

Vergaderjaar 2019–2020

31 793

Internationale klimaatafspraken

Nr. 191

BRIEF VAN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN EN KLIMAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 november 2019

Tijdens de Regeling van Werkzaamheden van 24 september jl. is mij verzocht uw Kamer te informeren over het Duitse Klimaatbeschermingsplan 2030, dat op 20 september jl. werd gepresenteerd (Handelingen II 2019/20, nr. 4, item 9). Met deze brief kom ik tegemoet aan dit verzoek.

Duitsland en Nederland hebben een intensieve dialoog over de klimaat- en energietransitie. Op 22 augustus sprak een afvaardiging van het Nederlandse kabinet (de Minister-President, de Ministers van Financiën, Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en Economische Zaken en Klimaat, en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat) een afvaardiging van het Duitse kabinet in het Catshuis. Op 2 oktober is hier een vervolg aan gegeven tijdens de regeringsconsultaties in Berlijn. Tijdens deze besprekingen is er gesproken over de rol van CO₂-beprijzing, over concrete maatregelen zoals de uitrol van CCS en waterstof, over onze samenwerking op de Noordzee, en onze gezamenlijke inzet om Europa in 2050 het eerste klimaatneutrale continent te maken.

Met mijn Duitse collega-Minister Altmaier heb ik op 2 oktober ook een Declaration of Intent over Energiesamenwerking (bijgevoegd bij deze brief)¹ ondertekend om onze nauwe samenwerking in de energietransitie verder richting te geven en te formaliseren. Het accent in de samenwerking tussen Duitsland en Nederland ligt de komende tijd op de rol van CCS, de uitrol van offshore-windprojecten in de Noordzee, de potentiële rol van -met name hernieuwbare- waterstof in ons energiesysteem en de monitoring van de leveringszekerheid van energie. Hiernaast beoog ik samen met mijn Duitse collega op korte termijn een rondetafelgesprek met onze industrieën te organiseren over de kansen en uitdagingen van de energietransitie. Tevens is tijdens de Nederlands-Duitse regeringsconsultaties afgesproken dat Nederland en Duitsland de samenwerking en

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

kennisdeling intensiveren over verduurzaming van de gebouwde omgeving.

Klimaschutzprogramm 2030

Op vrijdag 20 september jl. presenteerde de Duitse regering haar Klimaatbeschermingsplan (Klimaschutzprogramm) 2030. Het plan is het resultaat van intensieve besprekingen van de regeringspartijen CDU, CSU en SPD in het zogenoemde klimaatkabinet – het overlegorgaan dat eerder dit jaar in het leven is geroepen om met een maatregelenpakket te komen. Het plan beslaat net als ons Klimaatakkoord alle sectoren van de economie, echter met specifieke nadruk op de sectoren mobiliteit en gebouwde omgeving.

Het Duitse plan is erop gericht het Duitse nationale doel van 55% broeikasgasreductie in 2030 te realiseren. De sectorale doelstellingen uit het Klimaatbeschermingsplan komen voort uit het Duitse klimaatactieplan 2050 (uit 2016) en zijn op 9 oktober jl. vastgelegd in een concept-klimaatwet.

Op 16 oktober jl. zijn de benodigde belastingwetswijzigingen door het Duitse kabinet aangenomen, deze dienen voor het eind van het jaar door het parlement te worden goedgekeurd. Minister Scholz heeft aangegeven dat de financiering van de nieuwe stimuleringsmaatregelen tot 2023 naar schatting € 54 miljard kost. Deze kosten dienen gedekt te worden door de inkomsten van de ETS-handel, omvorming van de motorrijtuigenbelasting, verhoging vliegbelasting en invoer CO₂-beprijzing.

Net als in Nederland zal de voortgang van het Klimaatbeschermingsplan worden getoetst door een externe expertraad. Het Duitse klimaatkabinet blijft de komende jaren toezien op de «effectiviteit, efficiëntie en nauwkeurigheid» van alle maatregelen. Bij tegenvallende resultaten moet het betreffende vakdepartement binnen drie maanden met aanvullende maatregelen komen, zodat de doelstellingen het jaar daarna wel worden gehaald.

Maatregelen

CO₂-beprijzing

Een van de belangrijkste maatregelen uit het plan is de invoering per 2021 van een CO₂-prijs voor de sectoren mobiliteit en gebouwde omgeving. Dit nationale emissiehandelssysteem richt zich op de uitstoot van de verbranding van fossiele brandstoffen (stookolie, vloeibaar gas, aardgas, kolen, benzine en diesel met uitzondering van vliegverkeer) en de uitstoot van de warmteopwekking voor de gebouwde omgeving en niet-ETS energie- en industriebedrijven. In een eerste fase wordt een vaste prijs per ton CO₂ ingevoerd, waarbij de certificaten aan de bedrijven die de brandstoffen in omloop/verkeer brengen, worden verkocht. De CO₂-prijs begint in 2021 met een vaste emissieprijs van 10 euro per ton CO₂ en loopt naar 35 euro in 2025. Vanaf 2026 zal in een tweede fase een vast emissiebudget worden vastgesteld dat vervolgens jaarlijks wordt verlaagd. De prijzen op veiling worden dan gevormd op basis van marktmechanismen, maar worden begrensd door een bandbreedte met een minimumprijs van 35 euro en een maximumprijs van 60 euro per ton CO₂. In 2025 zal de minimale en maximale prijs voor de jaren na 2027 worden vastgesteld. Als er in een jaar meer certificaten worden uitgegeven dan overeengekomen met de Duitse emissierechten, dienen certificaten uit andere EU-landen gekocht te worden.

