

Bijlage 1 - overzicht mogelijke fiscale klimaatmaatregelen per sector		
Sector	Voorstellen	Aandachtspunten
Gebouwde omgeving (tekort: 1,3 Mton)	Verhogen energiebelasting aardgas (CO₂-reductie afhankelijk van maatvoering): maatvoering op basis van onderzoek CE Delft (opdracht FIN) naar welke prijsniveaus nodig is om het afgesproken klimaatdoel te realiseren. Hiervoor worden verschillende varianten doorgerekend, waaronder combinatie van hogere energiebelasting aardgas en normering koopwoning (o.a. verplichte isolatie bij transactie).	Een verhoging van de energiebelasting op aardgas is – in combinatie met aanvullende normering – mogelijk nodig om het afgesproken klimaatdoel in de gebouwde omgeving te halen. In het hoofdlijnenakkoord is echter afgesproken om de energiebelasting op gas te verlagen en geen normering van de CV-ketel in te voeren. Door VRO zijn veel subsidievoorstellen gedaan. Hiervoor is echter geen ruimte onder het Klimaatfonds (in eerste beoordeling ongeveer 7 mld. aan claims afgewezen). In het voorjaar moet ook een besluit worden genomen over de scope van de bijmengverplichting voor groen gas (of de glastuinbouw er wel/niet onder gaat vallen en zo niet, of de bijmengverplichting überhaupt door gaat). Mogelijk komt er dan ook een roep om de meerkosten van de bijmengverplichting (4 – 12 cent) te compenseren via een juist lagere energiebelasting op aardgas. Hiervoor is geen dekking. Mogelijk komt de wens op een speciaal energiebelastingtarief voor groen gas te introduceren. Dit is, in ieder geval op korte termijn, uitvoeringstechnisch niet mogelijk. Ook hiervoor is aanzienlijke dekking nodig. Een generieke tariefsverlaging zou verstandiger zijn. Overigens is de belastingvermindering in de energiebelasting al ter compensatie met circa 28 euro verhoogd. Dit bedrag is echter lager dan de kostenstijging als gevolg van de bijmengverplichting.
	Verlaging energiebelasting op elektriciteit (tot 10.000 kWh) (CO₂-reductie afhankelijk van maatvoering)	Verlaging van de energiebelasting op elektriciteit kost circa 248 mln. per 1 cent (tot 10.000 kWh) en maakt overstap naar een warmtepomp financieel aantrekkelijker. Uitgaande van een gemiddeld elektriciteitsverbruik voor een huishouden van 2500 kWh leidt dit tot een financieel voordeel van 25 euro per jaar (huishouden met warmtepomp heeft een hoger elektriciteitsverbruik en dus groter financieel voordeel). Binnen de energiebelasting is er alleen financiële dekking als de energiebelasting op aardgas wordt verhoogd.
Mobiliteit (tekort: 2,5 Mton)	Maatregelpakket om ingroei elektrische personenauto's te versnellen (circa -0,6 Mton) - Normering zakelijk wagenpark via eindheffing voor werkgevers (werkgevers stellen in principe geen fossiele auto meer ter beschikking aan werknemer, anders betalen ze extra heffing in de inkomstenbelasting) - Verhogen aanschafbelasting (bpm) voor fossiele personenauto's	Binnen de mobiliteitssector zijn er grofweg drie mogelijkheden voor extra emissiereductie: 1) een (fiscaal) maatregelpakket om de EV-ingroei te versnellen, 2) (gerichte) extra bijmenging van biobrandstoffen, 3) het verminderen van het aantal fossiele kilometers. Op dit moment worden verschillende varianten uitgewerkt ten behoeve van het BWO mobiliteit.

	- Hogere korting in de motorrijtuigenbelasting voor emissievrije personenauto's - Dekking via progressiever maken motorrijtuigenbelasting (grote auto's gaan meer betalen). - Buiten de fiscaliteit: nieuwe aanschafsubsidie particulieren Voor bestelauto's: - Tariefkorting in motorrijtuigenbelasting voor elektrische bestelauto's (ter compensatie van meergewicht accupakket)	De maatregelen die worden uitgewerkt liggen politiek gevoelig, vanwege de lastenstijging voor de fossiele automobilist. Maatregelen die de EV-ingroei versnellen, leiden tot extra grondslagerosie van de overheidsinkomsten. Uit de doorrekening moet blijken of de grondslagerosie in het pakket al wordt gedekt via een verhoging van de bpm (onderdeel pakket) of dat aanvullende dekkingsmaatregelen nodig zijn. Extra bijmenging van biobrandstoffen draagt niet bij aan het energiebesparingsdoel; de fossiele emissies dalen (goed voor het klimaatdoel), maar er wordt niet minder brandstof verbruikt.
