voor een succesvol klimaatbeleid

- *CO₂-afvang en opslag of hergebruik:* Afvangen en opslag of hergebruik van CO₂. Bijvoorbeeld het project van Tata en Dow die miljoenen tonnen broeikasgas gaan omzetten in grondstof voor plastic.
- *Power-to-X:* Het omzetten van duurzaam opgewekte elektriciteit (veelal windenergie) naar duurzame, groene moleculen (zoals bijvoorbeeld groene waterstof) voor gebruik in de gebouwde omgeving, voor transportmiddelen (zoals waterstofauto's en -boten), voor energieopslag of als grondstof in industriële processen.
- *Power-to-heat:* Het omzetten van elektriciteit in stoom en warmte om te voorzien in de warmtebehoefte van de industrie via elektrische boilers, elektrische fornuizen en warmtepompen.
- *Warmtenetten:* Warmte-uitkoppeling en levering van industriële restwarmte aan de gebouwde omgeving en de landbouwsector via warmtenetten.

Beprijzen van CO₂-uitstoot

Wanneer een groep van economen ervoor pleit een “*coalition of the willing*” te vormen voor een hogere CO₂-heffing, dan is deze coalitie te vinden in de EU.⁵ De recent overeengekomen aanscherping van het EU ETS is hier een bewijs van: de “*coalition of the willing*” is er dus. Met die aanscherping wordt een verder stijgende EU ETS-prijs verwacht, en zal in 2057 de ETS-sectoren geen emissieruimte meer hebben (zie ook box 3 hieronder voor een kernachtige uitleg van de werking van EU ETS). Voordeel is dat alle landen in de EU hieraan meedoen in plaats van slechts een deel van de landen. Deze Europese aanpak is voor het klimaat vele malen beter dan een nationale *Alleingang*. Wij staan – zoals gezegd – open voor verdere ETS-aanscherping, mocht de prijsstijging niet snel genoeg gaan.

Box 3. De industrie valt onder het EU ETS

- Via het EU ETS (*emissions trading scheme*) draagt de Nederlandse industrie direct bij aan CO₂-reductie in Europa.
- Dit *cap-and-trade system* ‘dwingt’ de gehele Europese industrie geleidelijk naar nul emissie in 2057.
- Recente hervormingen hebben voor een prijsstijging gezorgd van 300 procent naar ruim 24 euro per ton ultimo december.
- Verschillende studies geven bovendien de verwachting dat het EU ETS-beleid leidt tot een Europese heffing op CO₂ van ongeveer 40 tot 50 euro in 2030.⁶

⁵ NRC, ‘Die CO₂-heffing voor de industrie moet er komen’ (25 januari 2019).

⁶ PBL-notitie, Corjan Brink (november 2018).

- In geen enkel ander EU-land heeft de energie-intensieve industrie momenteel te maken met een substantiële nationale CO₂-beprijzing naast het EU ETS.⁷

Route van nationale CO₂-heffing juist negatief voor klimaat en werkgelegenheid

De route van een generieke, *nationale* CO₂-heffing voor de Nederlandse industrie, bovenop het huidige EU ETS, wijst VNO-NCW af.

Dergelijke voorstellen werken namelijk dusdanig kostprijsverhogend voor productie dat de productie in Nederland – ten opzichte van andere Europese landen – fors duurder zal worden. Hierdoor kunnen industriële bedrijven de voor de kabinetsambitie benodigde verduurzamingsinvesteringen niet doen. Productie en bijbehorende werkgelegenheid zal zich dan verplaatsen naar buiten Nederland. Dat dit geen loze waarschuwing is blijkt uit het feit dat begin dit jaar bekend werd dat tenminste drie grote industriële bedrijven mede vanwege onzeker en duur klimaatbeleid in Nederland er voor kozen om hun investeringen in de haven van Antwerpen te doen en niet in de haven van Rotterdam.⁸

DNB heeft daarnaast recent becijferd dat een *unilaterale* verhoging van de CO₂-belasting met 50 euro het bbp met bijna 1 procent verlaagd en de werkloosheid met 0,6 procent laat toenemen.⁹ Dit zijn ruwweg 50.000 ‘klimaatwerklozen’, waarvan het aantal nog hoger zal liggen in de voorstellen van GroenLinks en PvdA. Bovendien zal deze ‘klimaatwerkloosheid’ zich sterk regionaal manifesteren in economisch kwetsbare regio’s als IJmuiden, Zeeland, en Groningen, maar ook in de Rotterdamse haven en in Limburg. Ook uit onderzoek van CE Delft in opdracht van het Ministerie van EZK blijkt dat het invoeren van een unilaterale generieke CO₂-heffing leidt tot het weglekken van emissies, omzet en werkgelegenheid naar het buitenland.¹⁰ Per saldo is niets en niemand er mee gewonnen: veel baan- en inkomensverlies en geen enkel voordeel voor het klimaat.

Kortom

De route van de Competitive Climate Deal voor de energie-intensieve industrie in Nederland is onmisbaar om de klimaatambities te behalen. Een *stand alone* beleid in Nederland met nationale, additionele heffingen is zinloos en contraproductief en leidt tot export van CO₂-uitstoot en banen én maakt (potentiële) investeerders bij doorlopend debat hierover juist argwanend en terughoudend.

