

Ministerie van Economische Zaken  
en Klimaat

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

Aan de Minister-President  
minister van Algemene Zaken  
drs. M. Rutte  
Binnenhof 19  
2513 AA DEN HAAG

**Bureau Bestuursraad**

**Bezoekadres**  
Bezuidenhoutseweg 73  
2594 AC Den Haag

**Postadres**  
Postbus 20401  
2500 EK Den Haag

**Overheidsidentificatienr**  
00000001003214369000

T 070 379 8911 (algemeen)  
F 070 378 6100 (algemeen)  
[www.rijksoverheid.nl/ezk](http://www.rijksoverheid.nl/ezk)

Datum  
Betreft Verzoek van de informateurs inzake kosten klimaat en energie

**Ons kenmerk**  
BBR / 21278209

Geachte heer Rutte,

**Bijlage(n)**  
1

U heeft ons het verzoek van de informateurs doen toekomen om hen te voorzien van het antwoord op een aantal vragen op het terrein van Klimaat en Energie:

- Welke mogelijkheden zijn er om de 50 mrd naar beneden te brengen? Wat zijn daarvan de potentiële consequenties per sector?
- Wat kan effect zijn van normeren en beprijzen op subsidieuitgaven?
- Welke mogelijkheden zijn er om ook inkomsten te genereren? Bijvoorbeeld geleidelijk infaseren belasting op EV vanaf jaar X
- Welke mogelijkheden zijn er om uit fondsen te putten? Hoe sluiten die logisch op elkaar?
- Zit glastuinbouw in de 50 mrd? En voor hoeveel?

Hierbij stuur ik u, mede namens de minister van Financiën, de verzochte informatie. Wij willen u vragen deze informatie door te geleiden naar de informateurs.

Hoogachtend,

Stef Blok  
Minister van Economische Zaken en Klimaat

## [Vraag fiscale maatregelen klimaat 4 november 2021]

*Een overzicht van de fiscale maatregelen binnen het klimaatdomein die ook doelbereik hebben én maatregelen die nog als dekking gezien kunnen worden.*

### **Antwoord**

- Bovenop klimaatinvesteringen, subsidies en normen zijn ook fiscale klimaatmaatregelen noodzakelijk om de nationale klimaatdoelen te behalen.
- Binnen maatregelen die meetellen voor het doelbereik in Nederland kan een onderscheid worden gemaakt tussen beprijzingsmaatregelen en fiscale stimulering. Daarnaast zijn er dekkingsmaatregelen binnen het klimaatdomein die wel leiden tot CO<sub>2</sub>-winst maar niet meetellen voor het doelbereik in Nederland (vliegbelasting en consumptiebelasting vlees).
- Onderstaande tabel geeft een overzicht van de mogelijke fiscale klimaatmaatregelen en is zoveel mogelijk gebaseerd op het 55%-maatregelenpakket (variant B) van Bestemming Parijs (van Geest). Waar is afgeweken van variant B van van Geest (maar bijv. uit groslijst komt) is dit in de tabel en toelichting aangegeven. Een andere maatvoering is mogelijk. Hoewel effectief vanuit oogpunt van vergroening, kan een deel van de maatregelen mogelijk een negatief effect hebben op de concurrentiepositie van bedrijven ten opzichte van het buitenland.
- De tabel geeft een grove indicatie van het CO<sub>2</sub>-effect en budgettaire belang van de maatregelen. Een verdere invulling is nodig, en een klimaatpakket zal opnieuw in samenhang moeten worden doorgerekend op CO<sub>2</sub>-effecten en budgettaire effecten. De CO<sub>2</sub>-winst per maatregel kan dan ook niet zonder meer bij elkaar worden opgeteld omdat maatregelen interacteren met andere maatregelen binnen het pakket.
- Per maatregel is het startpunt van de budgettaire reeks gebaseerd op een eerste inschatting van de invoeringstermijn (inclusief benodigde tijd voor de wetgeving). Ook de uitvoerbaarheid van bepaalde fiscale maatregeling moet nader worden onderzocht, daarbij zal bij nieuwe heffingen ook onderzocht moeten worden welke uitvoerders deze regeling gaan uitvoeren. Het definitieve oordeel over de uitvoerbaarheid door de Belastingdienst verloopt via een uitvoeringstoets, dat traject vindt in beginsel plaats in de fase dat de wetgeving in concept gereed is.
- De budgettaire opbrengst van de beprijzingsmaatregelen kan worden aangewend om de klimaatuitgaven (deels) te dekken, maar er kan ook voor worden gekozen om de lasten elders via de belastingen te verlichten (bijvoorbeeld lagere lasten op arbeid), andere intensiveringen te dekken of de overheidsschuld te verlagen. Het is wel van belang om de communicatie over de gevolgen van klimaatbeleid voor de lasten van burgers en bedrijven consistent te laten zijn met de genomen beprijzingsmaatregelen.
- Onderstaande tabel ziet primair op maatregelen die bijdragen aan het doelbereik van CO<sub>2</sub>-reductie in Nederland. Uiteraard dienen deze maatregelen ook in samenhang te worden gezien met andere doelen ten aanzien van bijvoorbeeld stikstof, luchtkwaliteit en waterkwaliteit.
- In de toelichting staat een korte beschrijving per maatregel.

Tabel 1: overzicht fiscale maatregelen klimaat

Maatregel per sector	Onderdeel formatie (ja, onderwerp van gesprek/onzeker, ontbreekt)	CO <sub>2</sub> -impact NL 2030	2023	2024	2025	2030/struc	cum 2023-2030	
<b>Elektriciteitssector (ETS)</b>								
<b>Industrie en circulaire economie (ETS &amp; NON-ETS)</b>								
1a	Aanscherpen CO <sub>2</sub> -heffing industrie	Onderwerp van gesprek/onzeker	4	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	
1b	(alternatief/additioneel 1a) Vlakke CO <sub>2</sub> -heffing industrie met 10 euro/ton CO <sub>2</sub> , (uit groslijst v Geest)	Onderwerp van gesprek/onzeker	0,5-2	€ 500	€ 479	€ 458	€ 350	€ 3.405
2	Tariefstructuur energiebelasting EB minder degressief maken	Ontbreekt	0,5	€ 500	€ 500	€ 500	€ 500	€ 4.000
3	Afschaffen vrijstellingen EB – mineralogische en metallurgische procedés	Onderwerp van gesprek/onzeker	<0,5	-	€ 78	€ 78	€ 79	€ 551
<b>Gebouwde omgeving</b>								
4a	Verhoging energiebelasting tarief 1e schijf gas (8 ct) – (alternatief 4a) Schuif energiebelasting 1e schijf gas (+10,46 ct) en elektriciteit (-5,23 ct) (uit groslijst v Geest)	Ontbreekt	0,5	€ 800	€ 800	€ 800	€ 800	€ 6.400
4b	(alternatief 4a) Schuif energiebelasting 1e schijf gas (+10,46 ct) en elektriciteit (-5,23 ct) (uit groslijst v Geest)	Ontbreekt	1,9	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
<b>Mobiliteit</b>								
5a	Betalen naar gebruik (voor hele wagenpark)	Onderwerp van gesprek/onzeker	0 (4 na 2030)	-	-	-	€ 0	€ 0 (excl. Invoeringskosten)
5b	MRB Plus (alternatief voor BNG (5a)) – invoeringstermijn moet nader worden onderzocht)	Onderwerp van gesprek/onzeker	0 - 4 (na invoering, nader onderzoek nodig)	-	-	-	€ 0	€ 0
6a	Stimulering EV vanaf 2025 via normeren, beprijzen en subsidiëren	Onderwerp van gesprek/onzeker	Ca. 2 (2,6 bij dekking via mrb)	€ -7	€ -32	€ -88	€ -1.399	€ -5.893
	MRB (gewichtscorrectie voor EV)			€ -1	€ -3	€ 1	€ -306	€ -1.088
	BPM personenauto (CO <sub>2</sub> -grondslag en 30% verhoging tot 2030)			€ -4	€ -22	€ -58	€ -323	€ -2.070
	Verlaagd bijtellingspercentage EV (17% in 2025-26 - 18% in 2028-30)			-	-	€ -22	€ -165	€ -490
	Derving accijs benzine			€ -1	€ -7	€ -11	€ -648	€ -2.044
	Derving accijs diesel			-	-	-	€ -27	€ -96
	Energiebelasting - elektriciteit			€ 1	€ 4	€ 7	€ 167	€ 545
	Subsidie particulieren (uitgavenkant)			€ -2	€ -4	€ -4	€ -97	€ -469



