

# Europese Green Deal dwingt tot aanscherping Nederlands klimaatbeleid

De Green Deal van de Europese Unie stelt strengere klimaatdoelen. Wat betekent deze aanscherping voor het Nederlandse klimaatbeleid?

## IN HET KORT

- De Green Deal geeft rugwind aan het nationale beleid, maar dat beleid zal wel op onderdelen moeten worden aangescherpt.
- Nederlandse sectoren buiten het huidige emissiehandelssysteem zullen hun CO<sub>2</sub>-emissies meer moeten gaan reduceren.
- De Europese grensheffing en hogere emissieprijs zorgt voor een gelijk(er) internationaal speelveld voor de Nederlandse industrie.

## CORJAN BRINK

Onderzoeker bij het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL)

## JOS

### NOTENBOOM

Oud-onderzoeker bij het PBL

## HERMAN

### VOLLEBERGH

Onderzoeker bij het PBL en hoogleraar aan Tilburg University

**P**as aangetreden, presenteerde de Europese Commissie in december 2019 de *Europese Green Deal* als het centrale beleidsprogramma. De Commissie ziet de Green Deal als een economische en verduurzamingsagenda die de EU wil omvormen tot een eerlijke en welvarende samenleving met een moderne, hulpbronnefficiënte en concurrerende economie. Het hoofddoel is een klimaatneutrale Europese Unie in 2050.

De Europese Commissie heeft gekozen voor een integrale aanpak, met ook aandacht voor de transitie naar een circulaire economie, verduurzaming van het voedselsysteem ('van boer tot bord'), bescherming en herstel van natuurlijke ecosystemen (biodiversiteit) en een hoger niveau van gezondheidsbescherming door een verbeterde lucht- en waterkwaliteit.

In dit artikel bespreken we de implicaties van de Europese Green Deal voor het Nederlandse klimaatbeleid, mede in het licht van het onlangs verschenen *Fit for 55 package* waarin de Commissie haar beleidsvoornemens heeft geconcretiseerd (EC, 2021).

## Scherpere EU-klimaatdoelen

Voor de EU als geheel legt de Klimaatwet – de eerste concrete wetgeving die onder de *Green Deal* tot stand is gekomen – klimaatneutraliteit in 2050 vast. Deze neutraliteit is een forse aanscherping van het tot dusver geldende broeikasgasreductiedoel van 80 tot 95 procent in 2050. Ook het doel voor 2030 is stevig aangescherpt, namelijk van 40 tot

ten minste 55 procent reductie ten opzichte van 1990.

Nieuw is dat, onder de Green Deal, de klimaatdoelen netto-doelen zijn, terwijl voorheen alleen emissiereducties van belang waren. Dit betekent dat alle economische sectoren uiteindelijk naar een nul-emissie toe zullen moeten bewegen, met in 2050 nog een bescheiden rol voor restemissies die door koolstofvastlegging op een natuurlijke (bodems en bossen) of technologische (koolstofopvang en -opslag, CCS) manier worden gecompenseerd.

In de Europese Klimaatwet staat dat de koolstofvastlegging in 2030 voor maximaal 225 megaton CO<sub>2</sub> mag bijdragen aan het doel. Dat betekent dat 2,5 procentpunt van het doel van 55 procent kan worden behaald via de koolstofvastlegging, en dat de emissies in 2030 ten opzichte van 1990 dus met ten minste 52,5 procent moeten zijn gereduceerd.

Maar de Commissie streeft naar meer. Ze heeft tijdens de onderhandelingen over de Klimaatwet toegezegd te zullen streven naar een koolstofvastlegging van meer dan 310 megaton CO<sub>2</sub>. De facto komt dit dan neer op een netto-reductiedoel van ten minste 57 procent in 2030 ten opzichte van 1990. Door de rol van koolstofvastlegging wordt het halen van het doel wel afhankelijk van natuurlijke processen die in ruimte en tijd fluctueren, en daardoor onzeker en moeilijk te verifiëren zijn.

