

## MILIEU: EEN GROENE MARKT

### 5.1 MILIEU

#### *Urgentie*

Sinds de film van Al Gore, 'An inconvenient truth', begint het goed door te dringen dat wij bezig zijn het milieu zodanig te vervuilen dat het klimaat erdoor aangetast wordt. Het is zelfs de vraag of wij nu nog verdere schade kunnen voorkomen. CO<sub>2</sub> is een natuurlijk product, dat door mens en dier wordt uitgedemd. Door het verbranden van fossiele brandstoffen is er echter een grote hoeveelheid niet-natuurlijke CO<sub>2</sub> in de lucht gekomen. En dat blijft maar doorgaan. Grafiek 5.1 geeft een beeld van de groei van deze uitstoot van CO<sub>2</sub> door menselijk handelen van 1751 tot 2005. Het grootste deel daarvan ontstaat door verbranding van fossiele brandstoffen: olie, gas en kolen. Een klein deel van de CO<sub>2</sub>-uitstoot (4%) wordt veroorzaakt door de productie van cement. In de achttiende eeuw ging het nog om 3 miljoen ton per jaar, uitsluitend door verbranding van steenkool, turf en bruinkool. Met het begin van de industriële revolutie liep dat langzamerhand op tot 150 miljoen ton in 1870. Pas dan komt de CO<sub>2</sub>-uitstoot door olie erbij en vanaf 1885 door de verbranding van gas.

Na de tweede wereldoorlog is de stijging schrikbarend: de uitstoot verdubbelt tussen 1950 en 1966 om daarna rond 2000 weer verdubbeld te zijn tot 6745 miljoen ton. In 2005 was de uitstoot 7985 miljoen ton. Door de sterke groei van landen als China en India neemt de wereldwijde uitstoot alleen maar sterker toe. Zo wordt voorspeld dat in de komende 20 jaar de emissie door China met een factor 2,5 zal groeien en de huidige emissie van de Verenigde Staten – nu de grootste vervuiler – ruim zal overtreffen.

de basis voor de economie blijven. Maar voor een sterke markt heb je een sterke overheid nodig. Een overheid die met verstand regels stelt voor de wijze waarop de markten dienen te werken. Dat is niet altijd het geval, zie de voorbeelden van misplaatste marktwerking.

Ten derde moeten wij veel meer rekening houden met de verschuivende economische macht in de wereld en is het van belang in Nederland en Europa een maakindustrie te behouden. Het instellen van een loonkostensubsidie op minder productieve arbeid kan daar een nuttig instrument toe zijn.

De kredietcrisis is niet alleen aan falend toezicht toe te schrijven, maar ook aan de mentaliteit van 'buy now, pay later'. Op zich is niets mis met kredietverlening, mits deze terugbetaald kan worden. Maar als een heel land op krediet consumeert, leidt dat tot problemen.

In het kader van de economie zijn deze van tijdelijke aard. Uiteindelijk is dat oplosbaar. Er is een ander gebied waarop ook 'buy now, pay later' geldt. Dat is het milieu, waar wij op krediet van toekomstige generaties leven. De schade daar zal minder makkelijk te herstellen zijn. Daarover gaat het volgende hoofdstuk.

- 1 Wouter Bos (2005), 'Dit land kan zoveel beter', Uitgeverij Bert Bakker, Amsterdam, p. 112
- 2 zo spreekt het CDA zich in zijn verkiezingsprogramma uit voor het Rijnländs model. Zie verkiezingsprogramma CDA, p. 8.
- 3 Zie bijvoorbeeld voor een goede analyse hoofdstuk 5 van het Centraal Economisch Plan, Centraal Economisch Planbureau, maart 2009, <http://www.cpb.nl/nl/pub/cepmev/cep/2009/pdf/h5.pdf>
- 4 De Larosière c.s. (2009) 'Report of the high level group on financial supervision in the EU', Brussels, 25-2-2009
- 5 zie onder meer Nobelprijswinnaar Paul Krugman in The New York Times van 16 maart 2009, [http://www.nytimes.com/2009/03/16/opinion/16krugman.html?\\_r=1](http://www.nytimes.com/2009/03/16/opinion/16krugman.html?_r=1)
- 6 <http://www.ggdcd.net/maddison/>

## 5.2 EIGENDOM EN VERVUILING

Voordat wij ingaan op het beleid is het goed om twee vragen te beantwoorden: van wie is het milieu en wie zijn de vervuilers?