<b>6b</b>	Stimulering EV vanaf 2025 via normeren en beprijzen		Ca. 1,5 (2,1 bij dekking via mrb)	-	-	-	€ -830	€ -3.517
	<i>MRB (driekwarttarief voor EV)</i>			-	€ -1	€ -1	€ -188	€ -710
	<i>BPM personenauto (CO<sub>2</sub>-grondslag en 50% verhoging tot 2030)</i>			€ -2	€ -9	€ -22	€ -216	€ -1480
	<i>Derving bijtelling</i>			-	-	€ 2	€ -38	€ -209
	<i>Derving accijns benzine</i>			€ -1	€ -3	€ -10	€ -478	€ -1379
	<i>Derving accijns diesel</i>			-	-	-	€ -26	€ -88
	<i>Energiebelasting - elektriciteit</i>			0	€ 2	€ 4	€ 117	€ 353
<b>7</b>	Afschaffen verlaagd tarief mrb bestelauto's ondernemers (uit groslijst v Geest)	Ontbreekt	<0,5	-	-	-	€ 1.000	€ 5.000
<b>8</b>	Vrijstelling bpm bestelauto ondernemer afbouwen naar 0% in 2026 i.c.m. vrijstelling in bpm voor emissievrije bestelauto's	Ontbreekt	0,7	€ -1	€ 183	€ 273	€ 110	€ 1.953
<b>Landbouw en landgebruik</b>								
<b>9</b>	Stalemissiebelasting (ammoniak en methaan) aan de marge (vlakke heffing ook mogelijk)	Ontbreekt	0,5-2	-	-	€ 0	€ 0	€ 0
<b>10a</b>	Beperken inputvrijstelling WKK - energiebelasting	Ontbreekt		-	€ 100	€ 100	€ 100	€ 700
<b>10b</b>	Afschaffen verlaagd tarief in EB voor glastuinbouw	Ontbreekt	1	-	€ 30	€ 30	€ 30	€ 210
<b>11</b>	Invoering CO <sub>2</sub> -margeheffing glastuinbouw à la CO <sub>2</sub> -heffing industrie (niet in variant B v Geest)	Ontbreekt	1	-	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
<b>Innovatie</b>								
<b>12</b>	Verhogen budget EIA	Ontbreekt	<0,5	€ -50	€ -50	€ -50	€ -50	€ -400
<b>13</b>	Verhogen budget MIA/VAMIL	Ontbreekt	<0,5			€ -30	€ -30	€ -180
<b>Fiscale klimaatmaatregelen die niet bijdragen aan realisatie nationaal emissiedoel</b>								
<b>14</b>	Verhogen tarief vliegbelasting - andere maatvoering mogelijk	Ja (maatvoering onderwerp van gesprek/onzeker)	*	€700 - €1.200	€700 - €1.200	€700 - €1.200	€700 - €1.200	€5.600 - 9.600
<b>15</b>	Consumptiebelasting vlees (andere maatvoering mogelijk en uitvoerbaarheid/ de precieze invoeringstermijn moet nader worden onderzocht).	Ontbreekt	*	-	-	€ 650	€ 650	€ 3.900
<b>16</b>	Verhogen mrb personenauto's - andere maatvoering mogelijk	Ontbreekt	<0,5	€ 2.315	€ 2.315	€ 2.315	€ 2.315	€ 18.520



<b>17a</b>	Afschaffen onbelaste reiskostenvergoeding (inclusief derving accijnsinkomsten) (uit groslijst v Geest)	Ontbreekt	0,5	€ 1.600	€ 1.600	€ 1.600	€ 11.200
<b>17b</b>	Tarief onbelaste reiskostenvergoeding beperken tot 12 ct (inclusief derving accijnsinkomsten) (uit groslijst v Geest)	Ontbreekt	0,2	€ 650	€ 650	€ 650	€ 4.550

\*Draagt (boekhoudkundig) niet bij aan nationaal doel maar wel aan vermindering mondiale CO<sub>2</sub>-uitstoot

## Toelichting per maatregel

### Industrie

**1a. CO<sub>2</sub>-heffing industrie aanscherpen:** Volgens de huidige systematiek van de CO<sub>2</sub>-heffing industrie, hoeven industriële bedrijven alleen een belasting te betalen als de CO<sub>2</sub>-uitstoot in een jaar hoger is dan het aantal dispensatierechten (vrijgestelde uitstoot). De budgettaire opbrengst van deze maatregel is sterk afhankelijk van de mogelijkheden die bedrijven hebben om verder te verduurzamen. Verwachting is dat met een aanscherping van de heffing een additionele reductie van circa 4 Mton kan worden bereikt, zonder budgettaire opbrengst. Hiervoor is het wel noodzakelijk dat de benodigde infrastructuur tijdig aangelegd is.

**1b. Vlakke CO<sub>2</sub>-heffing:** Als alternatief of in aanvulling op de huidige nationale CO<sub>2</sub>-heffing industrie is het ook mogelijk om een vlakke CO<sub>2</sub>-heffing te introduceren. Uitgaande van dezelfde groep belastingplichtigen als de huidige nationale CO<sub>2</sub>-heffing, bedraagt de opbrengst in 2023 500 mln. euro (bij een tarief van 10 euro/ton CO<sub>2</sub>). Richting 2030 neemt de budgettaire opbrengst af, door de dalende CO<sub>2</sub>-uitstoot. Indien deze heffing wordt ingevoerd ter vervanging van de huidige CO<sub>2</sub>-heffing industrie zal de (mondiale) uitstoot toenemen, doordat een vlakke heffing met hoog tarief naar verwachting leidt tot weglekeffecten en een vlakke heffing met een laag tarief naar verwachting maar tot beperkte CO<sub>2</sub>-reductie zal leiden.

**2. Energiebelasting minder degressief maken:** De energiebelasting kent momenteel een degressieve energiestructuur; in de hogere verbruiksschijven is het tarief lager. In Bestemming Parijs is een opbrengst van 500 mln. euro opgenomen in het 55%-pakket om het tarief in de 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> schijf te verhogen en meer in balans te brengen met de CO<sub>2</sub>-waarde. Een andere maatvoering is mogelijk. CO<sub>2</sub>-reductie a.g.v. deze maatregel is vooral te verwachten bij bedrijven die niet onder de CO<sub>2</sub>-heffing industrie vallen.

**3. Afschaffen vrijstellingen en teruggaaf industriële processen – energiebelasting:** Er zijn momenteel diverse vrijstellingen en teruggaven in de energiebelasting die de verduurzamingsprikkel verminderen. In het 55%-pakket van Bestemming Parijs is daarom een afschaffing van de vrijstelling en teruggaaf voor metallurgische en mineralogische procedés opgenomen. Afschaffing per 1 januari 2024 lijkt mogelijk te zijn. Een definitieve uitspraak hierover vergt nader onderzoek.

### Gebouwde omgeving

**4. Aanpassing tarief 1<sup>e</sup> schijf energiebelasting:** In de energiebelasting wordt het verbruik van elektriciteit momenteel relatief hoog belast in de eerste schijf. In het studiegroeprapport "Bestemming Parijs" zijn daarom diverse varianten uitgewerkt, waarbij het tarief gas wordt verhoogd en/of het tarief elektriciteit wordt verlaagd. De budgettaire opbrengst hangt af van de maatvoering. De aanpassingen in de energiebelasting vergroten de prikkel tot isolatie en elektrificatie.

### Mobiliteit

**5a. Betalen naar Gebruik:** In het 55%-pakket van Bestemming Parijs is Betalen naar gebruik opgenomen in de variant waarbij de mrb budgetneutraal wordt omgezet in een vlak kilometertarief met differentiatie naar de voertuigemissies. Er zijn ook andere varianten mogelijk. In de tabel is voor het budgettaire effect aan de lastenkant nul opgenomen. In de periode voor 2030 moeten wel

eenmalige invoeringskosten van 160 tot 200 mln euro gemaakt worden. KPMG benoemt als realistische termijn voor het invoeren van een landelijk dekkend BNG systeem circa 8,5 jaar gevolgd door 2,5 jaar gefaseerde ingebruikname van het systeem. Uitgaande van een Regeerakkoord begin 2022, kan dan begonnen worden met de gefaseerde ingebruikname medio 2030 en zal het systeem volledig operationeel zijn in 2033.

5b. *MRB Plus*: Als alternatief voor BNG kan ook gekeken worden naar het hervormen van de grondslag in motorrijtuigenbelasting van gewicht naar aantal gereden kilometers en emissies. Voor het betrouwbaar registreren van het aantal gereden kilometers is het nodig om een extra meetfunctionaliteit worden in te bouwen in de auto. De invoeringskosten en precieze invoeringstermijn moeten nader worden onderzocht.

6. *Stimulering EV*: met een combinatie van normeren/subsidiëren/beprijzen kan de ingroei van emissievrije personenauto's in Nederland gestimuleerd worden. In Bestemming Parijs zijn hiervoor diverse illustratieve pakketten samengesteld. In de tabel is een update van deze pakketten opgenomen. Het eerste pakket (6a) bereikt een ingroei van 73% in 2030 en bevat een 30% BPM verhoging, de normering en ook stimulering via een korting op de bijtelling en aanschafsubsidie voor particulieren. In het tweede pakket (6b) wordt een 68% ingroei in 2030 bereikt via een 50% BPM verhoging in combinatie met het normeren van werkgevers. Een groot deel van de kosten bestaat in beide pakketten uit grondslagerosie in de bpm en de brandstofaccijns. De budgettaire reeks zijn indicatief.

7. *Afschaffen verlaagd tarief mrb ondernemers*: in de huidige motorrijtuigenbelasting geldt voor bestelauto's van ondernemers een verlaagd tarief. Het budgettaire belang is circa 1 mld. euro per jaar, maar zal door gedragseffecten in de praktijk (fors) lager uitvallen. Deze maatregel is in Bestemming Parijs uitgewerkt, maar niet opgenomen in het illustratieve 55%-pakket. De CO<sub>2</sub>-reductie is naar verwachting vergeleken met andere fiscale vergroeningsmaatregelen beperkt. Deze maatregel kan ook bijdragen aan de luchtkwaliteit in m.n. stedelijk gebied.

8. *Afbouwen vrijstelling bpm bestelauto's ondernemers*: In de bpm geldt momenteel een vrijstelling voor bestelauto's van ondernemers. Waar bij personenauto's door de CO<sub>2</sub>-grondslag in de bpm een deel van de onrendabele top van emissievrije auto's wordt weggenomen, is dat door de vrijstelling bij bestelauto's voor ondernemers niet het geval. In het 55%-pakket van Bestemming Parijs is daarom een afbouw van deze vrijstelling opgenomen. Tegelijkertijd wordt de vrijstelling in de bpm voor emissievrije bestelauto's gehandhaafd. Aanvullend kan door een aanschafsubsidie een deel van de meerkosten van een emissievrije bestelauto worden gesubsidieerd. In de tabel is een update van de maatregel uit Bestemming Parijs opgenomen. Deze maatregel kan ook bijdragen aan de luchtkwaliteit in m.n. stedelijk gebied.

#### Landbouw

9. *Emissiebelasting*: In de studiegroeprapporten "Bestemming Parijs" en "normeren en beprijsen stikstofemissies" wordt voorgesteld om een emissiebelasting in de landbouwsector in te voeren (doelsturing). Uitgaande van een soortgelijke systematiek als de huidige CO<sub>2</sub>-heffing voor de industrie is de budgettaire opbrengst nihil. Een vlakke heffing leidt wel tot opbrengsten en is naar verwachting eenvoudiger. Naar verwachting is voorlopig alleen een belasting op stalemissies mogelijk, omdat een meetsysteem randvoorwaardelijk is. De uitvoerbaarheid en invoeringstermijn moet nader worden onderzocht, daarbij zal ook onderzocht moeten worden wie de uitvoerders van deze nieuwe heffing worden. Een snelle introductie van een dekkend meetsysteem voor stallen is no-regret en randvoorwaardelijk.

