**Position Paper Ronde Tafelgesprek Klimaatbeleid 10 sept. 2015 N D van Egmond**

1. Ondergetekende heeft geen juridische expertise, doet derhalve geen uitspraken over de uitspraak van de Haagse Rechtbank in het Urgenda-geding en beperkt zich tot de implicaties voor klimaatverandering en klimaatbeleid.
2. De in de dagvaarding gepresenteerde informatie over klimaatverandering en klimaatbeleid worden door ondergetekende volledig onderschreven. Op weinig beleidsterreinen is er zo veel kennis en consensus daarover, als op het gebied van klimaatverandering. Op veel terreinen wordt vergaand en kostbaar beleid gevoerd met veel minder kennis, soms met zeer negatieve gevolgen, bijvoorbeeld op het gebied van de economie (financiële crisis).

Zoals ook aangegeven in de (mede ondertekende) open brief aan de MP is het bij de huidige stand van de wetenschap dan ook geen optie de door Urgenda naar voren gebrachte informatie te relativeren en met deze relativering hoger beroep te motiveren. Het is verheugend te constateren dat het kabinet dat niet gedaan heeft en hoger beroep aantekent ‘om zekerheid en eenheid in de rechtsvorming te krijgen’.

3 De helft van de uiteindelijke emissiereductie (80 -90 % in 2050) zal moeten worden gerealiseerd door besparing van energiegebruik. De enige werkelijke opties hiervoor zijn financiële incentives (beprijzing) en directe regulering (wettelijke voorschriften). Voor het realiseren van verdergaand klimaatbeleid ter bereiking van de -25 % doelstelling in 2020 (t.o.v. 1990) kunnen tegen die achtergrond de volgende opties worden genoemd:

a **Vergroening belastingstelsel**; ondanks het reeds hoge niveau van de milieu gerelateerde belastingen is er ruimtevoor verdere vergroening verschuiving van belastingen van arbeid naar (met name) CO2. De EU richtlijn energiebelastingen biedt daarvoor verschillende mogelijkheden (CE Delft /Ecofys rapport 2011 in opdracht I&M, Fin). Gedacht kan worden aan een minder degressieve energiebelasting, met hogere tarieven voor ‘middengebruikers’ in industrie, zakelijke dienstverlening en utiliteit. Ongewenste effecten voor gewenste bedrijvigheid kan via terugsluis worden gecompenseerd via inkomens- en winstbelasting. Daarnaast zijn (CE-Delft) opties de uitbreiding van de kilometer-beprijzing voor vrachtwagens en personenvervoer (op basis van milieukenmerken).

Omdat het Emissie-HandelSysteem niet werkt (en nooit zal gaan werken) zou naar Brits voorbeeld een minimum CO2-prijs ingevoerd kunnen worden of zou naast het (te ingewikkelde) EHS-regime alsnog een eenvoudige **CO2-heffing** kunnen worden ingevoerd. Meer algemeen zal toegewerkt moeten worden naar een belasting / heffingen stelsel dat voornamelijk is gebaseerd op CO2 en, zij het in mindere mate, op energie-inhoud (GJ/ton), conform de genoemde EU-richtlijn.

b Een voorbeeld van directe regulering kan de **aanpassing van het Bouwbesluit** zijn. Daarbij zou wettelijk kunnen worden geëist dat nieuwbouw op een nader te bepalen korte termijn energieneutraal wordt. Een dergelijke maatregel heeft positieve economische en technologische effecten.

c De **uitfasering van kolencentrales** zou neerkomen op een emissie reductie van 15 – 18 Mton CO2, overeenkomend met 7 a 8 % van de Nederlandse emissie. De totale emissiereductie zou daarmee van de nu (met aanvullende inspanningen) haalbare 17 % op de beoogde 25 % kunnen uitkomen. De uitfasering zou te realiseren zijn door de genoemde algemene CO2-heffing, een minimum EHS-prijs of door een specifieke kolen-tax. Deze maatregelen zouden een aanvulling betekenen op het SER-Energie akkoord.

d Een **klimaatwet** naar Brits voorbeeld, zou de nu aangekaarte juridische problematiek kunnen verhelderen. In de UK is een klimaatwet aangenomen (2008) waarin de doelstellingen voor 2050 zijn vastgelegd, en eveneens wettelijk bindende CO2-emissieplafonds zijn vastgelegd. Tevens is het daarin adaptatiebeleid opgenomen.