

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 453

Vragen van het lid **Bontenbal** (CDA) aan de Minister van Klimaat en Groene Groei en de Staatssecretaris van Financiën over *ETS-2* (ingezonden 28 oktober 2024).

Antwoord van Minister **Hermans** (Klimaat en Groene Groei) (ontvangen 5 november 2024).

#### Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Onderzoek: gasrekening kan in 2030 flink hoger zijn» en het bijbehorende rapport van CE Delft?<sup>1</sup> Hoe beoordeelt u dit bericht en het bijbehorend onderzoek van CE Delft?

#### Antwoord 1

Ja. Het kabinet heeft kennisgenomen van het bericht. Het betreft een onderzoek naar mogelijke ontwikkelingen van de energierekening richting 2030. Het kabinet houdt de lastenontwikkeling voor huishoudens en bedrijven altijd nauwlettend in de gaten en neemt waar nodig maatregelen om de koopkracht te versterken.

#### Vraag 2

Hoe kijkt u aan tegen de volgende, in het rapport van CE Delft gehanteerde uitgangspunten: een CO<sub>2</sub>-prijs binnen het EU Emissions Trading System (ETS-2) van 40 euro/ton CO<sub>2</sub> tot 60 euro/ton CO<sub>2</sub> in 2030, en een meerprijs op de gasprijs van respectievelijk 0,066 euro/m<sup>3</sup> tot 0,099 euro/m<sup>3</sup> in 2030?

#### Antwoord 2

De uitgangspunten van het CE Delft zijn vergelijkbaar met de uitgangspunten van het kabinet in de begroting. In de begroting wordt rekening gehouden met een ETS2-prijs van € 56 per ton CO<sub>2</sub> in 2027, oplopend tot € 60 in 2030. Dit is gelijk aan een prijs van € 45 in 2020, gecorrigeerd voor de (verwachte) inflatie. In de ETS richtlijn zijn waarborgen opgenomen die de kans vergroten dat de prijs in de eerste jaren onder dit niveau blijft. De prijs in 2030 komt neer op circa 11 cent per m<sup>3</sup> aardgas, 13 cent per liter benzine en 15 cent per liter diesel. De impact op de gasprijs zal uiteindelijk lager uitvallen afhankelijk van de hoeveelheid bijmenging groen gas in 2030.

<sup>1</sup> NOS, 11 oktober 2024, «Onderzoek: gasrekening kan in 2030 flink hoger zijn». (<https://nos.nl/artikel/2540369-onderzoek-gasrekening-kan-in-2030-flink-hoger-zijn>)

### Vraag 3

Kunt u aangeven hoe u de gevolgen inschat voor ETS-2 voor de komende jaren voor huishoudens en bedrijven, uitgesplitst naar de kosten voor a) verwarming en b) mobiliteit/brandstoffen?

### Antwoord 3

In de memorie van toelichting bij de Wet implementatie ETS<sup>2</sup> worden de totale financiële lasten van het ETS2 in zichtjaar 2030 geraamd in Nederland. Het betreft € 874 mln. voor de verwarming van gebouwen (woningen, kantoren, etc.), € 1.234 mln. voor brandstoffen gebruikt in de mobiliteit (wegvervoer en mobiele werktuigen) en circa € 230 mln. voor de bedrijfsprocessen van de kleine energie- en maakindustrie.

Volgens het PBL<sup>3</sup> betekent een ETS2 prijs van € 50 voor een gemiddelde personenauto op fossiele brandstoffen circa € 85 per jaar. Voor de verwarming van een gemiddeld huishouden met gas gaat het om circa € 100 per jaar. Daarmee komen de kosten voor een gemiddeld huishouden uit op € 185 bij een ETS2 prijs van € 50. De kosten voor een gemiddeld bedrijf zijn niet voorhanden omdat dit sterk afhangt van het soort bedrijf en het type energie dat zij gebruiken.

### Vraag 4

Klopt het dat het kabinet verwacht dat de inkomsten uit ETS-2 de volgende zullen zijn: 3,6 miljard euro in 2027, 2,65 miljard euro in 2028 en 2,2 miljard euro in 2029 (zoals vermeld in het Bijlagenboek bij de Nota over de toestand van 's Rijks Financiën, 17 september 2024)?

### Antwoord 4

Ja.