10a en 10b. *Aanpassingen EB – glastuinbouw*: Het gasverbruik in de glastuinbouwsector wordt momenteel vrijwel niet beprijsd, terwijl het elektriciteitstarief relatief hoog is. De verduurzamingsprikkels is hierdoor beperkt. In het 55%-pakket van Bestemming Parijs wordt daarom voorgesteld om de inputvrijstelling voor warmtekrachtkoppeling systemen te beperken en het verlaagde tarief af te schaffen. Met een WKK kan zowel warmte als elektriciteit worden geproduceerd. Door de inputvrijstelling is de opwek van elektriciteit met fossiele energie financieel aantrekkelijk. In het 55%-pakket van Bestemming Parijs wordt daarom voorgesteld deze inputvrijstelling te beperken tot het aardgas dat wordt aangewend voor de productie van elektriciteit dat wordt geleverd aan het net (over het verbruik van deze elektriciteit moet de



eindverbruiker immers nog belasting betalen). De budgettaire opbrengst bedraagt naar verwachting circa 100 mln. euro per jaar, afhankelijk van de gekozen vormgeving kan de opbrengst hoger of lager uitvallen. Deze maatregel leidt tot een CO<sub>2</sub>-reductie in zowel de industrie als de glastuinbouw. Een definitieve uitspraak over de uitvoerbaarheid van de beperking van de inputvrijstelling is pas mogelijk als de vormgeving duidelijk is. Invoering van deze maatregelen per 1 januari 2024 lijkt mogelijk te zijn, maar vergt ook nader onderzoek.

*11. Invoering CO<sub>2</sub>-heffing glastuinbouw à la CO<sub>2</sub>-heffing industrie ter vervanging van huidig CO<sub>2</sub>-sectorsysteem uit convenant glastuinbouw:* Er kan voor de glastuinbouw een CO<sub>2</sub>-heffing worden ingevoerd die de systematiek van de CO<sub>2</sub>-heffing industrie volgt. Dat wil zeggen: glastuinbouwbedrijven hoeven alleen een belasting te betalen als zij meer uitstoten dan zij aan dispensatierechten toegewezen hebben gekregen. Er wordt verondersteld dat deze prijsprikkel voldoende is om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te laten dalen tot onder het aantal dispensatierechten, zodat de budgettaire opbrengst nihil is. De heffing vervangt het huidige CO<sub>2</sub>-sectorsysteem afgesproken met de glastuinbouwsector. In theorie zou dit sectorsysteem sterk genoeg moeten zijn om de CO<sub>2</sub>-reductie te behalen, maar de opzet van het systeem heeft weinig individuele prikkels en kent een vertraging in de afhandeling.<sup>1</sup> Deze maatregel is niet opgenomen in pakket B van Bestemming Parijs.

#### Innovatie

##### *12 en 13: verhogen budget MIA/Vamil en budget EIA*

Het budget voor de MIA/Vamil en de EIA kan verhoogd worden. Dit heeft een beperkt positief effect op de CO<sub>2</sub>-reductie.

#### Fiscale dekkingsmaatregelen klimaat

##### *14. Verhogen tarief vliegbelasting*

In het studiegroeprapport Bestemming Parijs (van Geest) is ter dekking taakstellend een verhoging van de vliegbelasting ingeboekt met taakstellend €700 (variant A) tot €1.200 mln. (variant B) per jaar opbrengst, uiteraard is een geringere verhoging ook mogelijk. Ter indicatie: een verdubbeling van het huidige tarief van 7,50 euro per ticket leidt tot een budgettaire opbrengst van circa 200 mln. De vormgeving van de verhoging van de vliegbelasting dient dan nog nader ingevuld te worden (bijv. een vlak of gedifferentieerd tarief). Een verhoging van de vliegbelasting zorgt boekhoudkundig niet voor een bijdrage aan de Nederlandse CO<sub>2</sub>-doelen en draagt niet bij aan de verduurzamingsopgave waar de sector voor staat. CO<sub>2</sub>-reducties voortkomend uit beprijzing zijn in de luchtvaartsector onzeker, omdat deze afhankelijk zijn van veel factoren. Vanuit klimaattoegpunt hebben maatregelen op internationaal niveau, dan wel Europees, de voorkeur vanwege het internationale karakter van de luchtvaartsector. Op Europees niveau zijn onlangs diverse klimaatvoorstellen gedaan (Fit for 55), waaronder een voorstel voor een Europese kerosineaccijns.

##### *15. Consumptiebelasting vlees*

In variant B van het studiegroeprapport Bestemming Parijs (van Geest) is taakstellend €650 mln per jaar ingeboekt. Volgens CE Delft kan een consumptiebelasting op vlees (rund, varken en kip, tarief ter hoogte van de externe kosten) additioneel 1,4 mld euro aan opbrengsten opleveren voor de rijksoverheid. Een consumptiebelasting op vlees is uitvoeringstechnisch complex en waarschijnlijk niet voor 2025 mogelijk. De uitvoerbaarheid en precieze invoeringstermijn moet nader worden onderzocht, daarbij zal ook onderzocht moeten worden wie de uitvoerders van deze nieuwe belasting worden.

##### *16. Verhogen mrb personenauto's*

De motorrijtuigenbelasting (mrb) voor personenauto's is momenteel gebaseerd op gewicht en brandstofsoort. Voor emissievrije personenauto's geldt tot 2024 een 100% korting. Er kan worden overwogen om het Rijksdeel van de mrb te verhogen. Een verhoging met 1% levert 44 mln. op. In variant B van Bestemming Parijs is een taakstellende verhoging van 2,3 mld. opgenomen. Dit bedrag is in studiegroeprapport afgestemd op de hoeveelheid dekking die nodig was om binnen

<sup>1</sup> Evaluatie instrumentarium glastuinbouw, Delft: CE Delft.



het milieu- en klimaatdomein te komen tot een budgetneutraal pakket. Een andere maatvoering is mogelijk. Naar verwachting is de CO<sub>2</sub>-reductie (vergeleken met andere fiscale vergroeningsmaatregelen) beperkt.

*17a en 17b. afschaffen/beperken onbelaste reiskostenvergoeding*

Ter dekking binnen het klimaatpakket kan de onbelaste reiskostenvergoeding worden verlaagd of afgeschaft. Dit heeft een (beperkt) positief CO<sub>2</sub>-reductie effect en een geraamde opbrengst van €650-€1.600 mld per jaar. Deze maatregel is een structuuraanpassing in de loonheffingen die in ieder geval niet eerder dan 1 januari 2024 kan worden gerealiseerd.

## BEANTWOORDING VRAGEN 09 NOVEMBER

1. Welke mogelijkheden zijn er om de 50 mrd naar beneden te brengen? wat zijn daarvan de potentiële consequenties per sector?
2. Wat kan het effect zijn van normeren en beprijzen op subsidieuitgaven?
3. Welke mogelijkheden zijn er om ook inkomsten te genereren? bijv geleidelijk infaseren belasting op EV vanaf jaar X
4. Welke mogelijkheden zijn er om uit fondsen te putten? hoe sluiten die logisch op elkaar?
5. Zit glastuinbouw in de 50 mrd? En voor hoeveel?

## 0. Toelichting: opbouw uitgaven en lasten obv Van Geest

In de indicatieve variant voor 55% in het Studiegroeprapport Bestemming Parijs zit zowel een intensivering op de Rijksuitgaven, als verzwaring van lasten. Om in de uitwerking van hoofdlijnen in de formatie te komen tot een pakket dat optelt tot 55% is het opportuun niet alleen rekening te houden met de benodigde reservering voor aanvullende uitgaven, maar ook een reservering aan de lastenkant te treffen voor lastenverzwaringen in het klimaatdomein. Voor de beprijzingsmaatregelen die nodig zijn voor het doelbereik ging het in Van Geest om ruim €1 mld per jaar.

### *Benodigde uitgaven uitgaande van Van Geest richting 2030*

Op basis van het Studiegroeprapport Bestemming Parijs (Van Geest) is de inschatting dat tot en met 2030 ca. €5,6 miljard per jaar nodig is aan de uitgavenkant. Dit betreft dan de overheidsuitgaven voor maatregelen in alle sectoren, exclusief maatregelen gericht op Veehouderij & Landgebruik (want onderdeel zijtafel stikstof) en inclusief uitvoeringskosten.

Hiervan zijn de sectorale uitgaven die bijdragen **aan emissiereductie in 2030** als volgt verdeeld:

- o Gebouwde omgeving ca. € 1,2 miljard per jaar
- o Mobiliteit ca. € 1,2 miljard per jaar
- o Elektriciteit ca. € 0,1 miljard per jaar
- o Industrie ca. € 0,1 miljard per jaar
- o **Totaal ca. € 2,6 miljard per jaar** (Zie specificatie bijlage 1)
- o (NB: Veehouderij & Landgebruik loopt via stikstofafel; voor glastuinbouw werden in Van Geest geen aanvullende subsidiegelden vrijgemaakt);

Daarnaast bevat het bedrag middelen voor **maatregelen gericht op ontwikkeling van infrastructuur en uitrol van duurzame energiedragers** (die ten goede komen aan alle sectoren), zijnde:

- o Infrastructuur ca. € 0,5 miljard per jaar
- o Opschaling duurzame energiedragers € 1,5 miljard per jaar
- o **Totaal ca. € 2 miljard per jaar** (Zie specificatie bijlage 1)

De **uitvoeringskosten van klimaatbeleid** voor zowel decentrale overheden als uitvoeringsorganisaties en kennisinstellingen. Deze kosten waren in rapport van Laura van Geest nog niet meegenomen.