	Hervorming autobelastingen (EV laten meebetalen op termijn): - Aanpassen grondslag bpm, zodat een EV in de toekomst ook bpm gaat betalen - Verhogen motorrijtuigenbelasting voor elektrische auto's om derving accijns op te vangen of introductie elektrische kilometerbelasting.	Vanuit oogpunt overheidsfinanciën wenselijk om langjarig pad vast te leggen, waarin langzaam wordt toegewerkt naar een vergelijkbare lastendruk voor een elektrische auto als een fossiele auto nu. Opletpunt is dat het ingroeipad niet te snel gaat, want dan schaadt het de klimaatdoelen (vanaf 2035 geldt op Europees niveau verplichting dat alle nieuwe auto's emissievrij zijn, dan kan worden gebruikt als ankerpunt). Vanuit oogpunt van congestie en lastenverdeling, is een elektrische kilometerbelasting het meest geschikte instrument om de derving in de brandstofaccijns op te vangen. Als alternatief kan ook worden gekozen voor het verhogen van de motorrijtuigenbelasting voor elektrische auto's.
	Accijnsverhoging/verlaging (-0,5 Mton of +0,5 Mton)	Naar verwachting is maximaal 0,8 Mton reductie mogelijk met maatregelen die sturen op maximale groei van elektrische auto's. Als het wenselijk is om extra emissiereductie bij personenauto's te realiseren, dan kan dit alleen door extra biobrandstoffen bij te mengen en/of de accijns te verhogen. Dit leidt allebei tot een stijging van de pomprijs. Daarnaast bestaat er een politieke wens om de huidige accijnskorting te verlengen. Indien de accijnskorting voor alleen benzine wordt verlengd, dan leidt dit tot een budgettaire derving van 1,1 miljard euro (2026, neemt in latere jaren iets af). Daarnaast neemt de CO₂-uitstoot toe met circa 0,5 Mton, wat het maken van een klimaatpakket moeilijker maakt.
	Tarief vliegbelasting differentiëren naar afstand vanaf 2027	Afspraak HLA, met doel om vanaf 2027 extra budgettaire opbrengst van 248 mln. te realiseren. Op dit moment worden verschillende varianten doorgerekend door CE Delft en is het voorstel in internetconsultatie. De emissies van luchtvaart tellen niet mee voor het nationale klimaatdoel.
	Rode diesel alleen voor biobrandstoffen, in combinatie met een aanscherping van de Jaarverplichting Energie voor Vervoer (potentieel circa 0,8 Mton)	Afspraak in het HLA om per 2027 rode diesel voor agrariërs opnieuw in te voeren. Dit leidt tot een beperkte stijging (0,1 Mton) van de CO₂-uitstoot vanwege extra gebruik van fossiele brandstoffen. Als alternatief wordt momenteel ook de mogelijkheid onderzocht om de korting voor agrariërs alleen voor 100% biobrandstof (HVO100) in te voeren.

		Additionaliteit voor klimaatdoelbereik vereist dat de Jaarverplichting Energie voor Vervoer (de norm die onder meer behelst het bijmengen van biobrandstoffen) wordt aangescherpt. Als alle boeren 100% overgaan op HVO100, en dit niet tot verdringing leidt, dan wordt een klimaatwinst bereikt van 0,8 Mton. Het is niet zeker het realiseren van een kostenreductie voor HVO100 juridisch gezien kan, en zo ja, of HVO100 goedkoper kan worden gemaakt dan fossiele diesel (anders blijft er een prikkel om fossiele diesel te gebruiken). Dat wordt momenteel uitgezocht.
Glastuinbouw (tekort: 1,5 Mton)	Aanscherpen CO2-heffing glastuinbouw , in combinatie met besluit ETS2 en bijmengverplichting groen gas (1,5 Mton, mede afhankelijk van maatvoering)	In het convenant met de glastuinbouw sector is afgesproken dat met het tarief van de CO2-heffing glastuinbouw het restemissiedoel van de glastuinbouwsector wordt geborgd (4,3 Mton). Op dit moment wordt in een nieuwe studie berekend hoe hoog het tarief moet worden. Waarschijnlijk is een forse verhoging nodig. De eerste resultaten suggereren een tarief tussen de 30 en 150 euro/ton CO2 in 2030, waarbij de 150 euro/ton CO2 is gebaseerd op een eerste doorrekening op basis van aannames van PBL. Het tarief van de CO2-heffing loopt in het basispad op naar 17 euro/ton CO2 in 2030. Daarnaast moet in het voorjaar een besluit worden genomen of de glastuinbouwsector onder het nieuwe emissiehandelssysteem (ETS2) en de bijmengverplichting gaat vallen. Een uitzondering voor de glastuinbouw maakt deze regelingen (zeer) lastig uitvoerbaar. Deze regelingen hebben echter geen draagvlak bij Glastuinbouw Nederland, omdat ze vrezen dat het leidt tot extra lasten zonder dat het nodig is voor het afgesproken klimaatdoel. Ambtelijk worden verschillende pakketten (met/zonder ETS2, met/zonder bijmengverplichting, etc.) ter besluitvorming voorbereid.