## Aanpassing EU-beleidskaders

De scherpere klimaatdoelen betekenen dat het Europese beleidskader zal worden aangepast. Dit kader kent momenteel drie pijlers die samen alle broeikasgasemissies binnen de EU afdekken. In principe wordt elke emissie binnen slechts een van deze pijlers van het EU-klimaatbeleid gereguleerd.

De eerste pijler is het Europese emissiehandelssysteem (EU ETS). Dit maximeert de uitstoot van de energiesector en de energie-intensieve industrie, en reguleert de totale emissies in deze sectoren over alle lidstaten heen. Het EU ETS is een in detail uitgewerkt beleidsinstrument met een EU-brede werking.

De tweede pijler is de verordening inzake de verdeling van de inspanning, de Effort Sharing Regulation (ESR). Deze legt aan de afzonderlijke lidstaten bindende emissiereductiedoelstellingen op voor de sectoren transport, gebouwde omgeving, landbouw en kleinere industrie. De ESR geeft een verdeling van de inspanning over de lidsta-

Dit artikel is een update van de versie die op 1 juli is gepubliceerd op esb.nu

ten, voornamelijk op grond van hun bruto nationaal product (bnp). Lidstaten moeten via nationaal beleid deze emissiereductie bewerkstelligen. Daarbij kunnen ze rekening houden met de specifieke nationale omstandigheden. De lidstaten worden hierin ondersteund door het Europese bronbeleid met onder meer emissie- en efficiëntie-eisen voor voertuigen, apparatuur en verlichting. Op dit moment geldt onder de ESR voor Nederland de verplichting om de emissies in 2030 met 36 procent te reduceren ten opzichte van 2005.

De derde pijler is de verordening voor emissies bij landgebruik, landgebruiksverandering en bosbouw (LULUCF-verordening). De LULUCF-verordening gaat over zowel het vastleggen als de uitstoot van broeikasgassen door landgebruik en bossen. Onder deze verordening hebben de lidstaten momenteel de verplichting om de broeikasgas situatie niet te laten verslechteren.

In het Fit for 55 package blijft de structuur van het EU-klimaatbeleid met de drie pijlers behouden. Wel zijn de hogere doelen in de Europese Klimaatwet vertaald naar de pijlers, die op dit moment nog gericht zijn op het gezamenlijk halen van veertig procent emissiereductie in 2030. Zo is er sprake van een flinke aanscherping van het EU ETS waardoor de emissies in de onder het EU ETS vallende sectoren sneller naar beneden zullen moeten worden gebracht. Ook wordt van de lidstaten een grotere inspanning gevraagd om de emissies door ESR-sectoren te verminderen. Tot slot geeft de LULUCF-verordening een grotere rol voor koolstofvastlegging en wil deze toewerken naar neutraliteit van de landgebruiksemissies en de niet-CO<sub>2</sub>-broeikasgassen in de landbouw in 2035.

De Commissie hecht veel waarde aan beprijzing als centrale beleidsaanpak, en denkt daarbij vooral aan een uitbreiding van emissiehandel in combinatie met een dalend emissieplafond. Ze stelt onder meer voor om op Europese schaal een beprijzingsinstrument te introduceren voor de gebouwde omgeving (warmte) en het transport (kader 1). Daarnaast is er veel aandacht voor sociaal rechtvaardig klimaatbeleid (kader 2).

## Gevolg voor doelen Nederlands klimaatbeleid

Nederland heeft zich in de EU met succes hard gemaakt om de klimaatambitie voor 2030 aan te scherpen naar 55 procent emissiereductie. Deze aanscherping is nu een feit, en de vraag is wat dit gaat betekenen voor het nationale reductiedoel.

Centraal in het huidige nationale klimaatbeleid staat de uitvoering van het klimaatakkoord, gericht op 49 procent reductie in 2030 van alle grondgeboden emissies in Nederland. Daarbij is er afgesproken welke inspanningen de verschillende sectoren moeten leveren. Dit doel voor 2030 is als streven opgenomen in de Nederlandse Klimaatwet, die verplicht tot 95 procent emissiereductie in 2050. Daarnaast heeft Nederland te maken met de ESR-verplichting, en met de rechterlijke uitspraak in de Urgenda-zaak dat de nationale broeikasgasemissies in 2020 met 25 procent ten opzichte van 1990 moeten zijn teruggebracht en daarna niet meer mogen stijgen.