### Van wie is het milieu?

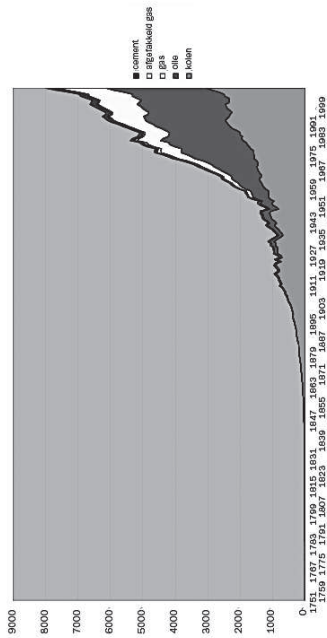
In tegenstelling tot goederen die op de markt verhandeld worden, zoals appels of reisverzekeringen, kun je het milieu niet in stukjes opdelen. Het milieu behoort daarom, net zoals rechtspraak of defensie, tot de collectieve goederen. Zie daarover ook paragraaf 4.1. Wij zijn dus allen 'eigenaar' van het milieu. Dat betekent dat de overheid het milieu ook als een publiek goed moet beheren: zij dient voor de duurzaamheid van onze leefomgeving te zorgen.

Een eeuw geleden speelde de aantasting van het milieu nog nauwelijks een rol. De wereldwijde uitstoot van CO<sub>2</sub> was toen nog geen 10% van wat deze nu is. De gevolgen daarvan waren toen niet of nauwelijks merkbaar, waardoor men dacht dat de herstelcapaciteit van het milieu oneindig was. Dat is nu anders. We beseffen nu dat er grenzen zijn aan de belastbaarheid van het milieu. Dat betekent dat het milieu een schaars goed is geworden. De overheid moet er dus voor zorgen dat de schadelijke gevolgen van het economisch handelen zo veel mogelijk beperkt worden en tot een duurzaam niveau worden teruggebracht. En waar goederen schaars zijn, is een effectief verdelingsmechanisme van groot belang. Dat is de essentie van het milieubeleid.

### Wie zijn de vervuilers?

Voor we op het beste verdelingsmechanisme ingaan, is het goed om te kijken naar wie nu echt de vervuilers zijn. Grafiek 5.2 geeft een overzicht van de CO<sub>2</sub>-emissies per bron in Nederland. Volgens deze indeling zijn de grootste vervuilers de energiesector (30%), het wegverkeer (17%), de huishoudens (9%) en de chemische industrie (9%). Hierbij moet bedacht worden dat het bij de energiesector gaat om de opwekking van energie ten behoeve van andere sectoren. Zo valt daaronder de elektriciteit die aan huishoudens en aan de spoorwegen wordt geleverd.

De productie van alle sectoren komt uiteindelijk direct of indirect ten goede aan de consumptie door de huishoudens - of de overheid. Wie melk drinkt, consumeert een eindproduct van de landbouw, die in Nederland goed is voor 5% van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. In de nieuw aan-



Grafiek 5.2 Wereldwijde CO<sub>2</sub> uitstoot door menselijk handelen (Bron: G. Marland, T. A. Boden, en R. J. Andres)<sup>1</sup>

Hoewel er vele vormen van milieuvervuiling zijn, die elk om een specifieke benadering vragen, richten wij ons in dit hoofdstuk uitsluitend op de uitstoot van CO<sub>2</sub> omdat dat op dit moment het meest acute probleem is. Maar het betoog geldt ook voor vele andere vormen van milieuvervuiling.

### Klimaatseptici

De meeste wetenschappers zijn ervan overtuigd dat de uitstoot van broeikasgassen de temperatuur op aarde doet stijgen. Klimaatwetenschappers, verenigd in het IPCC, het International Panel on Climate Change, hebben dat herhaaldelijk aangetoond. Niettemin zijn er ook wetenschappers die dat betwijfelen. Zij zeggen dat de opwarming van de aarde veroorzaakt wordt door natuurlijke schommelingen en dat de broeikasgassen daar niet of nauwelijks een bijdrage aan leveren.

