EU moet CO2-belasting invoeren

is econoom en jurist en voorzitter van de Liberaal Democratische Partij.

Een CO2-belasting, met een mechanisme om concurrentievervalsing te voorkomen, is het effectiefste instrument om klimaatverandering tegen te gaan.

SAMMY VAN TUYLL

Het akkoord van Parijs over het klimaat is een belangrijke stap in het beperken van de klimaatverandering. Waar het nu op aankomt, is de ratificatie en vooral de daadwerkelijke invulling. Dat geldt vooral voor de geïndustrialiseerde landen die hun CO2-uitstoot uit fossiele brandstoffen als eerste fors moeten beperken. Bij het nemen van maatregelen daartoe moet de principiële keus gemaakt worden: doe je dat met allerlei voorschriften en regels, of doe je dat door een algemene generieke maatregel als het beprijzen van de CO2-uitstoot uit fossiele brandstoffen.

Over dat laatste heeft Jeroen Trommelen een helder artikel geschreven (Ten eerste, 1 december), waarin hij stelt dat een wereldwijde CO2-belasting de effectiefste manier is om de klimaatcrisis op te lossen. Zowel Shell als Greenpeace zou vóór zijn en ook een coalitie van Wereldbank en een zestal landen, waaronder Frankrijk en Duitsland zou voor een dergelijke belasting zijn. Probleem is dat voor zo'n maatregel een brede internationale overeenstemming nodig is en dat was in Parijs duidelijk een brug te ver.

Maar waarom doen wij het niet in de Europese Unie? Als twee grote EU-landen ervoor zijn, moet dat niet onmogelijk zijn. En het beprijzen van de CO2-uitstoot is niet alleen effectiever voor het klimaatbeleid, het is ook beter voor de economie.

Een algemene koolstofheffing is veel effectiever dan het huidige beleid, dat vooral bestaat uit allerlei regelgeving en ad-hocmaatregelen. Hierbij moet je denken aan een generieke heffing op alle CO2-uitstoot uit fossiele brandstoffen die door de overheden in Europa wordt opgelegd en die voorspelbaar oploopt, bijvoorbeeld van 40 euro per ton CO2 in 2017 tot 100 euro of meer in 2025.

Doordat de uitstoot van CO2 belast wordt, krijgen producenten en consumenten een continue prikkel om zuinig met energie uit fossiele brandstof om te gaan. Ook zal dat tot een intensivering van het ontwikkelen van nieuwe vormen van energie leiden. Duurzame energie wordt door een koolstofbelasting eerder concurrerend en subsidies daarvoor worden overbodig. Dat scheelt veel bureaucratie, gelobby en willekeurige beslissingen; er zijn voorbeelden genoeg van de perverse effecten daarvan. Het effect van het voorspelbaar laten oplopen van de koolstofheffing zal zijn dat iedereen nu al maatregelen kan nemen voor als de heffing over een aantal jaren significant hoger is.

Aan een dergelijke heffing, die de Liberaal Democratische Partij (LibDem) al sinds 2009 in het verkiezingsprogramma heeft staan, dienen twee voorwaarden verbonden te worden. De eerste is dat de inkomsten die de overheden uit de heffing krijgen, in de vorm van een btw-verlaging of verlaging van andere belastingen aan de burger teruggegeven worden, zodat de koopkracht niet wordt aangetast. Het effect zal zijn dat goederen en diensten - denk aan vliegreizen! - die met veel CO2-uitstoot gepaard gaan, duurder worden, en de niet-vervuilende producten goedkoper. Je krijgt dan vanzelf een verschuiving naar consumptie van minder vervuilende producten.

Een tweede voorwaarde betreft de handel met landen buiten de EU die geen heffing op CO2-uitstoot kennen. Het moet natuurlijk niet zo zijn dat de productie van goederen die veel energie vereist, naar landen buiten Europa wordt verplaatst en dat deze producten vervolgens tegen een lagere prijs Europa binnenkomen. Dat kost niet alleen werkgelegenheid, dat maakt de maatregel ook minder effectief. Om een dergelijk 'koolstoflek' te voorkomen, is het nodig aan de Europese buitengrens een correctie-mechanisme in te voeren, de Border Carbon Adjustment (BCA).

Een dergelijk mechanisme komt erop neer dat bij invoer van producten gekeken wordt hoeveel uitstoot van CO2 met de productie en het vervoer gemoeid is geweest, vervolgens wordt die uitstoot met hetzelfde tarief belast als in de Europese Unie geldt. Als bijvoorbeeld 1.000 ton staal uit Japan wordt ingevoerd, wordt berekend tot welke koolstofemissie uit fossiele brandstof de productie en het vervoer heeft geleid; dit wordt vermenigvuldigd met het in Europa geldend tarief.

Omgekeerd kan bij uitvoer naar landen buiten de EU de heffing die in Europa wordt opgelegd, teruggekregen worden. Bij uitvoer van, bijvoorbeeld, personenauto's

moet de exporteur aangeven wat de totale CO2-heffing is geweest die in Europa is betaald en dat bedrag kan hij terug- krijgen, op dezelfde manier als hij nu bij uitvoer de btw terugkrijgt.

Met een dergelijk BCA wordt een level playing field bereikt tussen landen binnen Europa die een forsere reductie van CO2-uitstoot uit fossiele brandstoffen nastreven en landen die dat (nog) niet doen. Een BCA is naar verwachting niet in strijd met de regels van de Wereldhandelsorganisatie.

Met een algemene koolstofheffing en een BCA krijgt het Europese bedrijfsleven een continue prikkel om te zoeken naar innovaties die het verbruik van fossiele brandstoffen beperken, zonder dat dit tot een verlies aan concurrentievermogen en werkgelegenheid leidt. Dat is zeker goed voor het Nederlands bedrijfsleven. Ieder ander milieubeleid dat tot een significante reductie van CO2-uitstoot leidt, zal wél tot een verlies aan concurrentievermogen leiden en - als gevolg van het koolstoflek - van werkgelegenheid.

Nu velen het er over eens zijn dat een CO2-belasting het effectiefste instrument is, zou het goed zijn dat in ieder geval in de EU in te voeren. Frankrijk en Duitsland zijn al voor. Nederland zou er zich ook voor moeten inzetten!