- o **Ca. € 1 miljard per jaar** (specificatie zie bijlage 3)

In het studiegroeprapport bestond het indicatieve pakket behalve uit hogere uitgaven uit voor **doelbereik noodzakelijke geachte normering en beprijzing**. Zonder beprijzing en normering zijn de doelstellingen van 55% niet haalbaar. Het pakket 'variant B55% plus/budgetneutraal' bevatte daarom:

- o **Ruim € 1 miljard aan belastinginkomsten** uit beprijzingsmaatregelen (cumulatief € 12 mld tot 2030) die bijdragen aan doelbereik (o.a. aanpassing in de energie-belasting, betalen naar gebruik, aanscherping CO2heffing).

Tevens werden in Van Geest **groene dekkingsopties** opgenomen om de varianten rond te rekenen op respectievelijk "budgetneutraliteit" en "+1,5 mld p/j", die gezamenlijk ca. 3-4,5 mld/jaar kunnen opbrengen. Met groene dekkingsopties wordt bedoeld: niet direct bijdragend aan het streefdoel in de Klimaatwet, maar wel bijdrage aan de transitie (bijvoorbeeld de vlieg- en vleesbelasting, verhoging van de MRB).

FIN heeft in antwoord op vragen van de fiscale (zij)tafel een apart memo gemaakt waarin alle knoppen zijn beschreven die hierboven worden genoemd (tevens bijgevoegd).



1. Welke mogelijkheden zijn er om de 50 mld. naar beneden te brengen? Wat zijn daarvan de potentiële consequenties per sector?

Het bedrag van ca. €50 miljard waarvan in de vraagstelling uit wordt gegaan betreft een indicatieve inschatting o.b.v. voornamelijk Van Geest. Een belangrijke disclaimer voorafgaand aan het antwoord is dat het uiteindelijk pas goed mogelijk is een verbinding te maken tussen benodigde middelen en beleid, als het beleid concreter is uitgewerkt dan in de hoofdlijnen die nu voorliggen en duidelijk is hoe de doelstelling en ambities worden vertaald in opgave en maatregelen per sector.

Het augustuspakket verlaagt het te reserveren cumulatieve bedrag met cumulatief ca ~2-4mld tot 2030:

- In augustus zijn al middelen vrijgemaakt voor een gedeelte van de klimaatmaatregelen die onderliggend zijn aan de ca. 50mld (veelal voor de komende drie jaar). Dit betreft onder andere maatregelen in de gebouwde omgeving (o.a. stimulering hybride warmtepompen voor 288mln totaal en nationaal isolatieprogramma voor 514mln totaal) en enkele infra investeringen (o.a. warmtetransportnetwerk Zuid-Holland voor 427mln en de waterstofbackbone voor 750mln).

De bedragen die nodig zijn hangen af van de gestelde ambities en balans in normering, subsidies en beprijzing. Reserveringen kunnen omlaag worden gebracht, maar dit heeft dan altijd gevolgen voor dan wel doelbereik en/of aanverwante ambities zoals rondom groene industriepolitiek, kernenergie etc.; alsook gevolgen voor de lasten voor burgers en bedrijven.

Het te reserveren cumulatieve bedrag is de opgedeeld in benodigde middelen voor:

- a) Maatregelen in sectoren die bijdragen aan CO2-reductie in 2030
- b) Maatregelen gericht op ontwikkeling van (nieuwe en niet-gereguleerde) infrastructuur
- c) Maatregelen gericht op opschaling van hernieuwbare energiedragers
- d) Maatregelen elektriciteits- en gasnetten
- e) Uitvoeringskosten

Per onderdeel gelden de volgende overwegingen bij besluitvorming over de hoogte van te reserveren middelen. De hier genoemde bedragen betreffen de inschattingen zoals die nu door EZK zijn voorzien en bij FIN voorliggen ter nadere bestudering. Er is geen sprake van een volledig stilstaand beeld.

ad a: Maatregelen die in sectoren bijdragen aan 2030 doelstelling (cum ca. €23,4 mrd). De indicatieve inschatting van benodigde middelen op basis van Van Geest gaat uit van een balans met beprijzing en normering die nodig zijn voor doelbereik (1,1mld) of een budgettaire opbrengst realiseren binnen het klimaat/energie domein (aanvullend 3-3,5mld), maar die grotendeels nog niet onderdeel zijn van (dwz: in mindering gebracht zijn op) de 50mld. Hierin zijn andere keuzes te maken, die neerkomen op politieke keuzes in hoe kosten worden verdeeld. **Zie hiervoor het antwoord op vraag 2.**

ad b: Maatregelen gericht op (nieuwe en niet-gereguleerde) infrastructuur (cum ca. € 4,7 mld). Het gaat in hoofdzaak om middelen voor waterstof, laadinfra (waterstof+elektrisch), warmtenetten en uitgaven gerelateerd aan verduurzaming van de industrie. Omdat voor de waterstofbackbone al middelen zijn gereserveerd bij miljoenennota, is de grootste post onder deze noemer cumulatief €1,7mrd voor de realisatie van warmtenetten. Deze post houdt direct verband met staande en aanvullende ambities in de gebouwde omgeving. Zie voor uitplitsing: bijlage 1.

Voor verduurzaming van de industrie is er een verdelingsvraagstuk: een kleinere bijdrage vanuit het rijk noopt tot een hogere bijdrage vanuit de industrie zelf. Wanneer NL ambitieuzere doelen stelt voor de industrie dan elders in Europa, dan kan dit voor internationaal concurrerende bedrijven ten koste gaan van de concurrentiepositie.

*NB: ook na 2030 zullen investeringen in infrastructuur benodigd blijven, en de keuzes die nu gemaakt worden bepalen in grote mate de investeringsbehoefte na 2030 (door lock-in bepaalde projecten en systemen)*

ad c: Maatregelen gericht op opschaling van hernieuwbare energiedragers (cum ca. €8,5 mld). Verlaging heeft naar verwachting gevolgen voor realisatie van onderliggende targets die

verbandhouden met opschaling in Nederland van verschillende energiedragers. Ten aanzien van WOZ en waterstof is er een belangrijke relatie met ambities op het gebied van Groene Industriepolitiek. Het gaat om de volgende posten (zie ook bijlage 1):

- o 10 GW Wind op Zee (kosten ca. €2 miljard, plus €3,7 miljard voor net-op-zee, zie onderdeel)
- o 3 – 4 GW productie groene waterstof (kosten ca. €5 miljard)
- o Groene gas-productie van 25 PJ (kosten ca. €1,4 miljard)
- o Duurzame brandstoffen luchtvaart (ca €0,2 mld)

*NB: ook na 2030 zullen investeringen in infrastructuur benodigd blijven, en de keuzes die nu gemaakt worden bepalen in grote mate de investeringsbehoefte na 2030 (door lock-in bepaalde projecten en systemen). Dit wordt idealiter gezien in samenhang met de Fit for 55-eisen.*

ad d: Maatregelen elektriciteits- en gasnetten (cum ca. €9,8 mld). Benodigde middelen voor infra elektriciteits- en gas waren GEEN onderdeel van de inschattingen van Van Geest. Het gaat om (zie ook bijlage 1):

- o Elektriciteit - net op zee incl. voor 10 GW extra: €3,7 miljard tot en met 2030
  - Zoals in het IBO Financiering Energietransitie aangegeven: deze kosten kunnen uit de algemene middelen worden bekostigd of uit de nettarieven. In dat laatste geval is het gevolg een hogere energierekening. Het EU Hof van Justitie heeft op 2 september 2021 besloten dat de bevoegdheid over de nettarieven exclusief voorbehouden is aan de ACM. De invulling en verdeling van de nettarieven (over burgers en bedrijven) is aan de ACM.
- o Gas (verwijderen oude gasnetten): €2,1 miljard tot en met 2030
  - Idem: kan uit algemene middelen of nettarieven. In dat laatste geval is het gevolg een hogere energierekening voor met name huishoudens (kleinverbruikers). Indien de transitie in de gebouwde omgeving langzamer gaat, komen deze kosten later in de tijd te liggen en dus na 2030. Het is ook mogelijk deze kosten deels uit de algemene middelen te financieren en deels uit de nettarieven.
- o Netcapaciteit wegnemen knelpunten: ca. €4 miljard
  - De netbeheerders investeren €3 miljard per jaar in de elektriciteitsnetten. Desondanks is er grote en toenemende transportschaarste op de elektriciteitsnetten. Dit bedrag omvat maatregelen die bijdragen aan het wegnemen van knelpunten in netcapaciteit, zoals ook aangegeven in de antwoorden die rond 20 oktober verzonden zijn aan de zijtafel Klimaat/Energie

Ad e: Maatregelen gericht op uitvoering van klimaatbeleid (cum ca. 9 mld). Dit betreft bijvoorbeeld de kosten voor gemeenten (=grootste aandeel met €600-800 mln per jaar), provincies, maar ook uitvoeringsorganisaties zoals RVO, Rijkswaterstaat en kennisinstellingen zoals het PBL. Vermindering van deze kosten is wellicht mogelijk, maar moet bezien worden afhankelijk van de vormgeving die wordt gekozen in de uitwerking van het beleid. De overdrachten naar gemeenten zijn bijvoorbeeld afhankelijk van wijze van inrichten van de aanpak in de gebouwde omgeving. Zie bijlage 2 voor uitsplitsing van de post uitvoeringskosten.



## 2. Wat kan het effect zijn van normeren en beprijzen op subsidieuitgaven?

NB: In van Geest is uitgegaan van een mix van normeren, beprijzen en subsidiëren. Voor doelbereik is het van belang dat wordt vastgehouden aan deze balans.