Wetenschappelijke twijfel is altijd goed, maar gelet op de mogelijk de-sastreuze gevolgen van de huidige milieuvervuiling, is het beter het zekere voor het onzekere te nemen en te proberen de uitstoot van broeikasgassen te keren.

Maar er is nog een argument. De voorraden olie, gas en steenkool zullen per definitie ooit opraken. Of dat over 50 of 100 jaar zal zijn, hangt van de economische groei af en van eventuele nieuwe ontdekkingen. Zeker is dat dit moment ooit zal komen, en wellicht eerder dan wij nu denken. Daarom alleen al is het verstandig een beleid te voeren dat onze afhankelijkheid van fossiele brandstoffen sterk doet verminderen.



geving. Bij regelgeving moet immers door de overheid worden vastgesteld wat de norm moet zijn, hetgeen vaak het resultaat is van een langdurig proces van onderhandelingen en lobbyen. En als die norm eenmaal vastgesteld is, ontbreekt bij de producenten de prikkel om nog zuinigere apparaten te maken. Het prijsmechanisme behandelt de schaarse herstelcapaciteit van het milieu als ieder ander schaars goed en zorgt dat daar zo zuinig en efficiënt mogelijk mee wordt omgegaan. Bovendien geeft het de consument keuzevrijheid: hij kan zelf kiezen of hij een zuinige auto koopt en daar veel in rijdt of een onzuinigere oldtimer waarin hij slechts sporadisch rijdt. Het prijsmechanisme past in een markteconomie; regelgeving heeft meer het karakter van een planeconomie.

- Marktconform milieubeleid

Het prijsmechanisme is voor het milieubeleid het meest effectief. Het is de enige manier om daadwerkelijk over de gehele linie de noodzakelijke gedragsverandering in de productie en de consumptie van goederen te bereiken. Het prijsmechanisme geniet daarom verreweg de voorkeur, maar het moet wel aan een aantal voorwaarden voldoen.

- *Aangrijpingspunt*

Om effectief te zijn moet het aangrijpingspunt van de heffing daadwerkelijk de uitstoot van CO<sub>2</sub> zijn. Dat wil zeggen: zoveel euro per kilo feitelijk uitgestoten CO<sub>2</sub>. Dat kan vrij eenvoudig, want voor iedere fossiele brandstof is er een vaste relatie tussen het gewicht van de brandstof en de CO<sub>2</sub>-uitstoot bij volledige verbranding. De heffing kan in principe het beste daar worden opgelegd waar de brandstoffen de economie binnen komen. Voor olieproducten is dat bij de haven of de raffinaderij. Voor aardgas bij de (Europese) grens of bij de productie. De gene die de heffing betaald heeft, zal deze vervolgens doorberekenen aan zijn afnemers.

- *Europees*

Duidelijk is dat Nederland – behoudens een enkele uitzondering – een algemene heffing niet geïsoleerd kan opleggen. Dat zou de Nederlandse goederen uit de markt prijzen en daarmee de vervuiling naar elders verplaatsen – met hetzelfde broeikas-effect. Een heffing op CO<sub>2</sub> moet dus op Europees niveau worden ingesteld. Opgemerkt zij dat dit ook

voor regelgeving geldt: in verband met de Interne Markt kan Nederland zelfstandig geen regelgeving opleggen die het vrije verkeer van goederen belemmert.

In de optimale situatie zou een milieuheffing wereldwijd moeten zijn, zodat de totale uitstoot van CO<sub>2</sub> wordt aangepakt. Op dit moment is dat nog een stap te ver. Maar een heffing op Europees niveau is denkbaar en moet ook inzet zijn van het beleid.

- *Algemeen*

Een effectieve heffing is algemene heffing. Dat wil zeggen dat dezelfde heffing wordt opgelegd aan iedere CO<sub>2</sub>-uitstoot, ongeacht wat de bron daarvan is. Dus geen extra lage tarieven voor een bepaalde sector, dat leidt alleen maar tot inefficiënties en verkeerde afwegingen. Stel bijvoorbeeld dat de spoorwegen via een of andere constructie een lagere heffing zouden kunnen betalen. Het gevolg kan zijn dat het laten rijden van een lege trein daardoor minder geld kost dan het op hetzelfde traject inzetten van een busje, terwijl er meer CO<sub>2</sub> wordt uitgestoten. Er wordt dan de verkeerde keus gemaakt.

