

Aan de voorzitter, leden en plv. leden van de
Vaste Commissie Economische Zaken en Klimaat
van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Briefnummer
22-120858

Onderwerp
EU ETS 27-01-2022

Den Haag
21 januari 2022

Telefoonnummer
070 3490358

E-Mail
rodenhuis@vnoncw-mkb.nl

Geachte dames en heren,

Op 27 januari a.s. staan de voorstellen tot het aanpassen van de EU-ETS en de introductie van een Carbon Border Adjustment Mechanism op de agenda. Deze twee voorstellen zijn onderdeel van het door de Europese Commissie gepresenteerde *Fit For 55* pakket. Dit pakket geeft een nadere invulling om de in de Europese klimaatwet vastgelegde klimaatdoelen te kunnen halen: 55% emissiereductie van broeikasgassen in 2030 ten opzichte van 1990 en netto-nul-emissies in 2050.

VNO-NCW en MKB-Nederland steunen de ambitieuze doelen en aanpak van de Commissie waarmee Europa het commitment afgeeft en een geloofwaardig pakket neerzet dat nodig is om de klimaatafspraken uit “Parijs” na te komen. Een Europese aanpak helpt bovendien om schaal te vergroten en een gelijk spelveld te creëren in de EU, met oog voor uitvoerbaarheid in praktijk en concurrentiepositie van bedrijven. Naast Europees beleid is cruciaal dat nationaal beleid de faciliteiten schept om de doelen te realiseren. Bijvoorbeeld rond het terugsluizen van veilingopbrengsten voor verduurzaming, energie-infrastructuur en het bieden van handelingsperspectief aan burgers en bedrijven, zodat iedereen de transitie kan meemaken.

ETS industrie, energiesector, luchtvaart en CBAM

We ondersteunen het versneld verlagen van het emissieplafond van EU-ETS zodat een CO₂-reductie van 61% ten opzichte van 2005 wordt bereikt. EU-ETS is namelijk het meest effectieve systeem om in de betreffende sectoren de beoogde emissiereductie met zekerheid te realiseren. We steunen ook de invoering van de CBAM-grensheffing; de uitwerking hiervan is bepalend voor de concurrentieverhouding met bedrijven buiten de EU en het risico op CO₂-weglek. Hierbij vragen we uw aandacht voor het volgende:

1. Binnen het EU-ETS wordt gewerkt met vrije rechten ter voorkoming van de weglek van CO₂-emissies, economische activiteiten en banen naar landen buiten de EU. Bedrijven die producten produceren die onder CBAM vallen (cement, elektriciteit, kunstmest, ijzer en staal en aluminium) raken de vrije rechten kwijt; zij worden immers beschermd tegen import uit andere landen is de redenering. Maar wanneer bedrijven exporteren hebben ze niets aan die grensheffing voor import; zij krijgen een concurrentienadeel met producenten buiten de EU. Zo heeft alleen al de Nederlandse export naar de Verenigde Staten van de producten die onder het voorstel van de CBAM vallen een waarde van circa 700 mln. euro per jaar. Deze export komt zwaar onder druk te staan. Het klimaat heeft er bovendien niets aan, of wordt er zelfs slechter van, wanneer ‘viezere’ niet-Europese concurrenten het buiten Europa winnen van Europese bedrijven. Als een grensheffing voor export niet onder WTO opgelost kan worden, moet weglek op een andere wijze voorkomen worden. Dat betekent dat vrije rechten voor deze groep (voor het aandeel export) in stand blijven, of een andere effectieve oplossing om weglek te voorkomen geïntroduceerd wordt.
2. Er is een risico dat de grensheffing omzeild wordt door verschuiving in de waardeketen of omdat de import via uitgezonderde landen (zoals het VK) loopt. Bijvoorbeeld in China geproduceerd staal wordt via het VK zonder CBAM heffing op de Europese markt verkocht, terwijl Europese staalbedrijven onder het ETS vallen en geen vrijerechten meer ontvangen. Of toeleveranciers van bijvoorbeeld auto's die staal en aluminium gebruiken kunnen zich gaan vestigen in Turkije en door levering van auto-onderdelen naar de EU de CBAM heffing ontwijken. Het omzeilen van de heffing moet voorkomen worden en de beoordeling van derde landen voor wie de grensheffing niet geldt omdat ze vergelijkbaar klimaatbeleid voeren of een CO₂-prijs hebben, moet zeer zorgvuldig plaatsvinden. In dit verband zou het nuttig zijn om in lijn met voorstellen uit het EP, niet toegekende CO₂-rechten vast te houden voor het geval CBAM niet waterdicht is. Wanneer CBAM omzeild kan worden en dus niet effectief blijkt, kunnen de rechten alsnog aan bedrijven in betreffende sectoren toegekend worden.
3. Als bovengenoemde problemen opgelost worden, is uitfasering van vrije emissierechten voor de CBAM-producten mogelijk, maar dat moet dan wel 1-op-1 gekoppeld worden aan de invoering van CBAM, in de periode 2026 tot 2035. Een snellere afbouw zoals voorgesteld in het Europees Parlement, gaat ten koste van de concurrentiepositie van de Europese bedrijven en ondermijnt investeringsmogelijkheden om te verduurzamen, conform de ambities in het coalitieakkoord voor een groene industriepolitiek, welke onder meer vorm moet krijgen via maatwerkafspraken. Met een snellere uitfasering worden deze investeringen juist gefrustreerd.