- De €50 mld die momenteel gereserveerd is voor uitgaven en fiscale stimulering is grotendeels gebaseerd op alle geraamde overheidskosten van het 55% pakket van van Geest. Hierbij is er rekening mee gehouden dat een deel van de benodigde reductie wordt gerealiseerd via normeren en beprijzen. Zonder beprijzing en normering is de doelstelling van 55% niet haalbaar. Zie voor het overzicht van maatregelen onderstaande tabel. In de tabel is inzichtelijk gemaakt welke normerende en beprijzende maatregelen in Van Geest in de variant B 55% werden opgenomen (die als basis is genomen voor berekening van de 50 mld)
- Om de doelen te halen en om de kosten voor de overheid naar beneden te brengen kan worden gekeken naar de maatvoering van de subsidies en tegelijkertijd naar een sterkere nadruk op normeren en beprijzen. Beprijzen heeft als voordeel dat dit zowel belastinginkomsten genereert als bijdraagt aan de noodzakelijke reductiedoelen.
- Om doelen te behalen is gedragsverandering nodig. Beprijzing van uitstoot is daarvoor een randvoorwaarde. Een sterkere nadruk op normeren en beprijzen verschuift de kosten van de transitie naar de vervuileruitstoot, en leidt tot een verschuiving in de lasten tussen burger en bedrijf onderling en tussen burgers en bedrijven. Dit kan effecten hebben voor de koopkracht of de concurrentiekracht. Het verdient de aanbeveling om deze effecten in de bredere context van een nieuw regeerakkoord te bezien en te wegen, in plaats van ze binnen het klimaatdomein te beheersen. Indien de transitie wordt bekostigd met hogere schulden leidt het tot een lastenverschuiving tussen generaties.
- Hieronder zijn per sector de afwegingen geschetst voor keuzes in subsidies, normeren en beprijzen. In de tabel daaronder zijn alle normerings- en beprijzingsmaatregelen uit van Geest 55% pakket geschetst.
- Buiten dit van Geest pakket is ook alternatieve maatvoering mogelijk. Bovendien zijn er ook dekkingsopties binnen het klimaatpakket die inkomsten kunnen genereren. Tabel 1 biedt het totaaloverzicht van alle normerings- en beprijzingsmaatregelen uit van Geest (inclusief alternatieven) plus de dekkingsopties binnen het klimaatdomein weergegeven (o.a. vliegbelasting en vleesbelasting).

**Tabel 1.** Overzicht normerende beprijzende maatregelen t.b.v. 55% reductie doel (-/- is EMU-saldo verslechterend)

- Maatregel benodigd voor doelbereik opgenomen in variant B 55% in Van Geest
- Aanvullende/ alternatieve normerings-/beprijzingsoptie t.o.v. van Geest
- Fiscale klimaatmaatregelen die niet bijdragen aan realisatie nationaal emissiedoel

Maatregel per sector	Onderdeel formatie (ja, onderwerp van gesprek/onzekeer, ontbreekt)	CO <sub>2</sub> -impact NL 2030	2023	2024	2025	2030/struct	cum 2023-2030	
<b>Elektriciteitssector (ETS)</b>								
-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>Industrie en circulaire economie (ETS &amp; NON-ETS)</b>								
1	Toezicht en handhaving energiebesparingsplicht	Al in augustuspakket	<0,5	PM	PM	PM	-€ 14	€ 112
2	Aanscherpen CO <sub>2</sub> -heffing industrie	Onderwerp van gesprek/onzekeer	4	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
2a	Vlakke CO <sub>2</sub> -heffing industrie met 10 euro/ton CO <sub>2</sub> , (uit groslijst v Geest)	Onderwerp van gesprek/onzekeer	0,5-2	€ 500	€ 479	€ 458	€ 350	€ 3.405
3	Tariefstructuur energiebelasting EB	Ontbreekt	0,5	€ 500	€ 500	€ 500	€ 500	€ 4.000



	minder degressief maken							
4	Afschaffen vrijstellingen E3 – mineralogische en metallurgische procedés	Onderwerp van gesprek/onzeke	<0,5	-	€ 78	€ 78	€ 79	€ 551
5	Verplicht percentage recycelaat in bouwmaterialen	Ontbreekt	<0,5	PM	PM	PM	€ 3	€ 557
<b>Gebouwde omgeving</b>								
6	Verhoging energiebelasting tarief 1e schijf gas (8 ct) –	Ontbreekt	0,4	€ 800	€ 800	€ 800	€ 800	€ 6.400
6a	Schuif energiebelasting 1e schijf gas (+10,46 ct) en elektriciteit (-5,23 ct) (uit groslijst v Geest)	Ontbreekt	1,9	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
7	Stimulering hybride warmtepompen, incl. rendementseis CV-ketels indien mogelijk	Onderwerp van gesprek/onzeke	<0,9	PM	PM	PM	-€ 100	-€ 800
8	Sneller naar isolatienorm koop (mild)	Ontbreekt	0,5-2	PM	PM	PM	-€ 360	-€ 2880
9	Sneller naar isolatienorm huur (mild)	Onderwerp van gesprek/onzeke	0,5-2	PM	PM	PM	-€ 360	-€ 2880
10	Bijmengverplichting duurzaam gas	Onderwerp van gesprek	<0,7	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
<b>Mobiliteit</b>								
11	Betalen naar gebruik (voor hele wagenpark)	Onderwerp van gesprek/onzeke	0 (4 na 2030)	-	-	-	-	€ 0 (excl. Invoering s-kosten)
11a	MRB Plus (alternatief voor BNG (11)) – invoeringstermijn moet nader worden onderzocht)	Onderwerp van gesprek/onzeke	0 - 4 (na invoering, nader onderzoek nodig)	-	-	-	€ 0	€ 0
12	Doortrekken fscale stimulering EV vanaf 2025: korting bijtelling en 75% korting mrb.	Onderwerp van gesprek/onzeke	>2	-	-	-	-€ 1.040	€ -10.400
12a	Stimulering EV vanaf 2025 via normeren, beprijzen en subsidiëren	Onderwerp van gesprek/onzeke	Ca. 2 (2,6 bij dekking via mrb)	€ -7	€ -32	€ -88	€ -1.399	€ -5.893
	MRB (gewichtscorrectie voor EV)			€ -1	€ -3	€ 1	€ -306	€ -1.088
	BPM personenauto (CO <sub>2</sub> -grondslag en 30% verhoging tot 2030)			€ -4	€ -22	€ -58	€ -323	€ -2.070
	Verlaagd bijtellingspercentage EV (17% in 2025-26 - 18% in 2028-30)			-	-	€ -22	€ -165	€ -490
	Derving accijs benzine			€ -1	€ -7	€ -11	€ -648	€ -2.044
	Derving accijs diesel			-	-	-	€ -27	€ -96

	Energiebelasting - elektriciteit			€ 1	€ 4	€ 7	€ 167	€ 545
	Subsidie particulieren (uitgavenkant)			€ -2	€ -4	€ -4	€ -97	€ -469
<b>12b</b>	Stimulering EV vanaf 2025 via normeren en beprijsen		Ca. 1,5 (2,1 bij dekking via mrb)	-	-	-	€ -830	€ -3.517
	MRB (driekwarttarief voor EV)			-	€ -1	€ -1	€ -188	€ -710
	BPM personenauto (CO <sub>2</sub> -grondslag en 50% verhoging tot 2030)			€ -2	€ -9	€ -22	€ -216	€ -1480
	Derving bijtelling			-	-	€ 2	€ -38	€ -209
	Derving accijs benzine			€ -1	€ -3	€ -10	€ -478	€ -1379
	Derving accijs diesel			-	-	-	€ -26	€ -88
	Energiebelasting - elektriciteit			0	€ 2	€ 4	€ 117	€ 353
<b>13</b>	Vergroening personenvervoer en reisgedrag	Ontbreekt	ca. 0,5	PM	PM	PM	-€ 29	€ -232
<b>14</b>	BPM bestelauto hervormen + aanschafsubsidie	Ontbreekt		-	-€ 180	-€ 180	-€ 180	€ -1440
<b>14a</b>	Vrijstelling bpm bestelauto ondernemer afbouwen naar 0% in 2026 i.c.m. vrijstelling in bpm voor emissievrije bestelauto's	Ontbreekt	0,7	€ -1	€ 183	€ 273	€ 110	€ 1.953
<b>15</b>	Afschaffen verlaagd tarief mrb bestelauto's ondernemers (uit groslijst v Geest)	Ontbreekt	<0,5	-	-	-	€ 1.000	€ 5.000
<b>Landbouw en landgebruik</b>								
<b>16</b>	Emissieheffing of rechtensysteem	Ontbreekt		€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
<b>16a</b>	Stalemissiebelasting (ammoniak en methaan) aan de marge (vlakke heffing ook mogelijk)	Ontbreekt	0,5-2	-	-	€ 0	€ 0	€ 0
<b>17</b>	Beperken inputvrijstelling WKK - energiebelasting	Ontbreekt		-	€ 100	€ 100	€ 100	€ 700
<b>18</b>	Afschaffen verlaagd tarief in EB voor glastuinbouw	Ontbreekt	1	-	€ 30	€ 30	€ 30	€ 210
<b>19</b>	Invoering CO <sub>2</sub> -margeheffing glastuinbouw à la CO <sub>2</sub> -heffing industrie (niet in variant B v Geest)	Ontbreekt	1	-	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
<b>Innovatie</b>								
<b>20</b>	Verhogen budget EIA	Ontbreekt	<0,5	€ -50	€ -50	€ -50	€ -50	€ -400

21	Verhogen budget: MIA/VAMIL	Al in augustus pakket	<0,5		€ -30	€ -30	€ -180	
<b>Fiscale klimaatmaatregelen die niet bijdragen aan realisatie nationaal emissiedoel</b>								
22	Verhogen tarief vliegbelasting - andere maatvoering mogelijk	Ja (maatvoering onderwerp van gesprek/onzeker)	*	€700 - €1.200	€700 - €1.200	€700 - €1.200	€700 - €1.200	€5.600 - 9.600
23	Consumptiebelasting vlees (andere maatvoering mogelijk en de precieze invoeringstermijn moet nader worden onderzocht).	Ontbreekt	*	-	-	€ 650	€ 650	€ 3.900
24	Verhogen mrb personenauto's - andere maatvoering mogelijk	Ontbreekt	<0,5	€ 2.315	€ 2.315	€ 2.315	€ 2.315	€ 18.520
25	Afschaffen onbelaste reiskostenvergoeding (inclusief derving accijnsinkomsten) (uit groslijst v Geest)	Ontbreekt	0,5		€ 1.600	€ 1.600	€ 1.600	€ 11.200
26	Tarief onbelaste reiskostenvergoeding beperken tot 12 ct (inclusief derving accijnsinkomsten) (uit groslijst v Geest)	Ontbreekt	0,2		€ 650	€ 650	€ 650	€ 4.550