- *Teruggave opbrengsten*

Een essentiële voorwaarde is dat de overheid de ontvangsten middelen integraal teruggaaf in de vorm van lastenverlichting. Het is niet de bedoeling dat door milieuheffingen het algemeen prijspeil omhoog gaat en de consument aan koopkracht verliest. Hoe de overheid de ontvangsten middelen teruggaaf, is een kwestie van nationaal beleid. Zo zou in Nederland de BTW verlaagd kunnen worden of de inkomstenbelasting: het milieubeleid mag niet leiden tot een algemene herverdeling van inkomens.

Voor de consument betekent dit dat de producten die vervuילend zijn duurder worden en die minder vervuילend zijn goedkoper. Hij zal zijn consumptiepatroon aanpassen. En dat is precies wat wij willen bereiken.

- *Heffing of veiling van rechten?*

In het bovenstaande is steeds uitgegaan van een heffing op de uitstoot van CO<sub>2</sub>. Een alternatief is een systeem waarbij de overheid de rechten om te vervuilen gaat veilen. Beide methoden komen uiteindelijk op hetzelfde neer: via het prijsmechanisme wordt de uitstoot van CO<sub>2</sub>

beperkt. In het geval van een heffing wordt de prijs tevoren vastgesteld en ziet men na afloop hoeveel CO<sub>2</sub> daadwerkelijk is uitgestoten. Als dat nog te veel is, moet de prijs geleidelijk aan verhoogd worden. In het geval van een veiling wordt de hoeveelheid vastgesteld en kunnen bedrijven bieden op het recht om te vervuilen, waardoor de prijs kan variëren. Een heffing is daarom eenvoudiger op te leggen en geeft meer zekerheid voor de deelnemers aan het economisch verkeer.

- **Uitwerking**

Het zal overtuigingskracht vergen en ook de nodige tijd voordat in Europa daadwerkelijk een effectief en marktconform milieubeleid zal worden ingevoerd. En er zullen allerlei technische aspecten moeten worden uitgewerkt. Het voert te ver om daarop in te gaan; daarom alleen een aantal hoofdlijnen.

- **Heffing**

Het meest efficiënt is het als de heffing op Europees niveau wordt vastgesteld en door de lidstaten geïnd. Dat betekent dat iedere lidstaat verantwoordelijk is voor het teruggeven van de opbrengsten aan de ingezetenen. Voorzover het innen van de heffingen tot ongelijkheid tussen de lidstaten leidt, kan hiervoor gecorrigeerd worden.

- **Geleidelijkheid**

Uiteindelijk zal de heffing zodanig hoog moeten zijn dat de uitstoot van CO<sub>2</sub> tot acceptabele niveaus teruggedrongen wordt. Om effectief te zijn moet je daarbij aan hoge energieprijzen denken. Maar dat kan niet in een korte periode worden bereikt, dat zou de economie te veel ontwrichten. Gedacht moet worden aan een heffing die in de loop van bijvoorbeeld 15 jaar in duidelijk voorspelbare stappen oploopt. Wanneer dat op een duidelijke en betrouwbare wijze wordt gedaan, heeft alleen al de aankondiging van deze maatregel effect. Om de gedachten te bepalen: de prijs van een kilowattuur elektriciteit bedraagt nu voor de consument ongeveer 25 cent. Stel dat de Europese overheid aankondigt dat deze in de komende vijftien jaar ieder jaar met 5 cent wordt verhoogd, dan zullen consumenten en producenten nu al rekening houden met een prijs van 50 cent in 2015. Zij zullen daar bij de aanschaf en bij het ontwerpen van duurzame consumptiegoederen nu al rekening mee houden.

- **Concurrentiepositie**

Als producenten in Europa een heffing moeten betalen, zal dat de concurrentiepositie ten opzichte van producenten buiten Europa dan niet benadelen? Dat klopt, daarom moet er ook een correctiemechanisme komen. Dat houdt in dat voor goederen die de Europese Unie binnenkomen een heffing wordt opgelegd die overeenkomt met de heffing die hetzelfde product in de Europese Unie zou hebben gehad, inclusief heffing voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot bij het transport. Omgekeerd moet van producten die de Europese Unie verlaten, de heffing terugbetaald worden, zodat producenten binnen de Europese Unie geen concurrentienadeel ondervinden. Een dergelijk mechanisme, in het Engels Border Tax Adjustment genoemd, is volgens deskundigen in overeenstemming met de regels van de Wereldhandelsorganisatie.<sup>3</sup> Het voordeel van een dergelijk correctiemechanisme is dat het aantrekkelijk wordt voor landen buiten de Europese Unie om ook een scherper milieubeleid te gaan voeren. Uiteindelijk kan het correctiemechanisme aan de grens vervallen voor landen die een even hoge heffing op CO<sub>2</sub> hanteren als binnen de Europese Unie.