4. De Commissie wil de toekenning van vrije rechten voor bedrijven met 25% korten, wanneer zij bepaalde energiebesparingsmaatregelen die volgen uit de Energy Efficiency Directive niet nemen. Hoewel energiebesparing een belangrijke maatregel kan zijn voor bedrijven, werkt maatregel bovenop het ETS-plafond averechts. Deze prikkel draagt immers niet bij aan meer CO₂-reductie; dat wordt al verzekerd door het aangescherpte sterk dalende emissieplafond. Maar het kan wel tot hogere kosten leiden voor individuele bedrijven, en een al zeer complexe investeringsstrategie om over te schakelen op waterstof of elektrificatie doorkruisen.
5. Schiphol in combinatie met KLM leidt tot directe verbindingen met meer dan 70 belangrijke economische centra in de wereld. Het is één van de kroonjuwelen van het vestigingsklimaat van Nederland, in 100 jaar opgebouwd. Dat moeten we, ook voor volgende generaties, koesteren. Tegelijkertijd moet de verduurzaming van de luchtvaart veel sneller, door meer duurzame brandstoffen en ontwikkeling en aanschaf nieuwe vliegtuigen. Wat daarbij helpt is dat voor de luchtvaart het emissieplafond naar beneden gaat. Daarbovenop wordt de uitgifte van vrije emissierechten uitgefaseerd naar 0% in 2027. Maar omdat het belang voor Nederland bij een zeer snelle verduurzaming zeer groot is, vragen we dat de extra inkomsten uit de veiling teruggesluisd worden naar de sector om te kunnen verduurzamen. En om een monitoring van de impact van het schrappen van vrije emissierechten op mondiale marktverhoudingen en het mogelijk weglekken van transitverkeer en CO₂-emissies naar andere internationale hubs buiten de EU.

EU-ETS zeevaart

We steunen dat de zeescheepvaart ondergebracht wordt in het ETS voor industrie en luchtvaart. Hier vragen we uw aandacht voor de volgende punten:

- De extra ETS-veilingopbrengsten (zo'n 7 mld. euro/jaar bij de huidige CO₂-prijs) moeten teruggesluisd worden om de sector te verduurzamen; hier is vooralsnog niet in voorzien.
- Alle zeeschepen vanaf 5000 brutoton (GT) komen onder het ETS. Om oneerlijke concurrentie in de markt tegen te gaan, moet de hoeveelheid CO₂ uitstoot van een schip de basis vormen voor deelname aan het ETS, niet het bruto tonnage.
- Voorkomen moet worden dat zeeschepen gestimuleerd worden om uit te wijken naar nabijgelegen havens (VK, Marokko). Wanneer schepen een tussenstop maken op deze havens net buiten de EU, hoeven zij voor de reis van bijvoorbeeld China naar die haven geen CO₂-rechten af te dragen. Maar alleen nog (50%) voor het laatste stuk naar de EU. Aan de randen van de EU kunnen daarom grote havenhubs ontstaan. Voorkomen moet worden dat daarmee de hub-functie van EU havens in gevaar komt terwijl niet of nauwelijks klimaatwinst gehaald wordt; monitoring van de effecten van ETS is daarom van belang.

EU-ETS gebouwde omgeving en mobiliteit

Wij steunen de invoering van een apart ETS voor gebouwen en mobiliteit. Wel vragen we uw aandacht voor de volgende punten:

- Een door de Commissie verwachte CO₂-prijs van 48 Euro/ton in 2030 bij het ETS voor gebouwen en mobiliteit, komt neer op een prijsverhoging van ongeveer 8 ct/m³ aardgas, 11 cent per liter benzine en 13 cent per liter diesel. Zeker nu de energieprijzen hard zijn gestegen, is voor het draagvlak van belang om excessieve kostenstijgingen door dit nieuwe ETS te mitigeren. Dat is van belang wanneer de prijs hard zou stijgen omdat er geen haalbare en betaalbare alternatieven zijn. Er kan dan nationaal gekozen worden voor een automatisch correctiemechanisme waarbij bij het overschrijden van een te bepalen hoge prijs, de hoogte van accijnsheffing of energiebelasting navenant wordt verlaagd. De regeling is immers niet bedoeld als platte belastingmaatregel.
- Voor Nederland bedraagt de veilingopbrengst volgens de Europese Commissie ongeveer 1,5-2 mld. euro per jaar (voor mobiliteit én gebouwen). Hiervan gaat ongeveer 400 mln. euro naar het Social Climate Fund, waarvan ongeveer 100 mln. terugkomt naar Nederland om energiearmoede tegen te gaan. Van belang is dat de veilingopbrengsten die Nederland op deze manier toekomen, benut worden om de verduurzaming in de betreffende sectoren te stimuleren.

We hopen dat u bovenstaande kan meenemen in uw standpuntbepaling. Graag zijn wij bereid u te voorzien van een toelichting.

Hoogachtend,

dr. Rob J. Mulder
directeur Beleid