#### Toelichting per sector

##### *Gebouwde omgeving*

- Bij beprijzing gaat het om het verhoging van de energiebelasting op gas; dit is ook een prikkel voor verduurzaming. Hier kan gekozen worden voor puur een verhoging van het tarief voor gas, of een verschuiving (hoger tarief op gas, lager op elektriciteit).
- Zonder normering of beprijzing zullen de klimaatdoelen voor deze sector niet worden gehaald, aangezien het vaak om forse investeringen gaat. Alleen subsidie is in principe niet genoeg om dit rendabel te maken. Omgekeerd is normering geer vervanging van subsidie, en maakt die subsidie soms juist nog meer noodzakelijk.
- Isolatie:
  - Bij gebouwde omgeving noemt Van Geest normering voor zowel koop- als huurwoningen. Momenteel is alleen het normeren van huurwoningen opgenomen, terwijl meer dan de helft van de Nederlandse woningvoorraad bestaat uit koopwoningen en er veel utiliteitsgebouwen zijn. Normering wordt deels toegepast in de utiliteitsbouw (kantoren) en zou daar eventueel kunnen worden uitgebreid.
  - Deze normering telt niet mee in de koopkrachtplaatjes, maar leidt wel tot private kosten (bijv. voor woningisolatie of een warmtepomp).
- Hybride warmtepompen:
  - Hybride warmtepompen normeer je door cv-ketels uit te faseren. Europese regelgeving laat dit niet toe via de installateur. Het zal dus de vorm nemen van een verplichting bij vervanging van de cv-ketel door de consument.
  - Europese regelgeving vereist ook dat het vervangende apparaat technisch en economisch vergelijkbaar is. Hiervoor is subsidiering in ieder geval tot 2030 (aflopend) nodig. Subsidiering en normering gaan dus hand in hand en zijn niet inwisselbaar.
- In het Klimaatakkoord is afgesproken dat voor 2025 CV-ketels niet genormeerd mogen worden. Gezien de gereedheid van de markt lijkt normering ver voor 2030 niet mogelijk.
  - Bijmengverplichting groen gas:
    - Normering (bijmengverplichting) voor groen gas betekent dat de energiekosten voor de consument toenemen. Per kuub groen gas is dit een stijging ongeveer 0,75 EUR. 0,7Mton reductie staat gelijk aan 0,4 BCM groen gas (oftewel 5% van het aardgasgebruik in de gebouwde omgeving in 2030). Gemiddeld stijgt de gasprijs hiermee met 0,0375 EUR per kuub geleverd gas. Lastenverzwaring kan gedempt worden via subsidie aan de producent of via EB-compensatie voor de consument.



### *Industrie*

- Bij industrie gaat het qua beprijzing met name om aanscherping van de nationale CO<sub>2</sub>-heffing. De CO<sub>2</sub>-heffing vormt een prikkel voor vergroening voor bedrijven. De aanscherping van de heffing draagt bij aan een additionele reductie van circa 4 Mton, zonder budgettaire opbrengst. Het is voor de industrie (net als alle andere sectoren) noodzakelijk dat de benodigde infrastructuur tijdig aangelegd is. Als alternatief of in aanvulling op de huidige nationale CO<sub>2</sub>-heffing industrie is het ook mogelijk om een vlakke CO<sub>2</sub>-heffing te introduceren. Uitgaande van dezelfde groep belastingplichtigen als de huidige nationale CO<sub>2</sub>-heffing, bedraagt de opbrengst in 2023 500 mln. euro (bij een tarief van 10 euro/ton CO<sub>2</sub>). Indien de vlakke heffing wordt ingevoerd ter vervanging van de huidige CO<sub>2</sub>-heffing industrie zal de (mondiale) uitstoot toenemen. Een vlakke heffing met hoog tarief zal naar verwachting leiden tot weglekeffecten en een vlakke heffing met een laag tarief zal naar verwachting maar tot beperkte CO<sub>2</sub>-reductie leiden.
- Voor de energiebelasting noemt Van Geest het minder degressief maken van de energiebelasting, en het afschaffen van specifieke vrijstellingen.
- Ook hier geldt dat substantiële verdere verduurzaming zonder additionele normering/beprijzing niet reëel is. Dit met de kanttekening dat een forse aanscherping van normering en beprijzing (zonder flankerend beleid) kan leiden tot minder investeringen in Nederland. Gegeven het ETS-stelsel kan nationale CO<sub>2</sub>-reductie in de ETS-industrie als gevolg van nationaal beleid (subsiëring, normering en beprijzing) leiden tot een waterbedeffect, oftewel een verschuiving van CO<sub>2</sub>-uitstoot naar andere landen.

### *Mobiliteit/EV*

#### *Mobiliteit/EV*

- In variant B van bestemming Parijs zijn voor de mobiliteitssector twee grote beleidsmaatregelen opgenomen. Ten eerste wordt het stimuleringspakket uit het klimaatakkoord vanaf 2025 doorgetrokken naar 2030 (nu nog geen beleid). Dit op het niveau van de stimulering in 2025. De bijtelling blijft voor nulemissieauto's gehandhaafd op 17% en nulemissieauto's houden een korting van 75% op de mrb. Het bedrag van de aanschafsubsidie blijft gehandhaafd op € 2250 voor de nieuwmarkt en € 2000 voor de tweedehandsmarkt. Door naast op subsidiëren ook in te zetten op normeren en beprizen en door de stimulering effectiever vorm te geven kan nagenoeg het zelfde doelbereik (ingroei effect) worden gerealiseerd met 4 miljard minder cumulatieve kosten (6 mld in plaats van de 10 miljard uit van Geest). Zie variant 12a en 12b. De precieze budgettaire reeks moet nader worden bekeken.
- In variant 12a wordt de bpm in stappen met 30% te worden verhoogd (6% per jaar) en wordt de zakelijke markt geleidelijk verplicht om 100% EV's aan te schaffen. Aan de stimuleringskant is een korting op de bijtelling van 4% opgenomen voor EV's (18% ipv 22%) en is een aanschafsubsidie opgenomen die richting 2030 in stappen wordt afgebouwd. EV's krijgen een gewichtscorrectie van 400 kg in de mrb. Het aandeel EV in de nieuwverkoop neemt bij dit pakket toe tot 73% in 2030. (Vanuit het EU-bronbeleid mag daarnaast worden gerekend op additionele meewind van 10% zodat de totale ingroei kan uitkomen op ruim 80%). De CO<sub>2</sub> opbrengst komt uit op 2 Mton wat verder oploopt naar 2,5 Mton indien het pakket budgettair gedekt wordt uit een verhoging van het rijksdeel van de mrb met 38,5% en van de benzine accijns met 3 cent.
- De tweede grote beleidsmaatregel is de invoering van Betalen naar gebruik (vlak tarief met emissiecomponent). In het 55%-pakket van Bestemming Parijs is Betalen naar gebruik opgenomen in de variant waarbij de mrb budgetneutraal wordt omgezet in een vlak kilometertarief met differentiatie naar de voertuigemissies. Van belang is dat een realistische invoeringstermijn niet sneller is dan circa 8,5 jaar gevolgd door 2,5 jaar gefaseerde ingebruikname van het systeem. Uitgaande van een Regeerakkoord begin 2022, kan dan begonnen worden met de gefaseerde ingebruikname medio 2030 en zal het systeem volledig operationeel zijn in 2033. Als alternatief kan ook worden overwogen om in de motorrijtuigenbelasting de grondslag naar aantal gereden kilometers om te vormen. Voor het betrouwbaar registreren van het aantal gereden kilometers is het nodig om een extra meetfunctionaliteit worden in te bouwen in de auto. De invoeringskosten en precieze invoeringstermijn moeten nader worden onderzocht.
- Tot slot is in Bestemming Parijs ook een hervorming van de bpm voor bestelauto ondernemers opgenomen. Er kan gevarieerd worden in de snelheid en maatvoering van het afbouwpad en

tegelijk kan door een aanschafsubsidie een deel van de meerkosten van een emissievrije bestelauto worden gesubsidieerd.

#### Landbouw

- In het maatregelenpakket van Bestemming Parijs is voor de veehouderij/akkerbouw een emissieheffing of rechtensysteem opgenomen. In het studiegroeprapport "normeren en beprijsen stikstofemissies" is dit concept verder uitgewerkt in een stalemissiebelasting.
- Het gasverbruik in de glastuinbouw wordt momenteel nauwelijks beprijsd door diverse vrijstellingen in de energiebelasting. In het maatregelenpakket is daarom het beperken van de inputvrijstelling voor wkk's en het afschaffen van het verlaagd tarief voor de glastuinbouw opgenomen.
- Als alternatief of in aanvulling kan er voor de glastuinbouw een CO<sub>2</sub>-heffing worden ingevoerd die de systematiek van de CO<sub>2</sub>-heffing industrie volgt. Dat wil zeggen: glastuinbouwbedrijven hoeven alleen een belasting te betalen als zij meer uitstoten dan zij aan dispensatierechten toegewezen hebben gekregen. Er wordt verondersteld dat deze prijsprikkel voldoende is om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te laten dalen tot onder het aantal dispensatierechten, zodat de budgettaire opbrengst nihil is. De heffing vervangt het huidige CO<sub>2</sub>-sectorsysteem afgesproken met de glastuinbouwsector. In theorie zou dit sectorsysteem sterk genoeg moeten zijn om de CO<sub>2</sub>-reductie te behalen, maar de opzet van het systeem heeft weinig individuele prikkels en kent een vertraging in de afhandeling.<sup>1</sup> Deze maatregel is niet opgenomen in pakket B van Bestemming Parijs.