- **Subsidies**

Een heffing maakt het geven van subsidies overbodig. De prijs van energie uit fossiele brandstoffen gaat immers omhoog, waardoor allerlei vormen van duurzame energieopwekking aantrekkelijker worden. Na een aantal jaren zal groene stroom al goedkoper zijn dan de stroom die met aardgas is opgewekt. Ook worden subsidies voor woningisolatie en andere energiebesparingen daardoor overbodig. Het wordt immers aantrekkelijker om maatregelen te treffen waardoor minder energie verbruikt wordt. Wel dient de overheid zorg te dragen dat mensen die willen investeren in energiebesparing daarvoor ook tegen acceptabele voorwaarden een lening kunnen krijgen.

- **Overgang**

Hierboven is een ideaalbeeld geschetst hoe het meest effectieve milieubeleid gevoerd kan worden, dat ook goed is voor de economie. Hoe urgent het milieu ook is, te vrezen valt dat dit pas op middellange termijn te realiseren is. In afwachting daarvan zullen wij op korte termijn soms wel op regelgeving of subsidies terug moeten vallen. Daar moeten wij wel terughoudend mee zijn, omdat daarmee eigenlijk het meest effectieve beleid op lange termijn wordt doorkruist.

#### 5.4 HUIDIG MILIEUBELEID

Het huidige milieubeleid is een vermenging van regelgeving, subsidies en ook heffingen. Hieronder zullen wij enkele voorbeelden geven van beleidsmaatregelen die niet erg effectief zijn.

##### *Europees beleid: handel in emissierechten*

In Europa is sinds 2005 een stelsel van handel in emissierechten (Emission Trading System, ETS) van kracht. Bedrijven krijgen daarbij een aantal emissierechten toegekend. Als zij meer willen vervuilen dan waar zij recht op hebben, moeten zij die rechten kopen van bedrijven die minder vervuilen dan de hun toegekende rechten. Een dergelijk systeem geeft een prikkel aan bedrijven om de uitstoot van CO<sub>2</sub> te verminderen. Hiermee wordt een begin van een prijsmechanisme geïntroduceerd: op dit moment worden emissierechten verhandeld voor ca. € 20 per ton CO<sub>2</sub>.

Een bezwaar is dat de bedrijven gratis emissierechten krijgen, gebaseerd op hun normale productie, waardoor er geen sterke prikkel is de uitstoot van CO<sub>2</sub> te reduceren. De Commissie heeft daarom voorgesteld in het nieuwe ETS de rechten bij aanvang te veilen. Daar is verzet tegen gekomen door bedrijven die blootstaan aan concurrentie van buiten Europa; er is immers geen correctiemechanisme aan de grens voorzien. Te vrezen valt dat het stelsel daardoor nog minder effectief is dan aanvankelijk voorgesteld. Bezwaar is ook dat de hoeveelheid emissierechten per lidstaat wordt toegekend. Dit zal tot een koehandel tussen de lidstaten leiden en daarmee tot meer emissierechten en dus meer vervuiling dan wanneer er een Europese veiling zou zijn.

Tenslotte geldt het bezwaar dat de handel in emissierechten niet voor alle bedrijfstakken en alle CO<sub>2</sub>-uitstoot geldt. Hierdoor worden sommige industrieën benadeeld ten opzichte van andere, hetgeen ten koste gaat van de werkgelegenheid en van de milieudoelstellingen.

##### *Europees beleid: verbod op gloeilampen*

De Europese Unie heeft besloten dat in 2012 de gloeilamp moet verdwijnen. Al eerder heeft Minister Cramer van Milieu zich voor een verbod op de gloeilamp uitgesproken. Toen viel iedereen over haar heen, des te verbazender is het dat in Brussel een dergelijk besluit is genomen. Heeft het verbieden van de gloeilamp zin? Nee. Is het goed voor het milieu? Nee.

