

Fossiel schandaal

**18 voorstellen
voor een
groene doorbraak**



Verhagen, pak dat fossiel schandaal aan

De komende jaren moet de overheid flink bezuinigen om de financiën weer op orde te krijgen. Tegelijkertijd staan we voor grote uitdagingen op groen gebied. In de komende jaren moeten we koers zetten naar een schone energievoorziening. Dat vraagt om een heldere koers en om duidelijke politieke keuzes. GroenLinks vindt het daarom vreemd dat de overheid producenten en consumenten van fossiele energie jaarlijks met miljarden Euro's aan overheidssteun spekt.

De onderzoeksbureaus Ecofys en CE Delft becijferden vorig jaar dat het Rijk jaarlijks €5,8 miljard uitgeeft aan steunmaatregelen voor fossiele energie. Deze verkapte subsidies remmen de doorbraak van schone energie af. Er gaat slechts €1,4 miljard aan overheidsgeld naar schone energie toe. Niet zo gek dus dat schoon de kans niet krijgt om door te breken. GroenLinks wil koers zetten naar een schone energievoorziening. Dan moet je om te beginnen zorgen voor een eerlijk speelveld. Er moet een einde komen aan de oneerlijke concurrentie tussen vieze en schone energie.

Vorig jaar deed GroenLinks een oproep aan belastingbetalers om voorbeelden van verkapte subsidies voor fossiele energie te nomineren als fossiel schandaal. In totaal kregen we bijna 100 reacties van betrokken Nederlanders. Een greep uit de inzendingen: overheidssteun voor kolencentrales en voor de opslag van kernafval, accijnsvrijstelling voor kerosine, subsidie voor ondergrondse CO2-opslag, lage energiebelasting voor grootverbruikers, het fiscaal bevoorrecht van leaseauto's, laag BTW-tarief op vlees, exportkredieten van de overheid voor fossiele bedrijven en werkgelegenheidssubsidies voor kolenmijnen in Europa.

GroenLinks heeft een deskundige jury gevraagd om de beste voorbeelden te selecteren. De jury heeft een top 18 gemaakt van maatregelen die niet passen in een volwassen economie en die we als eerste af zouden moeten schaffen.

De jury bestond uit:

Ton van Dril (ECN)

Frans Alkemade (SRON Netherlands Institute for Space Research)

Geert Bergsma (CE Delft)

Titia van Leeuwen (coördinator van het GroenLinks-Milieunetwerk)

GroenLinks biedt de einduitslag van fossiel schandaal bij dezen aan minister Verhagen aan. Met het dringende verzoek om de maatregelen die verduurzaming tegenwerken zo snel mogelijk af te schaffen. Dat is eerlijk, helpt ons de economie te vergroenen en is goed voor de schatkist. Voor sommige steunmaatregelen geldt dat Verhagen het afschaffen ervan moet agenderen voor Europese en internationale onderhandelingen over energie.

Tot slot, willen wij via deze weg graag iedereen bedanken die heeft bijgedragen aan Fossiel Schandaal. Alle Nederlanders die voorbeelden ingestuurd hebben en de jury die de beste voorstellen geselecteerd heeft.

Liesbeth van Tongeren, namens de Tweede Kamerfractie van GroenLinks.

1. Geen accijns op kerosine voor vliegverkeer

Internationaal vliegverkeer betaalt nog steeds geen accijns op brandstof. Dit in tegenstelling tot andere gebruikers van brandstof, zoals automobilisten. Daardoor ontstaat oneerlijke concurrentie tussen het vliegtuig en andere vervoersmiddelen. Deze stimulans op vliegen veroorzaakt veel onnodige vervuiling.

Milieueffect	Kosten per jaar	Reden van invoering
<p>Bijna 1,3 Megaton CO2-equivalenten.</p> <p>Ruim 2,4 Kiloton SO2-equivalenten.</p> <p>Bron: 'Environmental Harm of Hidden Subsidies: Global Warming and Acidification' van Beers en Van den Bergh, 2009.</p>	<p>Bijna €1,7 miljard</p> <p>Bron: 'Overheidsingrijpen in de energiemarkt' van Ecofys en CE Delft, 2011.</p>	<p>In 1944 is het Verdrag van Chicago afgesloten. Daarin is afgesproken om de luchtvaart uit te zonderen van accijns op kerosine.</p> <p>Dit om de ontwikkeling van de luchtvaartsector te stimuleren en daarmee mobiliteit te stimuleren.</p> <p>Inmiddels kan de luchtvaartsector prima op eigen benen staan.</p>

2. Een veel lagere energiebelasting voor grootverbruikers dan voor kleinverbruikers

(Degressieve tariefstructuur in de energiebelasting.)