#### Fiscale dekkingsmaatregelen klimaat

##### *Verhogen tarief vliegbelasting*

In het studiegroeprapport Bestemming Parijs (van Geest) is ter dekking taakstellend een verhoging van de vliegbelasting ingeboekt met taakstellend €700 (variant A) tot €1.200 mln. (variant B) per jaar opbrengst, uiteraard is een geringere verhoging ook mogelijk. Ter indicatie: een verdubbeling van het huidige tarief van 7,50 euro per ticket leidt tot een budgettaire opbrengst van circa 200 mln. De vormgeving van de verhoging van de vliegbelasting dient nog nader ingevuld te worden (bijv. een vlak of gedifferentieerd tarief). Een verhoging van de vliegbelasting zorgt boekhoudkundig niet voor een verlaging van de Nederlandse CO<sub>2</sub>-doelen maar leidt in de praktijk wel tot een vermindering van de mondiale CO<sub>2</sub>-uitstoot. Indien gewenst kan met een andere maatvoering meer of minder dan de €700-1.200 mln. worden opgebracht.

##### *Consumptiebelasting vlees*

In variant B van het studiegroeprapport Bestemming Parijs (van Geest) is taakstellend €650 mln per jaar ingeboekt. Volgens CE Delft kan een consumptiebelasting op vlees (rund, varken en kip, tarief ter hoogte van de externe kosten) additioneel 1,4 mld euro aan opbrengsten opleveren voor de rijksoverheid. Een consumptiebelasting op vlees is uitvoeringstechnisch complex en waarschijnlijk niet voor 2025 mogelijk. De uitvoerbaarheid en precieze invoeringstermijn moet nader worden onderzocht, daarbij zal ook onderzocht moeten worden wie de uitvoerders van deze belasting worden. Indien gewenst kan met een andere maatvoering een hogere dan wel lagere opbrengst worden gerealiseerd.

##### *Verhogen mrb personenauto's*

De motorrijtuigenbelasting (mrb) voor personenauto's is momenteel gebaseerd op gewicht en brandstofsoort. Voor emissievrije personenauto's geldt tot 2024 een 100% korting. Er kan worden overwogen om de mrb te verhogen. Een verhoging met 1% levert 44 mln. op. In variant B van Bestemming Parijs is een taakstellende verhoging van 2,3 mld. opgenomen. Dit bedrag is in het studiegroeprapport afgestemd op de hoeveelheid dekking die nodig was om binnen het milieu- en klimaatdomein te komen tot een budgetneutraal pakket. Een andere maatvoering is mogelijk. Naar verwachting is de CO<sub>2</sub>-reductie (vergeleken met andere fiscale vergroeningsmaatregelen) beperkt.

##### *Afschaffen/beperken onbelaste reiskostenvergoeding*

Ter dekking binnen het klimaatpakket kan de onbelaste reiskostenvergoeding worden verlaagd of afgeschaft. Dit heeft een (beperkt) positief CO<sub>2</sub>-reductie effect en een geraamde opbrengst van

<sup>1</sup> Evaluatie instrumentarium glastuinbouw, Delft: CE Delft.

€650-€1.600 mld per jaar. Deze maatregel is een structuuraanpassing in de loonheffingen die in ieder geval niet eerder dan 1 januari 2024 kan worden gerealiseerd.



### 3. Welke mogelijkheden zijn er om ook inkomsten te genereren? bij geleidelijk infaseren belasting op EV vanaf jaar X

In de bijlage is een overzicht opgenomen van de budgettaire opbrengst van de mogelijke fiscale maatregelen. Het gaat hierbij enerzijds om beprijzingsmaatregelen die volgens Bestemming Parijs noodzakelijk zijn om het 2030-doel te realiseren en anderzijds om groene dekkingsopties die niet bijdragen aan doelbereik, maar wel bijdragen aan de transitie (o.a. vliegbelasting en vleesbelasting). In de overzichtstabel is zoveel mogelijk aan gesloten bij de maatvoering van het studiegroeprapport, maar een andere maatvoering/vormgeving is ook mogelijk. De budgettaire opbrengst van de noodzakelijke beprijzingsmaatregelen (o.a. hervorming energiebelasting, CO2-heffing industrie en kilometerbeprijzing) bedraagt circa 1,1 mld. per jaar (cumulatief € 12 mld tot 2030) (andere maatvoering is mogelijk). De budgettaire opbrengst van de groene dekkingsopties (o.a. vliegbelasting, vleesbelasting, motorrijtuigenbelasting) bedraagt ruim 4 3,5 mld. per jaar (cumulatief circa €32 miljard tot 2030) (andere maatvoering is mogelijk).

In het basispad vervalt per 2026 het in het Klimaatakkoord afgesproken stimuleringspakket voor emissievrije personenauto's. Vanaf dat moment is er geen korting meer in de motorrijtuigenbelasting en bijtelling. Wel hoeft door de CO2-grondslag over de aanschaf van een nieuwe emissievrije personenauto nog steeds vrijwel geen bpm te worden betaald. Voor het halen van een 55%-doel in 2030 is een versnelling van de EV-nieuwverkoop noodzakelijk, waarbij een verscherping van Europese normen (bijvoorbeeld door vanaf 2030 enkel nieuwverkoop EV's toe te staan) wenselijk zou zijn. In de bijlage zijn twee illustratieve stimuleringsvarianten opgenomen waarmee de EV-ingroei wordt versneld. In de eerste variant krijgen EV's alleen 25% korting op de motorrijtuigenbelasting, in de tweede variant krijgen EV's daarbovenop ook korting op de bijtelling en is er een aanschafsubsidie voor particulieren. Voor beide varianten geldt dat door de snel aflopende meerkosten de omvang van de benodigde stimulering geringer is dan nu, waardoor EV's vanaf 2026 ten opzichte van dit jaar (2021) meer gaan betalen. De opkomst van emissievrije voertuigen zorgt voor een afname van het verbruik van fossiele brandstoffen, en daarmee ook voor een afname van de accijnsinkomsten. Deze grondslagerosie kan worden opgevangen door het invoeren van een systeem van Betalen naar Gebruik voor alle voertuigen of door de motorrijtuigenbelasting te heffen op basis van het aantal gereden kilometers. Dit laatste kan zowel voor het hele wagenpark als alleen voor emissievrije personenauto's.

#### 4. Welke mogelijkheden zijn er om uit fondsen te putten? hoe sluiten die logisch op elkaar?

In algemene zin zijn daar 2 kanttekeningen bij te plaatsen. Ten eerste zijn veel klimaatuitgaven structureel, en daarmee niet gemakkelijk uit bestaande fondsen te dekken. Ook is er bij fondsen vaak geen zekerheid vooraf of middelen worden toegekend. Desalniettemin is er een aantal fondsen dat potentieel gebruikt kan worden om het klimaatbeleid te financieren.

##### *RRF*

- Nederland maakt aanspraak op een bedrag van ca. € 5,96 mld. aan giften uit de Recovery and Resilience Facility (RRF). Hiervan moet volgens de RRF-verordening **minimaal 37% besteed worden aan klimaatdoelen** en 20% besteed aan de digitale transitie.
- Er zijn ook andere doelen waar het plan aan moet bijdragen, zoals de zes pilaren: 1. de groene transitie; 2. de digitale transformatie; 3. slimme, houdbare en inclusieve groei; 4. sociale en territoriale cohesie; 5. gezondheid en economische, sociale en institutionele veerkracht; 6. Beleid voor de volgende generaties. Verder moet het plan het groeipotentieel en de economische, institutionele en sociale veerkracht versterken en de werkgelegenheid stimuleren.
- Er zijn 2 opties om klimaatinvesteringen via het RRF te financieren, namelijk investeringen indienen waartoe al is besloten, of het indienen van nieuwe maatregelen. Voor zover in het Nederlandse plan gekozen wordt voor investeringen waartoe al is besloten en die reeds gedekt zijn in de nationale begroting, zorgt de bijdrage uit de RRF voor het vrijspelen van incidentele middelen uit de nationale begroting die vrij kunnen worden ingezet. Op deze manier kan het totale bedrag uit de RRF (ca. €5,96 mld.), besteed worden aan additionele uitgaven (zoals klimaat) zonder te hoeven voldoen aan de RRF-criteria.
- Investeringen en hervormingen die op of na 1 februari 2020 zijn gestart komen in aanmerking. Het gaat hierbij om het moment dat de eerste kosten worden gemaakt.
- Daarnaast mogen investeringen geen structurele kosten bevatten ('recurring costs') maar moeten wel een structurele ('long-lasting') impact hebben. Belangrijk hierbij is dus dat de middelen allemaal voor 2026 uitgegeven moeten zijn.
- Een voorwaarde waar het RRF ook aan moet voldoen is dat het Nederlandse herstelplan (RRP) moet bijdragen aan een doeltreffende aanpak van de landenspecifieke aanbevelingen van 2019 en 2020. Dit betekent dat het plan additionele hervormingen moet bevatten die o.a. verstoringen op de woningmarkt en arbeidsmarkt aanpakken.

##### *Nationaal Groeifonds*

- Het NGF kent 3 pijlers (infrastructuur, innovatie en kennisontwikkeling). Vanuit het NGF kunnen investeringen in verduurzaming worden gedaan die bijdragen aan het lange termijn verdienvermogen van Nederland. Dit kan bijvoorbeeld gaan om investeringen in duurzame energie-infrastructuur.
- Een onafhankelijke adviescommissie brengt een zwaarwegend advies uit aan het kabinet over de te bekostigen projecten, en in dat proces komen alleen de aantoonbaar kwalitatief goede voorstellen in aanmerking voor een bijdrage uit de 20 mld. die in totaal apart is gezet. Daardoor is het NGF niet goed geschikt als bekostigingswijze van vooraf aangewezen projecten voor de klimaatdoelen, aangezien er **geen zekerheid** is dat een project financiering krijgen. Het NGF is additioneel aan investeringen die direct vanuit de Rijksbegroting worden bekostigd.
- Eventueel zou er voor gekozen kunnen worden om een deel van de benodigde middelen uit het NGF te halen. Dit creëert uitgavenruimte op de reguliere begroting, maar gaat ten koste van de mogelijkheden van het NGF om de komende jaren te investeren in het verdienvermogen. Het NGF bevat nog ruim 19 miljard aan middelen die nog niet (voorwaardelijk zijn toegekend) aan projecten. Hiervan is 3,5 miljard euro gereserveerd. In dat geval moeten de indieners extra onderbouwing geven voordat een definitief besluit volgt. De niet toegekende middelen zouden eventueel ingezet kunnen worden voor de verduurzamingsplannen van de formatietafel.