Het verbieden van de gloeilamp is louter symboliek, wellicht om te verbergen dat het overige milieubeleid niet heel effectief is.

Eerst de feiten: in Nederland verbruiken alle gloeilampen slechts 3% van het elektriciteitsverbruik. Of de gloeilamp wel of niet belastend is voor het milieu, hangt van het gebruik en de omstandigheden af. Zo gaat een groot deel van de energie van de gloeilamp op aan warmteproductie. Als een gloeilamp in een ruimte brandt, waar ook een thermostat hangt, is die warmte niet verloren. Er zijn zelfs omstandigheden waarbij een gloeilamp in het gebruik efficiënter is. Ik ken een bedrijf waar men twee of drie keer per dag iets in een archiefkast moest zoeken. Omdat het binnen donker is, is er een lichtpunt. Eerst was er een gloeilamp in die kast en men deed de lamp alleen aan als je iets nodig had, daarna ging hij uit. Toen de gloeilamp door een spaarlamp werd vervangen, veranderde dat. Omdat de spaarlamp enige tijd nodig heeft voordat hij op sterkte is, liet men hem de hele dag branden. Weg besparing. Het voorbeeld is duidelijk: het gaat om het gedrag. Laat aan de gebruikers zelf over of zij gloeilampen, spaarlampen of welke verlichting dan ook willen hebben. Als de prijs hoog genoeg is, zal men vanzelf letten op de besparingen. Het verbod op gloeilampen is niet alleen symboliek, het is ook betuttelend en in sommige gevallen contraproductief.

##### *Nederlands beleid: vliegtaks*

Het kabinet Balkenende IV heeft bij zijn aantreden in 2007 een vliegtaks ingesteld, die in het kader van de kredietcrisis inmiddels weer opgeheven wordt. Deze maatregel is ook louter symboliek en nauwelijks effectief. Er zijn twee punten van kritiek. Ten eerste is de maatregel niet Europees; ten tweede is het aangrijpingspunt verkeerd. Dat er geen Europese maatregel op dit gebied is, kan het kabinet niet helpen, daar heb je een meerderheid van de lidstaten voor nodig. De vraag is of het verstandig is om het dan maar als Nederland alleen te doen.

Wat zeker verkeerd was, is het aangrijpingspunt: er werd een belasting opgelegd die het vliegen op zich ontmoedigde, maar er was geen sprake van een koppeling met het brandstofgebruik, en dus ook geen enkele prikkel tot zuinig gebruik. Een maatschappij die een vliegtuig bijna leeg liet vliegen, hoefde minder af te dragen dan een vliegtuig dat helemaal vol zat, terwijl de milieubelasting bijna hetzelfde is. Uiteen-

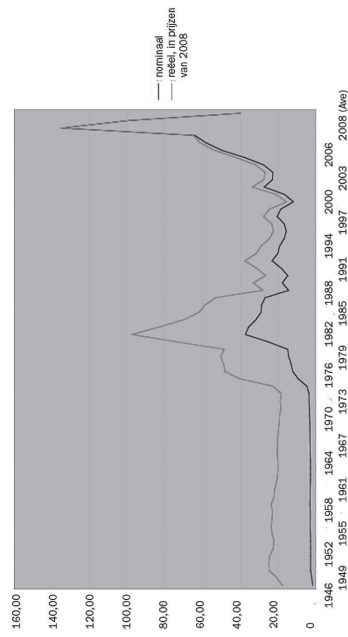
delijk hebben weinigen van een vliegreis afgezien. Wel werd er meer gebruik gemaakt van luchthavens in de buurlanden, waardoor soms de CO<sub>2</sub>-uitstoot per saldo zelfs toenam doordat er meer kilometers per auto gereden werden.

Terecht dat de maatregel afgeschapt is. Wat wij nodig hebben is een algemene Europese heffing op kerosine, op dezelfde manier als op andere CO<sub>2</sub>-uitstoot.

## 5.5 MILIEU EN ECONOMIE

Er wordt weleens gesteld dat milieu en economie strijdige belangen zijn. Het tegengestelde is maar al te waar. Ten eerste is het milieu een economisch goed, dat de overheid als publiek goed moet beheren en via het prijsmechanisme moet toedelen. Ten tweede heeft de economie baat bij een consistent en marktconform milieubeleid.