Tegelijk met de start van CO₂-beprijzing zal de bevolking en het bedrijfsleven een tegemoetkoming voor de kosten van de elektriciteitsprijs ontvangen. Vanaf 2021 zal de bestaande hernieuwbare energieheffing (EEG) met 0,25 cent per kWh dalen. Als de inkomsten uit de CO₂-beprijzing toenemen, zal de elektriciteitsprijs verder afnemen. Andere compensatiemaatregelen zijn o.a. de fiscale kilometervergoeding aftrek voor forenzen en compensatie voor hogere stookkosten voor lage inkomensgroepen.

De Duitse inzet in de Europese Unie is gericht op het (gefaseerd) invoeren van een Europees emissiehandelssysteem voor alle sectoren. In een eerste stap dient het bestaande ETS voor de sectoren energie en industrie wat de Duitse regering betreft met een gematigde Europese minimumprijs te worden aangevuld. Hoe Duitsland dit wil doen en met welk bedrag moet nog worden uitgewerkt. Een tweede stap is het integreren van de niet-ETS sectoren in het ETS tezamen met andere geïnteresseerde lidstaten.

Gebouwde omgeving

De Duitse regering zet in op fiscale maatregelen om de isolatie van gebouwen te stimuleren. Kosten voor isolatie of voor het vervangen van oude verwarmingssystemen kunnen tot 20 procent worden verlaagd door belastingaftrek. Tevens zal er een premie komen voor de vervanging van oude oliegestookte verwarmingssystemen (tot 40 procent van de kosten voor een nieuw systeem).

Bovendien is de regering van plan om de installatie van nieuwe oliegestookte verwarmingssystemen per 2026 wettelijk te verbieden.

Mobiliteit

De Duitse regering is van plan om in 2030 één miljoen openbare laadpunten voor elektrische voertuigen te realiseren (nu 20.000) en wil het aantal elektrische voertuigen (EVs) uitbreiden naar 7–10 miljoen. Hiertoe zal de regering dit jaar nog een masterplan laadinfrastructuur presenteren en zullen de bestaande stimuleringsmaatregelen voor EVs uitgebreid en verlengd worden, inclusief een omvorming van de motorrijtuigenbelasting. Daarnaast wordt geld vrijgemaakt voor extra investeringen in lokaal openbaar vervoer en personen- en goederenvervoer per trein. Vliegen wordt in de Duitse plannen duurder gemaakt en treinreizen juist goedkoper. Begin 2020 zal de bestaande vliegticketbelasting uit 2011 worden verhoogd (3 categorieën: EU en EVA-lidstaten € 13,03, overige landen tot 6.000 km € 33,01 en boven 6.000 km € 59,43). Met de inkomsten hieruit zal de BTW op treintickets van 19% naar 7% verlaagd worden. Ook worden dump Prijzen van vliegtickets tegengegaan.

Elektriciteit

Een substantieel deel van de opgave voor de elektriciteitssector wordt ingevuld met de uitfasering van het gebruik van kolen voor de elektriciteitsopwekking. Conform het eerder dit jaar uitgebrachte advies van de Duitse Kolencentrale zal Duitsland het gebruik van kolen voor de opwekking van elektriciteit uiterlijk per 2038 stoppen. In 2030 dient de capaciteit van de kolencentrales meer dan gehalveerd te zijn. Het aandeel duurzame elektriciteit in de elektriciteitsmix wordt uitgebreid van 38% (2018) naar 65% in 2030. Daartoe wordt onder meer ingezet op een vergroting van het aandeel van wind-op-zee (20 GW). Hiernaast wordt extra geld vrijgemaakt voor onderzoek en innovatie, o.a. testlaboratoria waar nieuwe energietransitie technologieën worden verder ontwikkeld.

Landbouw

Het Klimaatplan bevat al lopende, nieuwe en nog uit te werken maatregelen in de landbouwsector om de CO₂-uitstoot te verminderen. Daarbij verwacht de regering de grootste effecten van terugdringing van het stikstofoverschot via aangescherpte regelgeving (o.a. door nieuwe verspreidingstechnieken en andere vormen van opslag van drijfmest), mestvergisting en bescherming van veengronden. Ook wil de regering inzetten op uitbreiding van de biologische landbouwsector, reductie van voedselverspilling en vergroting van de capaciteit van bodems als koolstofputten.