### Vraag 5

Is de raming van de Europese Commissie dat een emissierecht in 2030 48 euro per ton kost nog steeds actueel? Klopt het dat dit neerkomt op circa 11 cent per liter benzine, circa 13 cent per liter diesel en circa 10 cent per m<sup>3</sup> aardgas?<sup>4</sup>

### Antwoord 5

De raming van de Commissie is nog actueel. Voor de uitgangspunten over de ETS2 prijs van het kabinet in de begroting zie het antwoord op vraag 2.

### Vraag 6

Welk deel van de opbrengsten uit ETS-2 worden gebruikt om het Social Climate Fund te financieren, en welk deel van de uit het Social Climate Fund beschikbare middelen zal terugvloeien naar Nederland?

### Antwoord 6

Het SCF omvat € 65 miljard in totaal. Het SCF wordt gefinancierd door de veiling van 50 miljoen rechten uit het ETS1, waarna het resterende bedrag wordt opgehaald met het de veiling van rechten uit het ETS2. Welk deel van de opbrengsten uit ETS2 worden gebruikt om het SCF te financieren hangt daarmee af van de ETS1 prijs en de ETS2 prijs. Bij een ETS1 prijs van circa € 80 en een ETS2 prijs van circa € 50 vloeit ongeveer een kwart van de ETS2 opbrengsten op EU-niveau naar het SCF. Dit aandeel neemt af naarmate de ETS2 prijs stijgt, omdat de omvang van het SCF gelijk blijft en de totale

<sup>2</sup> Wet van 28 februari 2024 tot wijziging van de Wet milieubeheer en de Wet op de economische delicten ten behoeve van de implementatie van richtlijn nr. 2023/959, richtlijn nr. 2023/958 en verordening nr. 2023/957 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 10 mei 2023 (PbEU 2023, L130) met het oog op aanpassingen van het emissiehandelssysteem op het terrein van broeikasgasinstallaties en luchtvaart en een uitbreiding naar scheepvaart en brandstofleveranciers (Stb. 2024, 65).

<sup>3</sup> PBL, 2021, Nederland Fit for 55? Mogelijke gevolgen van het voorgestelde EU-klimaatbeleid.

<sup>4</sup> Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, 7 november 2023, «EU ETS2: Emissiehandel voor gebouwen, wegvervoer en overige sectoren». (<https://www.emissieautoriteit.nl/binaries/nederlandse-emissieautoriteit/documenten/presentatie/2023/11/07/webinar-ets-2/Presentatie+EU+ETS-2+door+Paul+van+Baal.pdf>)

opbrengsten van het ETS2 stijgen. Nederland kan circa € 720 mln. uit het SCF ontvangen, oftewel circa 1,108% van het totaal.

#### Vraag 7

In hoeverre deelt u de lijn van het vorige kabinet dat er in eerste instantie zou moeten worden gekeken naar hoe de opbrengsten van ETS-2 in eigen land ingezet kunnen worden om compenserende maatregelen te treffen voor huishoudens en ondernemers die te maken krijgen met hogere kosten?

#### Antwoord 7

Het Nederlandse begrotingsbeleid is gebaseerd op het principe van scheiding van inkomsten en uitgaven. Dit betekent dat inkomsten in beginsel naar de algemene middelen gaan en niet vooraf geoormerkt worden voor bepaalde uitgaven. Dit gaat ook op voor de ETS opbrengsten. Nederland is op basis van de ETS-richtlijn verplicht om een bedrag equivalent aan de ETS inkomsten uit te geven aan klimaatbeleid. Nederland houdt zich aan deze verplichting en geeft ruim meer uit aan klimaatbeleid dan de ETS inkomsten, ook wanneer het ETS2 start in 2027. Door burgers en bedrijven gericht te ondersteunen met het realiseren van emissiereductie en energiebesparing worden hoge CO<sub>2</sub>-kosten uit het ETS2 vermeden.

#### Vraag 8

Deelt u de mening van de BOnd Van Automobielhandelaren en Garagehouders (BOVAG) dat de opbrengst van ETS-2 ten onrechte in de schatkist verdwijnt?<sup>5</sup> Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 8

Het Nederlandse begrotingsbeleid is gebaseerd op het principe van scheiding van inkomsten en uitgaven. Dit betekent dat inkomsten in beginsel naar de algemene middelen gaan en niet vooraf geoormerkt worden voor bepaalde uitgaven. Voor het mobiliteitsdomein heeft het kabinet in het regeerprogramma aangekondigd in het voorjaar van 2025 met een plan voor hervorming van de autobelastingen en het aanpalende mobiliteitsbeleid te komen. Hierin neemt het kabinet onder andere de benodigde maatregelen voor het halen van de klimaatdoelen en de zorgen over betaalbaarheid van automobilititeit mee.