⁷ Zie bijlage 2, deel 2: ‘Unilaterale CO₂-heffingen in EU-lidstaten’.

⁸ Zie ook recente berichtgeving in het AD ‘Bedrijven mijden Rotterdam om klimaat, miljarden naar Antwerpen’ (10 januari 2019).

⁹ DNB, ‘De prijs van transitie’ (2018).

¹⁰ Een nationale CO₂-belasting levert slechts 0,9 Mton besparing in Nederland op, tegenover de doelstelling van de industrie van 14,3 Mton emissiereductie. CE Delft, ‘Effecten van CO₂-beprijzing in de industrie’ (2018).

Bijlage 2.

Deel 1. 'Overzichtstabel Broeikasgasemissies Nederland: gerealiseerd, basispad PBL en Rutte III'

	Gerealiseerd		Basispad PBL*	Rutte III**	
Broeikasgasemissies (Mton CO ₂ -eq)	1990***	2015	2030	2030	% t.o.v. 1990
Totaal Nederland	221	195	158	110,6	-50%
ETS	125	108	83	48	-62%
Industrie	83	55	50	36	-57%
Elektriciteit	42	53	33	12	-70%
Non-ETS	96	87	75	63	-35%
Gebouwde omgeving	28	24	19	15	-45%
Mobiliteit	34	36	32	25	-26%
Landbouw	34	27	24	22	-35%
Afname t.o.v. 1990 (%)		-12%	-29%	-50%	
* Zie 'PBL, Kosten energie- en klimaattransitie in 2030 – Update 2018'. Dit is inclusief impact EU ETS.					
** Zie Kabinetsbrief bij PBL-notitie 'Kosten Energie- en Klimaattransitie in 2030 - Update 2018'					
*** Ontleend aan 'ING, Zicht op de klimaatopgave - mei 2018'					

Deel 2. Unilaterale CO₂-heffingen in EU-lidstaten

In Europa zijn er vier landen die officieel geregistreerd staan met een CO₂-heffing buiten het EU ETS voor de industrie. Dat zijn Zwitserland, Letland, IJsland en Liechtenstein. Maar, de effectieve belasting op uitstoot van bedrijven is veelal nog steeds EU ETS in deze landen. Dat komt door mate van vrijstellingen die beschikbaar zijn voor bedrijven. Daarnaast grijpen de CO₂-heffingen vaak niet in op de directe emissies van installaties maar eerder op het gebruik van fossiele brandstoffen. Het gebruik van deze brandstoffen wordt belast naar mate de invloed op het klimaat. Dit mechanisme is niet onbekend voor Nederland, hier bestaat een gelijkaardige heffing via de energiebelasting.

De vier landen die officieel geregistreerd staan met een andere CO₂-heffing behalve het EU ETS:

1. **Zwitserland** heeft haar eigen cap-and-trade systeem, het CH-ETS. Daarenboven heft Zwitserland een belasting op CO₂ voor het industrieel gebruik van fossiele brandstoffen. Alle bedrijven die deelnemen aan het CH-ETS zijn vrijgesteld van

deze additionele heffing. Op dit moment wordt er door Zwitserland en de EU toegewerkt naar het opnemen van het CH-ETS in het EU-ETS.

2. **Letland** heeft ook een heffing naast EU-ETS. De heffing omvat 15 procent van de totale emissies in Letland en grijpt in op industrie en energieopwekking die zijn vrij gesteld van het EU-ETS. De belasting is van toepassing op het gebruik van alle fossiele brandstoffen behalve turf.
3. **IJsland** zou ook een additionele heffing hebben bovenop EU-ETS. Echter, die heffing wordt geheven over het gebruik van vloeibare en gasvormige koolwaterstoffen. Deze heffing grijpt dus met name in als accijns op brandstoffen.
4. **Liechtenstein**, volgens het I4CE heft Liechtenstein een CO₂-heffing bovenop EU-ETS op energie, industrie, gebouwen en transport. De heffing voor de industrie is vergelijkbaar met IJsland en belast het gebruik van koolwaterstoffen. Bedrijven die grote hoeveelheden CO₂ uitstoten zijn automatisch uitgezonderd van het systeem en doen enkel mee aan het EU-ETS.

In publieke debatten is er vaak verwarring over CO₂-belastingen in andere landen van Europa, met name die in Zweden en Groot-Brittannië. Deze landen hebben een CO₂-heffing die op verschillende delen van de samenleving ingrijpt. Beide landen hebben geen CO₂-heffing voor energie-intensieve industrie die al deel uitmaakt van het EU ETS:

- In **Zweden** geldt de hoogste belasting op CO₂ ter wereld. Deze heffing geldt voor het gebruik van fossiele brandstoffen voor verwarming en voor het gebruik van fossiele brandstoffen in transport. De energie-intensieve industrie die reeds onder het EU ETS valt is vrijgesteld van de belasting. Andere bedrijven, die niet onder het EU ETS vallen, konden tot en met 2018 gebruik maken van een gereduceerd tarief.
- **Groot-Brittannië** kent sinds 2013 een CO₂-heffing voor elektriciteitsopwekking. Dat is de enige sector waar de heffing op ingrijpt. Deze heffing, van omgerekend ongeveer 20 €/ton, was met name ingevoerd om de oude kolencentrales te kunnen uit faseren.