

Ministerie van Economische Zaken
en Klimaat

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

De Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Prinses Irenestraat 6
2595 BD DEN HAAG

Datum 17 november 2021
Betreft De nationale CO₂-heffing in relatie tot de SDE++

Geachte Voorzitter,

Hierbij zend ik u de antwoorden op de vragen van het lid Thijssen (PvdA) over de nationale CO₂-heffing in relatie tot de SDE++ (2021Z18243, ingezonden 19 oktober 2021).

Hoogachtend,

D. Yeşilgöz-Zegerius
Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat – Klimaat en Energie

**Directoraat-generaal
Bedrijfsleven & Innovatie**
Directie Topsectoren en
Industriebeleid

Bezoekadres
Bezuidenhoutseweg 73
2594 AC Den Haag

Postadres
Postbus 20401
2500 EK Den Haag

Overheidsidentificatienr
00000001003214369000

T 070 379 8911 (algemeen)
F 070 378 6100 (algemeen)
www.rijksoverheid.nl/ezk

Ons kenmerk
DGBI-TOP / 21266777

Uw kenmerk
2021Z18243

2021Z18243

1

Bent u ook van mening dat indien er subsidie wordt gegeven aan partijen als Shell of ExxonMobil voor Carbon Capture and Storage (CCS), het van groot belang is dat oversubsidiëring wordt voorkomen, ook voor het maatschappelijk draagvlak?

Antwoord

Bij elke vorm van subsidiëring is het voorkomen van oversubsidiëring aan de subsidiebegunstigden een belangrijk uitgangspunt. Dat geldt dus ook voor subsidies inzake CCS.

2

Klopt het dat, indachtig het recente Trinomics rapport (Kamerstuk 32813, nr. 757), de kans groot is dat het tarief van de nationale CO₂-heffing (op een gegeven moment) hoger zal moeten zijn dan het European CO₂-emissiehandeltarief (EU-ETS) als we het nationale reductiedoel voor de industrie willen halen? Zo nee, waarom niet?

3

Deelt u de mening dat door het instabiele karakter van ETS, er in ieder geval een reële kans is dat het tarief van de nationale CO₂-heffing op momenten hoger zal zijn dan het ETS-tarief?

Antwoord 2 en 3

Het tarief van de CO₂-heffing in 2030 is vastgesteld op € 125 per ton CO₂. Dit is naar verwachting voldoende om het heffingsdoel van 14,3 Mton reductie t.o.v. het basispad te borgen. De meeste recente raming van de EU-ETS-prijs in 2030 van de Europese Commissie ligt met € 50-85 per ton CO₂ lager dan de € 125 van de nationale CO₂-heffing. Op basis van de huidige verwachtingen is het daarom inderdaad waarschijnlijk dat het tarief van de CO₂-heffing in 2030 hoger zal zijn dan de EU-ETS-prijs, en bestaat er een reële kans dat het tarief ook op momenten in de jaren voorafgaand aan 2030 hoger zal liggen. Omdat de EU-ETS-prijs wordt bepaald op de markt kan niet met zekerheid worden gezegd wanneer dit het geval zal zijn. De huidige EU-ETS-prijs (ca. € 57) wordt in 2024 door het tarief van de heffing overtroffen.

4

Deelt u de mening dat het uitsluiten van de nationale CO₂-heffing in de berekening van de subsidiehoogte van SDE++, mogelijk kan leiden tot oversubsidiëring van CCS? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

Nee, deze mening deel ik niet. De CO₂-heffing dient namelijk niet om de onrendabele top van projecten te verkleinen. Om deze reden wordt in de SDE++ dan ook niet gecorrigeerd voor de CO₂-heffing. Tevens verwijs ik u naar het antwoord op vraag 6.

5

Ziet u ook een risico dat de investeringsbeslissing van industriële partijen die een keuze moeten maken tussen CCS of duurzame technieken om CO₂ te reduceren, wordt verstoord doordat deze partijen rekenen op een veel te riant subsidie voor CCS? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

Nee, ik zie dit risico niet omdat het niet corrigeren voor de CO₂-heffing in de SDE++ uniform geldt voor alle technieken waar CO₂-heffingsplichtige bedrijven SDE++-subsidie op kunnen aanvragen, niet uitsluitend voor CCS. Ook ben ik niet van mening dat de subsidie van CCS te riant is, deze is gebaseerd op de onrendabele top-berekeningen van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) waarbij met marktconforme parameters gerekend is. Daarbij wordt, bij bedrijven die onder het ETS-vallen, jaarlijks gecorrigeerd voor de daadwerkelijke ETS-prijs waardoor de daadwerkelijke subsidie bij een stijgende ETS-prijs veelal lager uitvalt dan oorspronkelijk beschikt. Ten slotte geldt een overstimuleringsstoets waarbij achteraf wordt gekeken naar de daadwerkelijke kosten en opbrengsten van een project om overstimulering te voorkomen. Als er overstimulering is, zal worden gekort op de subsidie.

6

Kunt u de voor- en nadelen op een rij zetten van het meenemen van de nationale CO₂-heffing in de SDE++ zoals de ETS-prijs al wordt meegenomen? Bent u het eens dat het betrekken van de nationale CO₂-heffing 'no regret' is?

Antwoord

Nee, ik ben niet van mening dat het betrekken van de CO₂-heffing in de SDE++ 'no regret' is. Het in de SDE++ corrigeren voor de CO₂-heffingsprijs zou ingaan tegen de wortel-stokgedachte van het Klimaatakkoord, waarbij enerzijds geborgd wordt dat de industrie de reductieopgave realiseert (de stok) en anderzijds Nederland aantrekkelijk wordt gehouden voor investeringen door verduurzamende industrie (de wortel). De CO₂-heffing zoals opgenomen in het Klimaatakkoord is bedoeld als stok achter de deur: een hoge boete over het teveel aan uitstoot als bedrijven niet investeren in CO₂-reductie. De CO₂-heffing is ook alleen van toepassing op CO₂-uitstoot boven een vooraf vastgestelde benchmark voor een bepaalde sector. Het bedrijf hoeft alleen heffing te betalen als het boven die benchmark uitkomt. Daartegenover staat de wortel: een pakket aan maatregelen zoals de verbrede SDE++ om bedrijven in staat te stellen te investeren in CO₂-reductie in Nederland. Investeringen in technologieën die veelal nog niet breed toegepast worden en nu nog niet rendabel zijn. Deze instrumentenmix in onderlinge samenhang zorgt dat beide doelen van het hoofdstuk industrie uit het Klimaatakkoord worden gerealiseerd.