Grafiek 5.3 laat de olieprijsontwikkeling zien van 1946 tot nu: zowel de feitelijke olieprijs in US dollars als die voor inflatie gecorrigeerd (prijspeil 2008). In de zomer van 2008 werd een voorlopige piek bereikt met een olieprijs van 147 dollar. Als gevolg van de kredietcrisis is deze nu ingezakt tot een niveau van 40 à 50 dollar.



Grafiek 5.3: olieprijsontwikkeling 1946-2008 (Bron: [http://inflationdata.com/inflation/Inflation\\_Rate/Historical\\_Oil\\_Prices\\_Table.asp](http://inflationdata.com/inflation/Inflation_Rate/Historical_Oil_Prices_Table.asp))

Een marktconform milieubeleid, zoals in paragraaf 5.3 geschetst, zal tot gevolg hebben dat de energieprijzen binnen Europa gestaag zullen stijgen. Dat betekent dat zowel consumenten als producenten reke-

ning gaan houden met hoge energieprijzen en zoveel mogelijk op het gebruik van fossiele brandstoffen zullen proberen te besparen.

Op een gegeven moment zal de wereldmarktprijs van olie opnieuw stijgen. Gelet op de grillige prijsontwikkeling die grafiek 5.3 laat zien, valt te verwachten dat dit met schokken gepaard zal gaan. Grafiek 5.4 geeft een fictief en gestileerd beeld van een mogelijke olieprijsontwikkeling tot 2030. De rechte lijn is de prijs binnen de Europese Unie als gevolg van het marktconform milieubeleid. Verondersteld is dat bij een hoge olieprijs de heffing enigszins verlaagd wordt om al te grote schokken te voorkomen. De grillige lijn is de ontwikkeling van de olieprijs op de wereldmarkt.

Bij een plotselinge olieprijsstijging zullen Europese bedrijven, die al jaren met stijgende energieprijzen rekening hebben gehouden, een duidelijk concurrentievoordeel hebben boven bedrijven buiten Europa. Zij zijn immers gedwongen geweest zich aan te passen aan hoge energieprijzen. Uiteindelijk is een marktconform milieubeleid dus gunstig voor het Europese bedrijfsleven, terwijl de nadelen door een grenscorrectiemechanisme kunnen worden weggenomen.

Er is nog een argument. Olieprijsstijgingen leiden tot plotselinge winsten, zogeheten 'windfall profits' voor olieproducerende landen. Wanneer de vraag naar energie uit Europa als gevolg van het gevoerde beleid lager is, zal ook de wereldmarktprijs lager zijn dan zonder dat Europese beleid. Door de energieprijzen binnen Europa te verhogen, halen de Europese overheden een deel van de 'windfall profits' van de olieproducerende landen naar zich toe en kunnen zij die teruggeven aan de Europese consument.

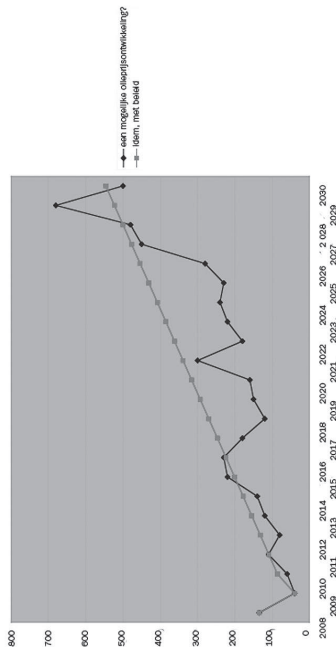
Daarbij komt dat wij onze afhankelijkheid van fossiele brandstoffen zullen verminderen, waardoor het makkelijker zal zijn de energievoorziening zeker te stellen.

Zelfs klimaatsceptici zullen moeten erkennen dat het voeren van een marktconform milieubeleid goed is voor de Europese economie.