De ambtelijke studiegroep Invulling klimaatopgave concludeert verder dat de Nederlandse Klimaatwet in

## Europees beprijzingsinstrument voor transport en gebouwde omgeving

KADER 1

De Europese Commissie stelt behalve een uitbreiding van het EU ETS naar de (internationale) scheepvaart voor om een specifiek CO<sub>2</sub>-beprijzingsinstrument voor het wegtransport en de gebouwde omgeving op EU-schaal in te voeren. Hiervoor wordt een separaat emissiehandelssysteem op EU-niveau voorgesteld dat na een proefjaar (2025) vanaf 2026 operationeel zal zijn, waarbij de mogelijkheid opengelaten wordt om beide systemen in de toekomst samen te brengen in één systeem.

De uitstoot in de gebouwde omgeving en mobiliteit wordt nu impliciet belast via belastingen op energiegebruik. De Europese richtlijn voor energiebelastingen (ETD) geeft daarvoor minimumtarieven. Deze tarieven zijn echter relatief laag, en bovendien niet direct gerelateerd aan de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Daardoor zijn er grote verschillen in de belastingtarieven die de lidstaten hanteren voor de diverse brandstoffen. Een emissiehandelssysteem is een volume-instrument waarover door de lidstaten op basis van gekwalificeerde meerderheid besloten kan worden. Bovendien sluit een volume-instrument goed aan op de situatie waarin emissies volgens de Europese Klimaatwet op termijn naar nul moeten gaan aangezien het jaarlijkse aanbod van rechten over de tijd tot nul kan worden afgebouwd.

De uitvoeringskosten van een emissiehandelssysteem voor de bebouwde omgeving en het transport kunnen beperkt blijven indien de brandstofleveranciers emissierechten moeten inleveren voor de uitstoot gerelateerd aan de door hen geleverde producten. De prijs kan dan aan de consument worden doorberekend. Concreet stelt de Commissie nu voor om – uitgaande van de bestaande emissies – een reductiepad van 43 procent in 2030 ten opzichte van 2005 op te stellen. Alle rechten zouden geveild moeten worden. Opbrengsten moeten worden aangewend voor innovatie en het tegengaan van sociale ongelijkheid.

Aan de invoering van een emissiehandelssysteem voor het transport en de gebouwde omgeving zitten wel de nodige haken en

ogen. Een besluit wat betreft de verdeling van emissierechten over de lidstaten is politiek een erg gevoelig punt, evenals de oplopende energiekosten, waardoor het draagvlak voor het klimaatbeleid wordt ondermijnd. Daarbij komt de onzekerheid over de uiteindelijke kosten en over de wijze waarop huishoudens voor de hogere kosten zullen worden gecompenseerd. Specifiek in de gebouwde omgeving komt daarbij dat met name huurders beperkt zijn in hun mogelijkheden om zelf de emissies te reduceren.

Over de overlap tussen een emissiehandelssysteem voor transport en gebouwde omgeving enerzijds en de bestaande energiebelastingen in deze sectoren anderzijds zijn ook een paar kanttekeningen te plaatsen (Vollebergh en Brink, 2020). Een belangrijk argument voor beprijzing is dat dit zou kunnen bijdragen aan een meer kosteneffectieve emissiereductie. Maar de grote verschillen tussen de tarieven van de energiebelastingen binnen de EU kunnen dat in de weg staan. Een herziening van de bestaande belastingen zal dus nodig zijn, ook om te voorkomen dat verschillen in beprijzingsniveaus tussen sectoren groter worden. De voorstellen voor aanpassing van de ETD lijken die ruimte ook te bieden. Emissiehandel geheel in de plaats laten komen van bestaande belastingen is ongewenst, zeker in het geval van transport, omdat er dan onvoldoende rekening wordt gehouden met andere maatschappelijke schade die kan optreden, zoals luchtverontreiniging, congestie en ongevallen (Vollebergh et al., 2021). Bovendien zorgen bestaande normering en subsidies er al voor dat er in de gebouwde omgeving en mobiliteit sprake is van een voortschrijdende elektrificatie. Hierdoor zullen deze sectoren via de elektriciteitsproducenten steeds meer onder het EU ETS gaan vallen. Omdat dit beleid vooralsnog specifiek voor nieuwe gebouwen en voertuigen geldt, kan een emissiehandelssysteem voornamelijk worden gezien als een extra prikkel om maatregelen te nemen in bestaande gebouwen en om oude voertuigen versneld af te schrijven.