Grote bedrijven betalen per kWh veel minder energiebelasting dan consumenten en kleine bedrijven voor dezelfde hoeveelheid stroom betalen. Hierdoor worden grootverbruikers onvoldoende gestimuleerd om energie te besparen. Ook is het vreemd dat bijvoorbeeld een kleine bierbrouwer relatief gezien meer energiebelasting moet betalen dan een grote.

Milieueffect	Kosten per jaar	Reden van invoering
<p>De energiebelasting geeft onvoldoende prikkels aan grootverbruikers om in energiebesparing te investeren.</p> <p>Het precieze milieueffect is niet kwantificeerbaar.</p> <p>Bekend is wel dat alleen al de belastingvrijstelling voor grootverbruikers ruim 0,8 Mton extra CO2-uitstoot oplevert en bijna 20 Kton SO2.</p>	<p>Ruim €1,8 miljard</p> <p>Bron: 'Overheidsingrijpen in de energiemarkt' van Ecofys en CE Delft, 2011.</p>	<p>Grootverbruikers betalen weinig tot geen energiebelasting, omdat de overheid rekening wil houden met hun internationale concurrentiepositie.</p> <p>De Nederlandse industrie betaalt minder voor haar elektriciteit en gas dan het EU-gemiddelde en dan ons omringende landen als Duitsland en België.</p>

Bron: 'Environmental Harm of Hidden Subsidies: Global Warming and Acidification' van Beers en Van den Bergh, 2009.		Bron: Eurostat, Energy prices, 2010. Er kan dus best een schepje bovenop zonder de concurrentiepositie aan te tasten.
--	--	--

3. Leasecontracten auto's voor werknemers met gratis brandstof

Werknemers die veel dienstreizen maken krijgen vaak een auto van de zaak. Het gebruik van een leaseauto is fiscaal aantrekkelijk, omdat je tot 500 kilometer privégebruik belastingvrij rijdt. Het is nog steeds zo dat het voor een groot deel van de leaserijders helemaal niets uitmaakt of ze veel of weinig rijden. De belasting van de overheid is gewoon een vast bedrag en in veel leaseregelingen is de brandstof voor de werknemer ook helemaal gratis. Dit maakt dat mensen met zo'n leaseauto al snel meer gaan rijden dan dat ze zonder leaseauto zouden doen. Als maatschappij zitten we dan met files, hoge kosten voor extra asfalt en meer vervuiling. Net als Nederlanders zonder leaseauto zouden ook de leaserijders voor brandstof en autogebruik moeten betalen.

Milieueffect	Kosten	Reden van invoering
Leaserijden is aantoonbaar meer vervuilend dan 'gewoon autorijden'. Leaseauto's zijn gemiddeld zwaarder dan het gemiddelde autogewicht en gebruiken meer brandstof. Bron: Responsible lease, CE Delft, 2004.	€600 miljoen. Bron: Keuzes in Kaart 2010.	Mobiliteit van werknemers stimuleren en aantrekkelijke secundaire arbeidsvoorwaarden bieden. Je zou als werkgever natuurlijk ook een OV-jaarkaart aan kunnen bieden of alleen de brandstof voor zakelijk gebruik kunnen vergoeden.

4. Verlaagd tarief energiebelasting glastuinbouw

We kunnen hele energiezuinige kassen ontwerpen. Er zijn zelfs kassen die energie leveren, maar de meeste gebruiken nog heel veel energie. De glastuinbouw betaalt net zoals de zware industrie weinig energiebelasting. Daardoor is er geen stimulans voor bedrijven in de glastuinbouw om te investeren in energiebesparing. Kortom, een scheve situatie.

Milieueffect	Kosten	Reden van invoering
Als we de extra opbrengst investeren in energiezuinige en energieleverende kassen, dan kan deze maatregel een CO2-reductie van 2 Mton opleveren. Bron: Instrumenten voor energiebesparing. ECN, 2006.	Het kost de schatkist ongeveer €174 miljoen per jaar. Bron: Rijksbegroting 2010.	De concurrentiepositie van de glastuinbouw versterken. Maar juist het stimuleren van energiebesparing in de glastuinbouwsector zal de innovatie- en concurrentiekracht op de langere termijn versterken.

5. Nederlandse consumenten van energie betalen de verzwaring van kabels voor kolencentrales

We betalen allemaal mee aan de aansluiting van kolencentrales op het energienet, maar kolenstroom is vaak bestemd voor de export. Ook voor de kabels tussen Nederland en andere landen betalen niet de producenten, maar de gebruikers.

