

DE JUISTE PRIKKELS OM HET KLIMAAT TE REDDEN

Gert Peersman (column verschenen in De Standaard op 21 januari 2020)

De consensus is groot dat CO₂-uitstoot door fossiele brandstoffen de belangrijkste oorzaak van de klimaatverandering is. Over de aanpak zijn de meningen daarentegen verdeeld. Maar of u nu ecologist of ecomodernist bent, zonder een wereldwijde CO₂-taks zal het klimaatprobleem niet opgelost raken. Uit onderzoek van de gerenommeerde klimaateconomen John Hassler en Per Krusell blijkt dat een beperkte taks zelfs zou volstaan.

Wie gelooft dat technologische innovaties het probleem zullen oplossen, moet beseffen dat die er niet vanzelf komen: als CO₂-uitstoot kosteloos is, is er in een vrije markt geen enkele prikkel om te innoveren in technieken die de uitstoot reduceren. Pas wanneer uitstoot duur wordt, en dat is het geval met een CO₂-taks, zullen bedrijven innoveren en gezinnen energiebesparende maatregelen nemen.

In deze krant verdedigt Jos Delbeke, de voormalig directeur-generaal Klimaat van de Europese Commissie, het Europese systeem van emissieplafonds met verhandelbare emissierechten (*DS 20 januari*). Dat geeft ook goede prikkels, maar economisch is dat minder efficiënt. Een volumebeperking leidt bijvoorbeeld tot volatiliteit in de prijzen van emissierechten (door veranderingen in de vraag naar die rechten). Tijdens de crisis was er bijvoorbeeld een forse prijsdaling. Dat betekent dat bedrijven niet weten wat hun effectieve emissiekosten zijn. En bij onzekerheid gaan bedrijven minder snel investeren. Bij een CO₂-taks zijn de kosten daarentegen bekend. Het is administratief ook eenvoudiger en er is geen reden waarom een taks moeilijker af te spreken zou zijn tussen landen dan emissievolumes.

Een realistische CO₂-taks zal er niet in slagen om het gebruik van conventionele aardolie en -gas drastisch te verminderen, evenmin als de alternatieven voor de taks. De kostprijs om die fossiele brandstoffen te ontginnen, is bijna nihil en substantieel lager dan de productiekosten van alle andere energiebronnen, waardoor het altijd winstgevend zal blijven om ze op de markt te brengen. Maar volgens Hassler en Krusell is dat geen ramp. Het zijn efficiënte energiebronnen, waarvan de baten groter zijn dan de geschatte klimaatkosten van hun uitstoot. Het potentiële volume is bovendien beperkt: zelfs als alle conventionele olie- en gasvoorraden die nog in de grond zitten worden opgebruikt, zal dat tot een beperkte opwarming van de aarde leiden.

Dat ligt anders voor steenkool (en onconventionele olie- en gasbronnen), en daar ligt de sleutel. De steenkoolreserves zijn gigantisch en vormen de grootste bedreiging voor het klimaat. Alleen: door de torenhoge ontginningskosten is het amper winstgevend om steenkool te ontginnen. Een beperkte CO₂-taks volstaat dus om die energiebron onrendabel te maken zodat de steenkool in de grond blijft zitten. Volgens klimaatmodellen zou dat ook voldoende zijn om de opwarming van de aarde binnen de perken te houden.

Delbeke pleit er ook voor om groene energie te subsidiëren, maar dat is opnieuw minder efficiënt dan een CO₂-taks. Groene energie is prima, maar zal alleen gunstig zijn voor het klimaat als het energieprijzen zodanig doet dalen dat steenkool onrendabel wordt en in de grond blijft zitten. Anders gebruiken we groene energie én steenkool. Hetzelfde geldt overigens voor kernenergie. Maar subsidies kosten handenvol geld. Door de daling van energieprijzen zal er meer energieconsumptie zijn (inclusief conventionele aardolie en -gas), terwijl er minder prikkels zijn om energiebesparende maatregelen te

nemen (bijvoorbeeld isoleren). Bij een taks op fossiele brandstoffen worden die evengoed vervangen door groene energie, maar is er geen algemene daling van energieprijzen, waardoor de prikkels om zuinig met energie om te springen blijven.

De grootste uitdaging is dat een CO₂-taks pas gunstig is voor het klimaat als ze wereldwijd wordt ingevoerd. Als ze alleen in Europa wordt ingevoerd, zal volgens het onderzoek van Hassler en Krusell de opwarming van de aarde nauwelijks afremmen. Daar knelt het schoentje, want landen zoals China tonen weinig appetijt om dat te doen. Maar dat mag Europa niet weerhouden om ervoor te gaan. Als we de rest van de wereld tonen dat de negatieve bijwerkingen beperkt zijn, zullen andere landen ook op de trein springen.

Aangezien een beperkte taks volstaat om steenkool onrendabel te maken, zouden de bijwerkingen effectief goed kunnen meevallen. Bovendien blijkt uit vergelijkingen tussen landen dat er veel efficiënter met energie wordt omgegaan als de juiste (prijs)prikkels worden gegeven.

Er is een succesvol praktijkvoorbeeld. Zweden heeft de CO₂-taks die het in de jaren 90 heeft ingevoerd intussen fors verhoogd. Uit recent onderzoek blijkt dat dit tot een significante daling van de Zweedse CO₂-uitstoot heeft geleid, zelfs driemaal zoveel als de modellen hadden voorspeld, terwijl Zweden economisch niet minder heeft gepresteerd dan andere landen.

Een CO₂-taks kan ten slotte ook sociaal ingevoerd worden door de opbrengsten te laten terugvloeien naar hen die het meest onder de taks lijden: de lage inkomensklassen. Gemiddeld verliezen de lage inkomens daardoor geen koopkracht, maar krijgen ze wel de juiste energieprijsprikkels om te besparen op hun energieverbruik. En zodra er voldoende technologische vooruitgang is, betaalt de facto niemand nog de taks.