## Duurzaamheid

Er wordt de laatste tijd veel gesproken over duurzaamheid. Er moet geïnvesteerd worden in 'duurzame economie', wat dat ook moge zijn. Als de overheid allerlei investeringen in 'duurzame economie' wil bevoor-

Grafiek 5.4: een mogelijke olieprijsontwikkeling 2009-2030



Grafiek 5.4 Een mogelijke olieprijsontwikkeling 2009-2030

deren, zul je een eendeloos getouwtrek krijgen wat daar nu wel en niet onder valt. Tot aan juridische procedures toe. Bij een marktconform milieubeleid via het prijsmechanisme is dat duidelijk: iedere investering die tot een besparing aan CO<sub>2</sub>-heffingen leidt en dus tot een besparing voor de investeerder, zal voor de investeerder voordelig zijn. Daar hoeft dan verder geen overheid aan te pas te komen.

Maar de overheid zou wel iets anders kunnen doen op het gebied van duurzaamheid. Veel duurzame consumptieproducten, zoals wasmachines, televisies, computers en dergelijke moeten op een bepaald moment vervangen worden omdat er geen onderdelen meer beschikbaar zijn. Dat leidt soms tot nodeloze verspilling. De overheid zou een rol kunnen spelen door verplicht te stellen dat de producent bij ieder toestel bekend maakt tot wanneer hij onderdelen levert. Dat bevordert de transparantie van de markt. Als de consument tussen twee merken moet kiezen, zal hij daar rekening mee kunnen houden. Mocht de producent zich daar niet aan houden dan heeft de consument de mogelijkheid hem daar privaatrechtelijk – al dan niet via een consumentenorganisatie – op aan te spreken. Het ligt voor de hand een dergelijke maatregel op Europees niveau te nemen.

#### Vergelijking

Het prijsmechanisme is de beste methode om de kosten van CO<sub>2</sub> door te berekenen en deze uitstoot terug te brengen: een groene markt. Een heffing is eenvoudig op te leggen en kan voor de hele economie gel-

den. Dat stimuleert op de meest effectieve manier innovatie in milieuvriendelijke technieken. Op dit moment probeert de overheid hetzelfde te bereiken door allerlei regels op te leggen. Deze zijn vaak zeer belastend. Bij een groene markt kan het aantal regels aanzienlijk verminderen.

#### 5.6 CONCLUSIES

De enige manier om effectief de uitstoot van broeikasgassen te verlagen is via het prijsmechanisme, een marktconform milieubeleid. Dit is economisch effectiever, beter voor het milieu en het bevordert de keuzevrijheid van de consumenten.

Een dergelijk beleid vraagt om een andere insteek dan tot nu toe. Het is op dit moment vooral van belang het politieke signaal te geven dat het die richting op moet gaan.

Ook is het van belang een dergelijk beleid geleidelijk in te voeren, zodat ieder er tijdig op kan inspelen. Hierdoor zullen de productie- en consumptiepatronen zich geleidelijk gaan aanpassen, met minder belasting voor het milieu. En dat is ook precies wat wij nastreven. Zo zal de prijs van het vervoer toenemen en zal het minder aantrekkelijk zijn om goederen over grote afstanden te verplaatsen. Wellicht zullen wij minder kersen uit Griekenland eten en wordt het aantrekkelijker om deze in de Betuwe te verbouwen. Daar is niets mis mee.

Maar we moeten goed voor ogen houden dat het langer veronachtzamen van het milieu als publiek economisch goed funeste gevolgen kan hebben. De aanpassing zal dan met schokken gepaard gaan; een voorproefje van een dergelijke schok hebben we al met de kredietcrisis gehad. De klimaat- en energiecrisis zal een veel grotere schok zijn.

- 1 Marland, G., T.A. Boden, and R.J. Andres. 2008. Global, Regional, and National CO<sub>2</sub> Emissions. In *Trends: A Compendium of Data on Global Change*. Carbon Dioxide Information Analysis Center, Oak Ridge National Laboratory, U.S. Department of Energy, Oak Ridge, Tenn., U.S.A., zie [http://cdiac.esd.ornl.gov/trends/emis/ire\\_glob.html](http://cdiac.esd.ornl.gov/trends/emis/ire_glob.html)
- 2 CBS tabel: Luchtverontreiniging, emissies door alle bronnen: <http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?VW=T&DM=SLNL&PA=37221&D1=0.4&D2=3&D3=a&HD=090401-1501&HDR=G2&STB=T.G1>
- 3 Zie Roland Ismer en Karsten Neuhoff, 'Border Tax Adjustments: a Feasible way to Address Nonparticipation in Emission Trading', CMI Working Paper 36, The Cambridge-MIT Institute