Milieueffect	Kosten	Reden van invoering
Bevoordeling van kolencentrales remt de doorbraak van schone stroom af.	De komende jaren zullen er miljarden Euro's geïnvesteerd worden in het Nederlandse elektriciteitsnet. Bron: Elektriciteitsverbruik stijgt weer. Website Tennet., 21 juni 2011. Die investeringen zijn grotendeels nodig om fossiele elektriciteitscentrales op het net aan te sluiten. Toch betalen de exploitanten van die centrales er nauwelijks aan mee.	Productie van kolenstroom is nog steeds goedkoop, omdat de milieukosten onvoldoende worden doorberekend. De productie van goedkope kolenstroom wordt daarom ondersteund. Nederland komt Europees gezien steeds meer alleen te staan. Een land als Duitsland maakt volop werk van schone stroom.

6. Lagere accijns op rode diesel

Landbouwwerktuigen en wegenbouwvoertuigen betalen een lagere accijns op de diesel die ze gebruiken terwijl ze net als andere voertuigen ook vervuilen en de weg gebruiken. In sommige gebieden wordt een groot deel van de kosten van wegonderhoud zelfs veroorzaakt door deze voertuigen. De huidige situatie is scheef. Daarnaast is de huidige regeling fraudegevoelig en administratief lastig.

Milieueffect	Kosten	Reden van invoering
Door diesel voor de landbouw en motorvoertuigen in de bouw lager te belasten, worden deze sectoren niet gestimuleerd om in zuinigere of duurzamere voertuigen te investeren.	€236 miljoen per jaar. Bron: 'Overheidsingrepen in de energiemarkt' van Ecofys en CE Delft, 2011.	De kosten voor de landbouw- en bouwsector kunstmatig laag houden.

7. Vrijstelling kolenbelasting voor elektriciteitssector

Elektriciteitscentrales betalen geen belasting op kolen en gas terwijl andere gebruikers van deze energiebronnen dat wel moeten. Als een consument naar de winkel gaat om een zak (steen)kolen te kopen, dan moet hij/zij daarover belasting betalen. Maar energiebedrijven hoeven die belasting niet te betalen. De vele scheepsladingen kolen die in een kolencentrale verdwijnen, zijn vrijgesteld van de kolenbelasting.

Milieueffect	Kosten	Reden van invoering
<p>De bestaande kolencentrales stoten samen ongeveer 23 megaton CO2 uit. Dat is gelijk aan de uitstoot van ongeveer 7,5 miljoen auto's. Daarnaast stoten kolencentrales ook stoffen uit die schadelijk zijn voor de gezondheid van mensen, zoals NOx, SO2 en fijn stof.</p> <p>De uitstoot van deze stoffen zal de komende jaren toenemen door de bouw van nieuwe kolencentrales.</p> <p>Via een verkapte subsidie op kolen, steunt de overheid deze ouderwetse, vervuilende manier van energieproductie.</p> <p>Bronnen:</p> <p>*Voorstel van wet van het lid Van Tongeren tot wijziging van de Wet belastingen op milieugrondslag in verband met het beperken van de emissies van broeikasgassen door Kolengestookte elektriciteitscentrales. De Tweede Kamer heeft deze wet in eerste termijn besproken en moet er nog in tweede termijn over spreken. *Eneco, 23 juli 2011.</p>	<p>€110 miljoen per jaar. Dit bedrag zal door de bouw van nieuwe kolencentrales fors stijgen. Daardoor zullen er immers meer kolen in kolencentrales verstoekt worden.</p> <p>Bron: eigen berekening. We verstoppen in Nederland rond de 8,5 miljoen ton kolen in kolencentrales. De kolenbelasting, waarvan exploitanten van kolencentrales zijn uitgezonderd, bedraagt €12,95 per ton kolen.</p>	<p>De regering zegt hiermee dubbelbelasting te voorkomen, omdat consumenten en bedrijven al energiebelasting betalen.</p> <p>Maar er is geen enkele reden waarom je geen dubbele belasting zou kunnen heffen op vervuilende, inefficiënte energiebronnen.</p>

8. Fiscaal bevoordelen van oude auto's (vrijstelling motorrijtuigenbelasting voor auto's ouder dan 30 jaar)

Oude auto's zijn veel vervuiler dan nieuwe. Een aantal Mercedes-modellen van rond de 30 jaar oud rijdt nog prima en worden ook gebruikt voor woon-werkverkeer. Het is niet logisch om die onder de oldtimer regeling te laten vallen zonder wegenbelasting. Deze vrijstelling zou alleen moeten gelden voor de echte oldtimers waar weinig mee gereden wordt (minder dan 3000 kilometer). Nog beter zou het zijn als we in plaats van de huidige wegenbelasting een kilometerheffing in zouden voeren. Dan betalen alle automobilisten per gereden kilometer.