overeenstemming moet worden gebracht met de Europese Klimaatwet. Dat geldt in ieder geval voor het doel van klimaatneutraliteit in 2050; de aanpassing van het nationale streefdoel voor 2030 is een politieke keuze (Van Geest, 2021). Ook als Nederland de eigen doelstelling niet aanpast, zal de aanscherping van het ESR-doel van Nederland extra inspanningen vereisen.

## Gevolgen aanpassingen in de Europese pijlers

De aanpassingen in de drie Europese pijlers vergen diverse aanpassingen in het nationale beleidspakket, dat immers bestaat uit een combinatie van op EU-niveau besloten instrumenten en van nationaal besloten instrumenten.

*Aanscherping huidige emissiehandelssysteem*

Het EU ETS is ook in het nationale beleid een belangrijk instrument, waar ongeveer 50 procent van de totale nationale emissie onder valt. Daarbovenop zijn er nog enkele nationale beleidsinstrumenten die ook direct aangrijpen op de ETS-sectoren. De belangrijkste zijn het verbod per 2030 op kolenstook in de elektriciteitsproductie, de CO<sub>2</sub>-heffing voor de industrie en subsidieregelingen zoals de SDE++ (Anderson et al., 2021).

## Meer dan voorheen zullen er voorbereidingen getroffen moeten worden voor de doelen in 2050

De hogere Europese klimaatambities vertalen zich in minder beschikbare emissierechten in het EU ETS. De Europese Commissie gaat uit van duidelijk hogere ETS-prijzen bij het hogere klimaatdoel voor 2030 (EC, 2020). Gezien de sterke toename van de ETS-prijs in het afgelopen jaar en de beperkte aanpassing na bekendmaking van het Fit for 55 package, lijken de marktpartijen daarop al te hebben geanticipeerd.

Een hogere ETS-prijs betekent echter niet automatisch een grotere emissiereductie op Nederlands grondgebied. Dat komt ten eerste doordat de Nederlandse elektriciteitsmarkt zeer sterk is gekoppeld aan die van de omringende landen. Bij een hogere ETS-prijs zal de conventionele elektriciteitsopwekking in Europa sneller verschuiven van kolen naar aardgas. De CO<sub>2</sub>-uitstoot van gascentrales neemt daarvoor toe, maar daar staat een veel grotere afname tegenover van de uitstoot door kolencentrales. Omdat in Nederland het aardgasaandeel in de elektriciteitsopwekking relatief groot is, kan dit betekenen dat de emissies in de elektriciteitssector hier toenemen ten opzichte van een basispad dat uitgaat van lagere ETS-prijzen (Hekkenberg et al., 2020).

Ten tweede kent Nederland als enige EU-lidstaat een nationale CO<sub>2</sub>-heffing voor de industrie. De Nederlandse heffing is variabel, waarbij het tarief afhankelijk is van de ETS-prijs. Voor de Europese industrie als geheel zal een hogere ETS-prijs meer emissiereductie uitlokken, maar vanwege de nationale CO<sub>2</sub>-heffing is dat effect bij de industrie in Nederland minder vanzelfsprekend. Zolang de nationale industrieheffing boven de ETS-prijs ligt – wat naar verwachting over een aantal jaren het geval zal zijn – verandert het heffingstarief voor de industriebedrijven per saldo niet. De nationale heffing geldt weliswaar alleen voor de uitstoot boven een vrijgesteld deel, maar omdat de marginale CO<sub>2</sub>-prijs niet verandert, zal een hogere ETS-prijs geen extra prikkel geven tot emissiereductie.