### Overige EU-fondsen

- Europese middelen kunnen dienen ter ondersteuning van regio's en kunnen het bedrijfsleven helpen in hun transitie. Over het algemeen kunnen ze **niet worden gebruikt** voor de financiering van **nationaal beleid** (maar gaat dit om projecten bij bijv. regio's of bedrijven/kennisinstellingen).
- De EU-begroting in de periode 2021-2027 (1210 mrd) moet voor minstens 30% (ca. 363 mrd) worden besteed aan klimaatgerelateerde uitgaven. De programma's binnen de EU-begroting bestaan voor een groot deel uit landenveloppen, waarvan de besteding op regionaal niveau (in NL landsdelen) wordt bepaald. Zo ontvangt Nederland 0,5 mrd uit het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO), 0,6 mrd uit het Just Transition Fund en 0,4 mrd uit REACT-EU. Landsdelen mogen zelf beslissen om meer dan 30% aan klimaat uit te geven.
- Daarnaast zijn er nog programma's waarbij niet vooraf een landenveloppe is vastgesteld, zoals bijvoorbeeld Horizon Europe (86,1 mrd) waarmee (groen) onderzoek en innovatie bij universiteiten en bedrijven wordt gestimuleerd. O.b.v. historische cijfers ontvangt Nederland ca. 8% van het totale Horizonbudget. Verder heeft de Commissie in het Fit-for-55-pakket voorgesteld om het recent gestarte Innovatiefonds (bedoeld voor investeringen in schone technologie) uit te breiden met 31 mrd naar 51 mrd euro in 2020-2030.

### InvestNL

- InvestNL is **niet geschikt** om directe overheidsuitgaven voor klimaat te financieren. InvestNL richt zich voor een belangrijk deel op de energietransitie (streven om twee derde van de financiering hieraan te besteden), maar is puur gericht op bedrijven en investeringsfondsen.
- Het gaat daarbij om (risico)financiering van bedrijven, waarbij er een rendabele business case is. Het gaat dus niet om subsidies, bijv. voor een onrendabele top, waar veel overheidsuitgaven voor klimaat juist voor bedoeld zijn.
- Wel kunnen Invest-NL en Groeifonds samen meer gaan inzetten op 'Blended Finance' (combinatie van risicofinanciering en subsidies) voor bedrijven, al leidt dit dus niet tot lagere publieke klimaatuitgaven.



## 5. Zit glastuinbouw in de 50 mrd? En voor hoeveel?

In de 50 mrd gebaseerd op Van Geest zijn geen aanvullende middelen toegedeeld specifiek aan de glastuinbouw (zie tabel bij het antwoord op vraag 2). In Van Geest is opgenomen dat de glastuinbouw wordt meegenomen in de stimulering van warmte-infrastructuur. In het kader van klimaat in de Miljoenennota 2022 39,9 miljoen euro vrijgemaakt voor CO<sub>2</sub>-levering aan de glastuinbouw een warmtesysteem in het glastuinbouwgebied Westland. In de miljoenennota 2022 is er extra geld vrijgekomen voor de SDE++ waarvan de glastuinbouw mogelijk gebruik kan maken voor verdere verduurzaming.

### Bijlage 1 – Uitsplitsing middelen infrastructuur en opschaling duurzame energiedragers

In het Rapport Van Geest werd rekening gehouden met circa € 0,5 mld per jaar voor infrastructuur (niet zijnde investeringen bekostigd via tarieven) en circa € 1,5 mld per jaar voor de opschaling van duurzame energiedragers. Een totaal dus van circa € 2 mld per jaar.

Onderstaande tabel bevat de posten zoals die nu door EZK worden voorzien.

**NOTA BENE:** Alle bedragen tezamen tellen op tot een hoger totaal dan bij Van Geest voorzien op basis van een reeks van  $1,5 + 0,5 = 2$  mld per jaar. Dit komt met name doordat in Van Geest nog geen rekening gehouden met de hieronder opgenomen bedragen voor infra elektriciteit en gas. Zonder deze post is het totaal bedrag richting 2030 juist iager dat de inschatting in van Geest.

	Maatregel	Kosten (mln €)
		2030 (cum/totaal)
<b>Nieuwe en niet-gereguleerde infrastructuur</b>	Waterstof: w.o. backbone, blauwe waterstofprojecten en landinfra mobiliteit (waterstof+elektrisch)	-1.855 (wv 750 reeds gereserveerd bij MN)
	Warmtenetten (infra en bronnen, zoals geothermie, aquathermie); voor o.a. gebouwde omgeving en glastuinbouw	-1.700
	CCS	-150
	Buisleidingen	-200 - 800
	Overige (ontwikkelbudget EBN, regionale infra-knelpunten en uitvoering Cluster Energie Strategieën)	-125-200
	<b>Totaal</b>	<b>Totaal: -4.030 - -4.705</b>
<b>Infra Elektriciteit en Gas</b>	Elektriciteit - net op zee incl. voor 10 GW extra <sup>2</sup>	-3.700
	Gas (verwijderen oude gasnetten). <sup>3</sup>	-2.135
	Netcapaciteit wegnemen knelpunten <sup>4</sup>	-3.960
	<b>Totaal</b>	<b>-9.795</b>

<sup>2</sup> Deze kosten volgen uit de beslissing van het EU Hof van Justitie op 2 september 2021 dat EZK niet langer invloed mag uitoefenen op de regulering van nettarieven. Dit is - sinds deze uitspraak - exclusief voorbehouden aan de ACM. Deze kosten zijn genoemd in het IBO Financiering Energietransitie als 'mogelijk te betalen uit de nettarieven'. Sinds 2 september 2021 is dit niet meer zeker. De ACM kan zelfstandig besluiten dat er deze kosten niet uit de nettarieven gefinancierd kunnen worden en er dus een subsidie nodig is. Als tijdens de formatie besloten wordt dit bedrag voor een subsidie niet beschikbaar te stellen, wordt het voorlopig via de nettarieven gefinancierd (tot de ACM anders beslist). Dat betekent een flinke stijging van energierekening. In het geval van het net op zee komt deze stijging van cumulatief 3700 miljoen vooral terecht bij (grote) bedrijven. Dat levert tevens een onzekerheid op voor de Rijksfinanciën, de kans blijft voortdurend bestaan dat de ACM besluit dat het niet uit de nettarieven kan en er alsnog Rijksgeld nodig is, dan heeft het kabinet een financiële tegenvaller van cumulatief 3700. Indien geen van beide methodes gekozen wordt, wordt het net op zee niet aangelegd en wordt de 10 GW extra niet gerealiseerd en de 7 GW extra wind waar het kabinet in 2018 toe besloten heeft ook niet (volledig).

<sup>3</sup> Zie voetnoot 1. Gevolg van uitspraak EU Hof van Justitie op 2 september 2021. Als dit bedrag voor een subsidie niet beschikbaar komt, wordt het voorlopig via de nettarieven gefinancierd (tot de ACM anders beslist) en dat betekent een flinke stijging van energierekening. In het geval van het verwijderen van oude gasnetten komt deze stijging van cumulatief 2135 miljoen vooral terecht bij huishoudens en consumenten, die dus een hogere energierekening kunnen verwachten. Dat levert tevens enige onzekerheid op voor de Rijksfinanciën, de kans blijft voortdurend bestaan dat de ACM besluit dat het niet uit de nettarieven kan en er alsnog Rijksgeld nodig is, dan heeft het kabinet een financiële tegenvaller van cumulatief 2135 miljoen. Indien geen van beide methodes gekozen wordt, ligt de verduurzaming van de gebouwde omgeving volledig stil.

<sup>4</sup> Recent is duidelijk geworden dat de problemen met de netcapaciteit dermate groot zijn, dat dit een belemmering is voor de hele energietransitie. Ten tijde van het Klimaatakkoord leek het doel van 35 TWh zon en wind op land net haalbaar binnen de beschikbare netcapaciteit. Inmiddels is de netcapaciteit flink verslechterd. Een hoger doel dan in het Klimaatakkoord is alleen te realiseren indien de knelpunten in netcapaciteit kunnen worden opgelost. Indien dit niet gebeurt, kan de industrie niet elektrificeren, staat de ombouw van de gebouwde omgeving volledig stil, kan er niet meer zon en wind op land gerealiseerd worden, kan de elektriciteit van wind op zee niet door Nederland getransporteerd worden naar de vraag en kan er geen versnelling van elektrisch vervoer plaatsvinden. De netbeheerders investeren € 3 miljard per jaar op land (exclusief kosten net op zee), maar kunnen niet alle knelpunten oplossen. Het genoemde bedrag omvat maatregelen waarvoor op het moment van schrijven onderbouwing kan worden aangeleverd dat deze bijdragen aan het wegnemen van knelpunten in netcapaciteit.

<b>Opschaling hernieuwbare energiedragers</b>	Waterstof 3-4 GW in 2030 <sup>56</sup>	-5.000
	Groen gas 25 PJ	-1.350
	10 GW extra WOZ	-2.009
	Demo's duurzame brandstoffen luchtvaart	-185
	Geothermie, aquathermie	Integraal onderdeel aanpak warmtenetten, zie boven
	<b>Totaal</b>	<b>- 8.544</b>

<sup>5</sup> Een ambitieuze uitkomst van de herziene EU-richtlijn voor hernieuwbare energie of een ambitieuze invulling van de verduurzaming van de industrie, bijvoorbeeld naar aanleiding van de discussie over TATA Steel zal leiden tot een fors hogere vraag naar waterstof dan met 3-4 GW nationale elektrolysecapaciteit geproduceerd kan worden. Daarvoor zal ook import van waterstof en/of een hogere nationale elektrolysecapaciteit nodig zijn.

<sup>6</sup> Nota bene: buiten dit bedrag is gelaten het ingediende groeifondsvoorstel "H2opZee", voor R&D&I en ontwikkeling van een "first of a kind" elektrolyser van 300MW op zee. In dit voorstel wordt voor EUR462 mln subsidie gevraagd.