Milieueffect	Kosten	Reden van invoering
Oldtimers stoten volgens staatssecretaris Atsma 50 tot 100	€119 miljoen.	Het idee is dat een oldtimer een hobbyvoertuig is en niet

<p>keer zoveel schadelijke stoffen uit als nieuwe auto's. Door de belastingvrijstelling zijn er relatief veel Nederlanders die een oldtimer aanschaffen.</p> <p>Bron: Elsevier fiscaal, 24 november 2011: http://www.elsevierfiscaal.nl/fiscaal-actueel/nieuws/nieuws/1913/actie-tegen-toestroom-van-vervuilende-oldtimers</p>	<p>Bron: Evaluatieoverzicht belastinguitgaven, 2010.</p>	<p>dagelijks gebruikt wordt. Maar dat is lang niet in alle gevallen waar.</p>
--	--	---

9. Kleine veldenbeleid (stimulering opsporing en exploratie kleine gasvelden)

De overheid steunt het opsporen en gebruiken van kleine gasvelden. Deze steun aan fossiele energie is niet efficiënt en werkt de verkeerde kant op. De gassector kan zelf best alle kosten betalen.

Milieueffect	Kosten	Reden van invoering
<p>Gas is een fossiele brandstof. Door deze fiscale stimulans voor het opsporen en winnen van gas, worden productie en gebruik van gas gestimuleerd.</p>	<p>Producenten van gas uit kleine velden krijgen een afzetgarantie. Gasterra is verplicht hun gas af te nemen.</p> <p>Er is €196 miljoen voor begroot. In 2010 is geen gebruik gemaakt van de maatregel.</p> <p>Bron: 'Overheidsingrijpen in de energiemarkt' van Ecofys en CE Delft, 2011.</p>	<p>De regering wil de exploitatie van kleine gasvelden stimuleren om de voorraad in het Groningenveld te sparen. Er is veel onderzoek nodig om een gasveld te vinden. Daardoor is het winnen van gas uit kleine velden relatief duur. De regering wil die kosten drukken.</p> <p>We kunnen dit geld beter investeren in schone energie.</p>

10. Europese werkgelegenheidssubsidies voor kolenmijnen

Europese landen steunen winning van kolen door het toestaan van zeer langzame saneringstrajecten met overheidsbijdragen. Dit verlaagt de prijs van kolen, stimuleert het gebruik van kolen en is zonde van overheidsgeld.

Milieueffect	Kosten	Reden van invoering
<p>De kolencentrales in Nederland stoten samen ongeveer 23 megaton CO2 uit. Net zoveel als 7,5 miljoen auto's. Daarnaast stoten kolencentrales ook andere schadelijke stoffen uit.</p>	<p>Verschillende EU-landen verstrekken miljardensubsidies aan exploitanten van kolenmijnen. Zo geeft Duitsland jaarlijks €2 miljard aan subsidie en Spanje €1 miljard.</p> <p>Bron: wwv, 2010.</p>	<p>Verschillende Europese landen willen onrendabele kolenmijnen openhouden vanwege de werkgelegenheid. Het is echter veel beter om te investeren in groene banen. Die zijn toekomstbestendig.</p>

Door kolen te subsidiëren houden verschillende Europese overheden kolen concurrerend ten opzichte van andere energiebronnen.	http://wwf.panda.org/who_we_are/wwf_offices/spain/?uNewsID=194068	
--	---	--

11. Raffinaderijvrijstelling

Olie die in raffinaderijen wordt gebruikt voor de productie van olieproducten is vrijgesteld van accijnzen. Over olieproducten die bestemd zijn voor de export, hoeven raffinaderijen ook geen accijnzen te betalen.

Milieueffect	Kosten	Reden van invoering
Olie is een van de vieste fossiele brandstoffen. Toch verleent de regering financiële steun aan de productie van olieproducten door raffinaderijen vrij te stellen van accijnzen.	€44 miljoen per jaar. Bron: Evaluatieoverzicht belastinguitgaven, 2010.	Nederland en de EU willen op deze manier de concurrentiepositie van raffinaderijen versterken. Bovendien willen ze dubbele belastingheffing voorkomen, omdat je ook over de eindproducten van raffinaderijen accijnzen betaalt. Dat geldt echter niet voor exportproducten. Bovendien is er geen enkele reden waarom je geen dubbele belasting zou kunnen heffen op vervuilende, inefficiënte energiebronnen.