Wel zal een hogere ETS-prijs gunstiger zijn voor de concurrentiepositie van de Nederlandse industrie omdat het verschil kleiner wordt tussen de Nederlandse CO<sub>2</sub>-heffing en de ETS-prijs die geldt voor de industrie elders in de EU.

Wat de concurrentiepositie betreft helpt overigens ook het voorstel van de Commissie voor een koolstofheffing aan de buitengrenzen (die in eerste instantie zal worden ingevoerd voor staal, aluminium, elektriciteit, kunstmest en cement), om zo te zorgen dat Europese bedrijven op een gelijk speelveld opereren met concurrenten in landen waar er geen of een minder vergaand klimaatbeleid is. Dit kan voorkomen dat de concurrentiepositie van de Nederlandse industrie, die sterk op de mondiale markt is georiënteerd, verslechtert als gevolg van het Europese klimaatbeleid. De Commissie geeft daarbij overigens ook aan dat de bestaande compensatie van bedrijven om de concurrentiepositie te beschermen, zoals het toewijzen van gratis emissierechten, zal worden uitgefaseerd.

Omdat de ETS-prijs wordt meegerekend in de bepaling van de subsidiehoogte – hoe hoger de ETS-prijs, hoe lager het subsidiebedrag voor een maatregel – betekent een hogere ETS-prijs tot slot dat er, bij een gegeven subsidiebudget vanuit de SDE++-regeling, meer broeikasgasreductiemaatregelen kunnen worden gestimuleerd (Van Geest, 2021).

Naast de hogere ETS-prijs is het voor Nederland ook relevant dat de Commissie het EU ETS uitbreidt naar de scheepvaart binnen de EU-grenzen, en deels ook naar de scheepvaart en luchtvaart van en naar landen buiten de EU. Momenteel is er immers nauwelijks sprake van klimaatbeleid gericht op emissies vanuit deze bronnen.

*Extra inspanning sectoren buiten EU ETS*

In sectoren buiten het EU ETS zorgen op dit moment diverse belastingen op energiegebruik in Nederland voor een impliciete beprijzing van emissies. Deze zijn vooral relevant in de gebouwde omgeving (belasting op aardgas en elektriciteit) en bij mobiliteit (accijns op minerale oliën) (Vollebergh et al., 2021). Ook zijn er voor deze sectoren diverse subsidieregelingen, prestatienormen en -labels voor gebouwen, sectorconvenanten over emissiereductie of energiebesparing en verplichtingen vanuit de Wet milieubeheer. Daarnaast dragen de EU-emissie- en efficiëntiestandaarden bij aan een lagere uitstoot in deze sectoren. Ook in de landbouw spelen emissiestandaarden een rol, denk bijvoorbeeld aan de verplichtingen voor emissiearme stallen.

Met deze combinatie van instrumenten beoogt Nederland zowel de eigen sectorale reductiedoelen uit het klimaatkkoord als de bindende doelstelling van de ESR te realiseren. Volgens de laatste raming ligt Nederland daarmee nog niet op koers (PBL, 2020).

Vanwege de hogere klimaatambities van de EU worden de nationale doelstellingen onder de ESR aangescherpt. Zo stelt de Commissie voor om de Nederlandse bijdrage te verhogen van 36 naar 48 procent. Deze aanscherping van de ESR-inspanningsverplichting heeft directe gevolgen voor het nationale beleid. Eerder is al vastgesteld dat het huidige Nederlandse beleid onvoldoende zal zijn om daaraan te kunnen voldoen (Hekkenberg et al., 2020). Aanvullende maatregelen zullen dus nodig zijn, al zal de aangekondigde aanscherping van Europese normen voor auto's en gebouwen wel al kunnen bijdragen aan een lagere uitstoot door de Nederlandse ESR-sectoren.

Ook de emissiehandel die de Commissie voorstelt voor de transport en de gebouwde omgeving kan daarbij

helpen, al is het wel zo dat de energiebelastingtarieven op aardgas in de gebouwde omgeving en de accijns voor motorbrandstoffen in Nederland tot de hoogste van Europa behoren (CE Delft, 2021). Invoering van een Europees bijrijzingsstelsel bovenop de bestaande belastingen zal daarom in Nederland relatief tot minder emissiereductie leiden en aanzetten tot maatregelen die duurder zijn dan gemiddeld in Europa.