Veehouderij/akkerbouw (tekort: 3,6 Mton excl. landgebruik en 7,6 Mton inclusief landgebruik)	Implementatie doelsturing via een emissieheffing (CO2-effect afhankelijk van maatvoering)	Door FIN wordt momenteel onderzoek gedaan naar de effecten van een emissieheffing in de veehouderij en akkerbouw (afgesproken in het vorige BWO landbouw). Op dit moment ontbreekt namelijk borgend beleid in deze sector. Een emissieheffing per ton methaan of aan de marge – waarbij een boer alleen belasting hoeft te betalen als het bedrijfsspecifieke doel niet wordt gehaald – kan een effectieve invulling zijn van de afspraak in het HLA om een vorm van doelsturing in te vullen.
Industrie (tekort: 7,6 Mton)	Verhogen tarief CO2-heffing industrie na 2030 (max. 3 Mton in 2030)	Het tarief van de CO2-heffing industrie is op dit moment te laag om de verduurzamingsmaatregelen die nodig zijn voor het afgesproken heffingsdoel, voldoende rendabel te maken. Tegelijkertijd zorgen ook o.a. de hoge nettarieven en onzekerheid rondom het CO2-afvangproject Aramis ervoor dat de verduurzaming van de industrie stakt. In het HLA is afgesproken om de vorig jaar beoogde tariefverhoging van de CO2-heffing tot 2030 terug te draaien. Als alternatief kan worden

		overwogen om de CO2-heffing na 2030 te verhogen door bijvoorbeeld een prijspad tot 2040 vast te leggen. De prijsprikkel wordt dan structureel goed gezet, maar op een later moment zodat de industrie ook meer handelingsperspectief heeft. Dit vergroot tevens de voorspelbaarheid en betrouwbaarheid van de overheid.
	Aanvullende beprijzing ETS2 industrie (CO2-effect afhankelijk van maatvoering)	Op dit moment onderzoekt FIN welk prijsniveaus voor de ETS2 industrie nodig is om het afgesproken klimaatdoel in 2030 te realiseren. De resultaten zijn half februari beschikbaar. Indien een hogere CO2-beprijzing nodig is, dan kan dit via ophoging van de energiebelasting op aardgas.
Circulaire economie (tekort: onderdeel industrie)	Aanscherpen CO2-heffing industrie voor alleen AVI's (CO2-effect afhankelijk van maatvoering, 1 – 3 Mton) (vrijgestelde uitstoot naar nul in 2032, tarief naar 600 euro/ton CO2 in 2035).	PBL raamt in de klimaat- en energieverkenning geen emissiereductie voor afvalverbrandingsinstallaties, omdat afvang van CO2 ondanks beschikbare subsidies onvoldoende onrendabel is en een "stok" in het beleid ontbreekt. De weglekrisico's voor verbranding van Nederlands afval zijn beperkt, omdat kosten kunnen worden afgewenteld in de poorttarieven. Afvalbeprijzing leidt tot minder afvalimport, wat nodig is om de prikkel voor recycling in het buitenland te versterken. FIN heeft een voorstel uitgewerkt, waarin alleen voor AVI's het tarief voor de CO2-heffing industrie geleidelijk wordt opgehoogd naar 600 euro per ton CO2 in 2035 en de vrijgestelde uitstoot wordt verlaagd naar nul in 2032. Potentieel van emissiereductie in 2035 is 6 Mton. Met PBL wordt overlegd welk effect in 2030 kan worden verwacht.
	Circulaire plastic heffing (HLA: 547 mln. vanaf 2028)	Op dit moment wordt een impactanalyse naar de voorgenomen circulaire plastic heffing uitgevoerd. Deze heffing is in het HLA afgesproken en moet 547 mln. per jaar opleveren vanaf 2028. De plastic heffing kent waarschijnlijk grote weglekrisico's en overlapt bovendien met de plastic norm (verplicht aandeel circulaire plastics voor plastic verwerkers), waar in het voorjaar ook een besluit over moet worden genomen. Vanuit FIN wordt daarom ook gekeken naar alternatieven om het budgettaire bedrag binnen het CE domein op te halen, zoals aanscherping van de afvalstoffenbelasting.