Industrie

In 2030 moet de industriële CO₂-uitstoot in Duitsland met vijftig procent verminderd zijn ten opzichte van 1990. De maatregelen die Duitsland heeft aangekondigd richten zich op energie-efficiëntie, gebruik van hernieuwbare energiebronnen en emissiereductie. Er komt een nationaal emissiereductieprogramma en een investeringsprogramma dat zich richt op energie-efficiëntie en proceswarmte uit hernieuwbare bronnen. Een *one-stop-shop* wordt opengesteld voor bedrijven die steun en advies zoeken in het verminderen van hun uitstoot. Daarnaast zet Duitsland in op waterstof (met de ontwikkeling van een nationale waterstofstrategie), batterijcellenproductie en gaat het Klimaatbeschermingsplan ook in op het belang van het afvangen, opslaan en gebruiken van CO₂ (CCUS).

Appreciatie

Het kabinet vindt het een belangrijke stap dat Duitsland dit maatregelenpakket heeft gepresenteerd om haar nationale reductiedoel van 55% voor 2030 te realiseren. Duitsland is voor Nederland een belangrijke partner bij het uitwerken van onze klimaatambities in beleidsmaatregelen en instrumenten en de Duitse resultaten wegen zwaar door in de Europese emissiereducties. Het slagen van de klimaattransitie in Duitsland is daarmee in ons aller belang. Dit is ook de reden waarom er tussen Duitsland en Nederland intensief contact is geweest op politiek en ambtelijk niveau in de aanloop naar de totstandkoming van het Duitse maatregelenpakket.

Het is goed om te zien dat Duitsland er voor heeft gekozen om, net als in Nederland, de monitoring van de voortgang extern te beleggen. Dat biedt een betrouwbare basis om te spreken over de voortgang en de effectiviteit van het klimaatbeleid. Tijdens het bezoek van het Duitse klimaatkabinet aan Nederland was er ook veel interesse in de Nederlandse aanpak via het PBL en het CPB.

Duitsland maakt op bepaalde beleidsterreinen andere keuzes dan Nederland. Waar in Nederland de kosteneffectiviteit leidend is geweest voor de verdeling van de reductieopgave over de sectoren, heeft Duitsland in eerste instantie de nadruk gelegd op de sectoren mobiliteit en gebouwde omgeving. Reden hiervoor is dat de Duitse emissiedoelstellingen voor deze sectoren achterblijven bij de andere sectoren. Ook vertrouwt de Duitse regering erop dat het bestaande Europese emissie-handelssysteem effectief emissiereductie in de sectoren industrie en energie stimuleert. Wel heeft de regering in de laatste versie van de klimaatwet de mogelijkheid toegevoegd wijzigingen in de sectordoelstellingen te maken, waarmee ruimte blijft de transitie zo kostenefficiënt en technologie-neutraal vorm te geven.

Hiernaast hebben we in Nederland ervoor gekozen om met specifieke maatregelen en subsidies de transitie in de gebouwde omgeving en mobiliteit te realiseren, terwijl het Duitse Klimaatbeschermingsplan voorziet in de introductie van een nationaal emissiehandelssysteem voor deze sectoren. In eerste instantie zullen de gehanteerde prijzen in het Duitse emissiehandelssysteem nog relatief laag zijn, pas vanaf 2026 is het handelsmechanisme effectief, waarbij zowel de maximum- als minimum-prijs begrensd zullen zijn. Tevens houdt Duitsland de mogelijkheid open wanneer de sectoren hun doel niet halen om rechten in het buitenland te kopen. Het kabinet is benieuwd of het begrensde handelsmechanisme en de mogelijkheid om tekorten aan te vullen via het buitenland, genoeg prikkels geven voor deze sectoren om de transitie echt op gang te brengen. Ik kijk zodoende ook uit naar de verdere uitwerking van dit plan, temeer nu de nieuwe voorzitter van de Europese Commissie, Von der Leyen, een voorstel heeft gepresenteerd voor de uitbreiding van het EU ETS dat grote overeenkomsten lijkt te hebben met de Duitse plannen.

Waar Duitsland en Nederland elkaar onder andere vinden, is bij de wens om een CO₂-minimumprijs te introduceren in het ETS-systeem en om elektriciteit uit wind op zee een belangrijke rol te geven in de toekomstige elektriciteitsvoorziening. Ik ga de komende periode verkennen hoe we op dit onderwerp samen met Duitsland in Europa kunnen optrekken. Ook ben ik blij met de keuze in Duitsland om het gebruik van kolen in de elektriciteitsproductie te stoppen. Ik juich een versnelling in het voorgenomen Duitse uitfaseringspad toe maar ik ben me tegelijkertijd bewust van de grote opgave in Duitsland met meer dan 80 kolencentrales en parallel hieraan een *Atomausstieg*.

Tot slot vind ik het belangrijk dat ook de rol van CO₂-afvang, -opslag en -gebruik (CCUS) erkend wordt in de Duitse plannen. Het is een goede stap dat hierover nu een dialoogproces met de belangrijkste stakeholders wordt aangegaan.

De Minister van Economische Zaken en Klimaat,
E.D. Wiebes