### Aanpassingen met betrekking tot landgebruik

Voor landgebruik en bossen wijkt de situatie in Nederland af van die in andere lidstaten. In veel landen dragen deze sectoren bij aan een netto-vastlegging van CO<sub>2</sub>, terwijl het in Nederland een emissiebron is door het intensieve landgebruik en de hoge veedichtheid. Volgens de laatste raming neemt dit tot 2030 nog wel wat af, maar van netto-vastlegging zal er ook dan geen sprake zijn (PBL, 2020).

Het nieuwe EU-klimaatbeleid ziet een grotere rol voor de bijdrage van de vastlegging van CO<sub>2</sub> door landgebruik. Tot nu toe was er de eis om de situatie niet te laten verslechteren. De Commissie oppert de mogelijkheid om de LULUCF-verordening geheel te herzien door er ook de niet-CO<sub>2</sub>-broeikasgassen uit de landbouw, die nu nog onder de ESR vallen, in onder te brengen. Er kan dan worden gestuurd op een evenwicht tussen de uitstoot van niet-CO<sub>2</sub>-broeikasgassen uit de landbouw, en de netto-vastlegging door landgebruik. Een dergelijk evenwicht is op het niveau van de EU denkbaar, maar op het niveau van Nederland veel minder (Hekkenberg et al., 2020).

### Aandachtspunten voor Nederland

Het is nog onduidelijk hoe het EU-klimaatbeleid onder de Green Deal uiteindelijk in detail zal worden vormgegeven. De uiteindelijk vormgeving hangt af van de onderhandelingen tussen de lidstaten en het Europees Parlement. Deze zullen ongetwijfeld nog taai gaan worden en dat zal weer aanpassingen met zich meebrengen.

Op grond van het Fit for 55 package zien we al wel een aantal aandachtspunten voor het nationale klimaatbeleid. De aanscherping van het Europese beleid betekent naar verwachting rugwind voor het nationale beleid, maar dat zal op onderdelen wel moeten worden aangescherpt.

De Green Deal zet sterker dan het nationale beleid in op de transformatie van de economie in alle sectoren naar per saldo nul emissies in 2050. Dit langetermijndoel moet ook bij de inrichting van het beleid tot 2030 sturend zijn, evenzeer als het niveau van emissiereductie dat tot 2030 bereikt zal worden. Meer dan voorheen zullen in de periode tot 2030 de voorbereidingen moeten worden getroffen voor de verdergaande reductie daarna.

Bovendien zal er een meer samenhangend klimaatbeleid nodig zijn, mede omdat de rol van de natuurlijke en technologische vastlegging van de CO<sub>2</sub> belangrijker wordt bij het realiseren van het doel. Dat vergt dus niet alleen aandacht voor emissies gerelateerd aan de verbranding van fossiele brandstoffen, maar ook voor emissies uit andere bronnen en de opslag van CO<sub>2</sub> in bodems en bossen.

Verder zal het beleid voor sectoren die buiten het huidige emissiehandelssysteem vallen, moeten worden aangescherpt om de verwachte hogere ESR-doelstelling voor

## Sociaal rechtvaardig klimaatbeleid

KADER 2

Onder de Green Deal is er ook veel aandacht voor de sociale rechtvaardigheid van het klimaatbeleid. De lastenverdeling van dit beleid is als thema nadrukkelijker op de agenda gekomen. Het is van groot belang om sociaal beleid en klimaatbeleid te combineren, en om eerlijk de kosten en baten te verdelen van de transitie naar een koolstofarme economie. Anders bestaat het risico dat de voortgang van het klimaatbeleid in gevaar komt omdat mensen – opgestoot door populistische politici en belangen in fossiele brandstoffen (Harvey, 2021) – bang zijn om hun baan of inkomen te verliezen. De aandacht voor een sociaal rechtvaardig klimaatbeleid vertaalt zich in het Fit for 55 package concreet in het gebruik van fondsen die beschikbaar komen uit de opbrengsten van met name de uitbreiding van de emissiehandel (Tagliapietra,