#### Vraag 9

Wanneer heeft er een politiek besluit plaatsgevonden om de kosten van ETS-2 bovenop de andere belastingen en accijnzen te plaatsen? Klopt het dat dat besluit nog niet genomen is?

#### Antwoord 9

De inkomsten van ETS2 waren onderdeel van het budgettaire basispad ten tijde van de doorrekeningen van het CPB van de verkiezingsprogramma's (Keuzes in Kaart) en de formatie. In het Hoofdlijnenakkoord is vervolgens afgesproken om de lasten te verlichten. Dit gaat met name om de lasten op arbeid, maar ook de lasten op energie worden verlaagd, via bijvoorbeeld de energiebelasting. Het kabinet heeft er daarnaast voor gekozen om een aantal sectoren, zoals de binnenvaart, vrijwillig onder ETS2 te brengen. De inkomsten van de ETS2 opt-in zijn vervolgens bij Miljoenennota 2025 ingeboekt in het inkomstenkader. Een verdere verlaging van belastingen als compensatie van ETS2-lasten zou leiden tot een lastenrelevante derving onder het inkomstenkader, wat conform begrotingsregels moet worden gedekt.

#### Vraag 10

Ligt het niet in de rede, aangezien de energiebelasting en de accijnzen in Nederland al relatief hoog zijn en deze ook de negatieve externe effecten van CO<sub>2</sub>-uitstoot goed weerspiegelen, om de extra kosten van ETS-2 te compenseren met een verlaging van deze belasting en accijnzen?

<sup>5</sup> BOVAG, 8 september 2024, «Miljardenopbrengst nieuwe CO<sub>2</sub>-heffing aan de pomp onterecht naar gat in schatkist». (<https://mijn.bovag.nl/actueel/nieuws/miljardenopbrengst-nieuwe-co2-heffing-aan-de-pomp-onterecht-naar-gat-in-schatkist>)

#### Antwoord 10

Het evenredig verlagen van de energiebelasting en accijnzen in Nederland zou de impact van het ETS2 op emissiereductie in Nederland tenietdoen. Zoals uit de recente KEV gebleken is, zit Nederland nog niet op een pad om het doel uit de Klimaatwet te halen. Om deze reden heeft het verlagen van de energiebelasting en accijnzen niet de voorkeur. Een verlaging van belastingen als compensatie van ETS2-lasten zou tevens leiden tot een lastenrelevante derving onder het inkomstenkader, wat conform begrotingsregels moet worden gedekt. Het kabinet houdt de lastenontwikkeling voor huishoudens en bedrijven in de gaten en neemt jaarlijks waar nodig maatregelen om de koopkracht te versterken.

#### Vraag 11

Deelt u de mening dat een eerlijke lastenverdeling een belangrijk uitgangspunt zou moeten zijn voor het klimaatbeleid? Heeft u goed in beeld wat de impact op huishoudens en ondernemers zal zijn van het ETS-2? Hoe bent u van plan ervoor te zorgen voor een eerlijke lastenverdeling?

#### Antwoord 11

Ja. Het kabinet staat voor een rechtvaardig klimaatbeleid, met aandacht voor handelingsperspectief, solidariteit en draagkracht. Het kabinet heeft daarom oog voor de lasten die volgen uit het beleid dat het kabinet voert. De antwoorden op vraag 2 en 3 gaan in op de verwachte financiële gevolgen van het ETS2. De kosten als gevolg van het ETS2 zijn – vanaf 2027 – een onderdeel van het bredere klimaatbeleid, waarin het kabinet inzet op een gebalanceerde mix van normeren, beprijzen en subsidiëren.

#### Vraag 12

In hoeverre is in de koopkrachtberekening van het Centraal Planbureau (CPB) rekening gehouden met deze extra kosten van ETS voor huishoudens? Hoe zijn deze kosten verrekend in de koopkrachtberekeningen?

#### Antwoord 12

De inflatieraming van het CPB op de middellange termijn (waaronder de inflatieraming voor 2027) is op basis van Europese inflatieverwachtingen. In de raming wordt dus impliciet rekening gehouden met ETS2 via de verwachtingen van marktpartijen. Het effect loopt mee in de koopkrachtcijfers via het effect op de consumentenprijzen.

#### Vraag 13

Bent u bereid deze vragen te beantwoorden voor de begrotingsbehandeling van het Ministerie van Klimaat en Groene Groei?

#### Antwoord 13

Ja.