

# Aandacht voor fossiele subsidies helpt transitie stap verder

**D**e keren dat de Haagse automobilist in de file heeft gestaan of moest omrijden omdat klimaatdemonstranten de A12 blokkeerden, zijn niet meer op de vingers van een hand te tellen. Frustrerend, maar het eerste doel van de demonstranten is bereikt: de fossiele subsidies zijn inmiddels onderwerp van het maatschappelijk debat (Leefmans et al., 2022; Van Wijnbergen et al., 2023).

## Definitie

Dat debat werd aanvankelijk vooral bepaald door de vraag hoe hoog de subsidies nou precies zijn. Daarop zijn verschillende antwoorden mogelijk, legt Bas Heerma van Voss in deze ESB uit. Welke het juiste is, hangt af van je perspectief.

Voor een rechtvaardige verdeling van de kosten van de transitie binnen een land, is het nuttig om de fossiele subsidie te definiëren als het verschil tussen de CO<sub>2</sub>-prijzen die verschillende gebruikers betalen – de ene gebruiker wordt dan immers bevoordeeld ten opzichte van de andere. Zo bezien, zijn de subsidies in Nederland relatief hoog vergeleken met andere landen. Dat komt doordat Nederland voor sommige gebruikers al een relatief hoog niveau van beprijzing kent, maar andere daarvan (groten-deels) zijn vrijgesteld.

Gaat het je om effectief klimaatbeleid dan is het nuttiger om te kijken naar het verschil tussen de voor de transitie gewenste en de daadwerkelijke beprijzing. Vanuit dat perspectief zijn de fossiele subsidies in Nederland internationaal relatief laag. Landen die de CO<sub>2</sub>-uistoot überhaupt weinig beprijzen, kennen dan relatief hoge fossiele subsidies.

## Weglekken beoogd effect

Nu de hoogte van de fossiele subsidies helder is, is de volgende vraag of afschaffing ervan verstandig is. Machiel Mulder en zijn coauteurs waarschuwen dat eenzijdige afschaffing de nationale concurrentiepositie verslechtert, terwijl het niet nodig is om de emissies te reduceren. Daar zorgt het Europese emissiehandelsstelsel al voor.

Over het klimaateffect bestaat echter discussie (Van Wijnbergen et al., 2023; Mulder et al., 2023b). Reyer Gerlagh, Sjak Smulders en Daan van Soest betogen dat het afschaffen van fossiele subsidies wel degelijk effectief is. Sinds 2019 is het emissiehandelssysteem namelijk hervormd, waardoor lagere emissies automatisch leiden tot minder emissierechten in het systeem. Het risico is nu kleiner dat lagere emissies hier leiden tot meer emissies elders in Europa.

Wel zet de afschaffing van fossiele subsidies het voortbestaan van sommige Nederlandse op het spel. In zijn tweede bijdrage aan deze ESB, toont Bas Heerma van Voss dat met name de raffinage en metaalindustrie het afgelopen decennium verlies zouden hebben geleden zonder de subsidies.

Volgens Alman Metten is een dergelijke energie-intensieve industrie in Europa echter sowieso onmogelijk vol te houden nu gasprijzen hier sinds het wegvallen van het Groningse en het Russische gas veel hoger zijn dan elders op de wereld. We riskeren publiek geld in een bodemloze put te gooien als we pogen dat verschil te overbruggen met subsidies.

Voor het klimaat hoeft productie elders overigens geen probleem te zijn: met dank aan de grensheffing zullen ook bedrijven van buiten Europa zich hier moeten houden aan het Europese klimaatbeleid.

## Geen makkelijke keuzes

Met alle discussie over de Nederlandse concurrentiepositie, zou je haast vergeten dat er ook fossiele subsidies zijn waarbij het buitenland nauwelijks een rol speelt. Stephan Schüller en Fabrice van Hoof geven een overzicht van de subsidies die we hoe dan ook op nationaal niveau kunnen afschaffen: het beoogde doel van de subsidie kan hier vaak ook op andere wijze worden bereikt.

Dat afschaffing mogelijk is, wil echter niet zeggen dat het eenvoudig is: veel ligt politiek gevoelig. Tekenend is dat – terwijl de A12 al wekenlang dagelijks werd geblokkeerd – de Kamer juist besloot om de tijdelijke verlaging van de brandstofaccijnzen met een jaar te verlengen. Hogere brandstofprijzen zijn politiek explosief, zo weten we sinds de Gele Hesjes in Frankrijk. Peter Mulder, Francesco Dalla Longa en Reinier Sterkenburg schetsen wie er in Nederland in de problemen zouden komen bij een substantiële verhoging van de brandstofprijzen.

De kunst is om uitruilen te vinden waar alle partijen op z'n minst enigszins mee kunnen leven. Hier kan de toegenomen aandacht instrumenteel zijn: de noodzaak voor verandering staat nu scherper op het netvlies. De Haagse automobilist kan niet wachten.

**ROBERT KLEINKNECHT**

Hoofdredacteur