2021). Zo is het Just Transition Mechanism opgezet om regio's die sterk leunen op de fossiele industrie in de transitie extra te kunnen ondersteunen. Verder stuurt de Commissie aan op verschillende manieren om bedrijven en vooral lagere inkomens te compenseren voor hogere kosten door klimaatmaatregelen. Zo wordt voorgesteld om de opbrengst van de nieuwe emissiehandel in te zetten voor een nieuw Sociaal Klimaatfonds. Verder is er steun voor investeringen in schone technologie (via het Modernisation en het Innovation Fund) en voor de benodigde aanpassingen op de arbeidsmarkt. Dat gebeurt bij voorkeur als onderdeel van een breder sociaal-economisch beleid. Klimaatbeleid is immers niet de enige oorzaak dat met name de lagere inkomens het maatschappelijk moeilijk hebben.

Nederland te kunnen realiseren. Daarnaast is er aandacht nodig voor de effecten van een Europees bijrijzingsstelsel voor de gebouwde omgeving en de mobiliteit op de huidige Nederlandse beleidsaanpak bij deze sectoren, waarin bijrijzing en andere instrumenten nauw met elkaar samenhangen. Ook zijn de voorgestelde aanpassingen van de Europese richtlijn voor energiebelastingen nog van groot belang. Hierin zitten een aantal voorstellen die de nodige consequenties zouden kunnen hebben voor de energiebelasting in Nederland. Ten slotte kan het met name voor de Nederlandse elektriciteitssector lastig worden om het in het klimaatakkoord afgesproken reductiedoel te halen, omdat de Europese vraag naar elektriciteit uit de relatief 'schone' Nederlandse gascentrales kan toenemen wanneer door een hogere ETS-prijs de marktpositie van kolencentrales elders in Europa verslechtert.

### Literatuur

- Anderson, B., E. Cammeraat, A. Dechezleprêtre et al. (2021) Het beleid voor een CO<sub>2</sub>-arme industrie in Nederland kan efficiënter. ESB, te verschijnen.
- CE Delft (2021) *Evaluatie van de energiebelasting: terugkijken (1996–2019) en vooruitzien (2020–2030)*. CE Delft Rapport, 21.200356.040.
- EC (2020) *Impact assessment: stepping up Europe's 2030 climate ambition: investing in a climate-neutral future for the benefit of our people*. Staff Working Document SWD(2020) 176 final, part 1 and 2. Europese Commissie. Te vinden op eur-lex.europa.eu.
- EC (2021) *'Fit for 55': het EU-klimaatstreefdoel voor 2030 bereiken op weg naar klimaatneutraliteit*. COM(2021) 550 final. Te vinden op www.europarl.europa.eu.
- Geest, L. van (2021) *Bestemming Parijs: wegwijzer voor klimaatkeuzes 2030, 2050*. Eindrapportage studiegroep Invulling klimaatopgave Green Deal, januari. Te vinden op www.rijksoverheid.nl.
- Harvey, F. (2021) Climate crisis: our children face wars over food and water, EU deputy warns. *The Guardian*, 30 april.
- Hekkenberg, M., P. Boot en J. Notenboom (2020) *Het Europese klimaatplan 2030: aandachtspunten voor de afstemming tussen Europees en nationaal klimaatbeleid*. PBL Policy Brief, 4308.
- PBL (2020) *Klimaat- en Energieverkenning 2020*. PBL Rapport, 30 oktober.
- Tagliapietra, S. (2021) *Fit for 55 marks Europe's climate moment of truth*. Blog Post Bruegel, 14 juli.
- Vollebergh, H.R.J. en C. Brink (2020) What can we learn from EU ETS? ifo DICE Report, 18(1), 23–29.
- Vollebergh, H., E. Drissen en C. Brink (2021) *Klimaatverandering in de prijzen? Analyse van de bijrijzing van broeikasgasemissies in Nederland in 2018*. PBL-publicatienummer 3846.