12. Geen accijnzen voor olie in de scheepvaart

Binnenschepen en schepen die langs de kust varen zijn vervuilend, omdat ze vervuilende brandstof gebruiken. Ze hoeven geen accijnzen over deze brandstof te betalen. Dat is scheef.

Milieueffect	Kosten	Reden van invoering
De scheepvaart stoot relatief veel luchtverontreinigende stoffen uit. Dat is schadelijk voor de volksgezondheid. Daarnaast stoot de scheepvaart ook relatief veel CO2 uit.	€440 miljoen per jaar. Bron: 'Overheidsingrijpen in de energiemarkt' van Ecofys en CE Delft, 2011.	In internationale verdragen is afgesproken om de scheepvaartsector vrij te stellen van accijnzen. Met als doel om internationale concurrentievervalsing te voorkomen. Internationale concurrentievervalsing voorkom je ook als we internationaal afspreken om

		juist wel accijns te heffen op brandstoffen voor de scheepvaart.
--	--	--

13. Overheidsdeal voor elektriciteit intensieve bedrijven voor goedkope kolenstroom

Volgens EenVandaag heeft de overheid in het geheim afspraken gemaakt met negen energie-intensieve bedrijven. Om voor hen goedkope stroom te garanderen, zorgt de regering ervoor dat exploitanten van kolencentrales niet voor hun CO2-uitstoot hoeven te betalen.

Milieueffect	Kosten	Reden van invoering
<p>De kolencentrales in Nederland stoten samen ongeveer 23 megaton CO2 uit. Net zoveel als 7,5 miljoen auto's. Daarnaast stoten kolencentrales ook andere schadelijke stoffen uit.</p> <p>Door kolen te subsidiëren houdt de overheid kolencentrales concurrerend ten opzichte van andere energiebronnen.</p>	<p>€2 miljard.</p> <p>Bron: http://www.eenvandaag.nl/binnenland/36581/afgekochte-emissierechten-betaald-door-de-overheid (2010).</p>	<p>De regering wil met deze maatregel de concurrentiepositie van energie-intensieve bedrijven stimuleren.</p> <p>De regering zou er juist goed aan doen om de innovatie- en concurrentiekracht te stimuleren door te kiezen voor groene innovaties. Dan moet je geen kolencentrales gaan subsidiëren.</p>

14. Kosten energienet niet eerlijk verdeeld

Of consumenten nu veel of weinig elektriciteit verbruiken, ze betalen allemaal evenveel voor het transport van elektriciteit. Eerder werd er gewoon per kWh afgerekend. Dit capaciteitstarief is nu een vast bedrag geworden. Dat is een krom verhaal. Ook consumenten die zelf veel stroom produceren met eigen zonnepanelen moeten hetzelfde bedrag betalen. Het zou veel eerlijker zijn als het 'de gebruiker betaalt'-principe zou gelden. Hoe meer stroom je gebruikt, des te meer transportkosten je moet betalen.

Milieueffect	Kosten	Reden van invoering
<p>Energie besparen is een noodzakelijke klimaatmaatregel. Bovendien is het zeer kostenefficiënt, want de meeste investeringen verdienen zich vanzelf terug. Maar dan moet de overheid natuurlijk geen perverse prikkels geven. Energiezuinige consumenten zouden beloond moeten worden. Daarom moet het transporttarief weer per kWh berekend worden.</p>	<p>Het kost de schatkist geen geld. Het is een onderlinge verrekening tussen consumenten. Maar consumenten die energiezuinig leven, worden door deze maatregel wel financieel in de vingers gesneden.</p>	<p>Een vast transporttarief zou overzichtelijker zijn voor consumenten.</p> <p>Dat is een krom argument. Voor de stroom zelf betaalt de consument ook per kWh. De transportkosten zouden prima in die prijs verwerkt kunnen worden.</p> <p>In de supermarkt betaal je ook alleen voor wat je zelf</p>

		meeneemt en niet voor de producten die andere consumenten meenemen.
--	--	---

15. Vrijstelling in de energiebelasting voor tuinders voor het gebruik van energie uit restwarmte

Tuinders hoeven geen energiebelasting te betalen over energie die ze opwekken met warmtekrachtinstallaties. Tuinders gebruiken veel energie. Het is op zich heel goed dat ze de restwarmte nuttig gebruiken. Maar dat hoeven we niet met een belastingvrijstelling te ondersteunen. De vervuiler betaalt. Het zou veel beter zijn om nuttig gebruik van restwarmte verplicht te stellen.

Milieueffect	Kosten	Reden van invoering
WKK is een energiebesparende techniek. In dat opzicht heeft deze maatregel wel een positief milieueffect. Maar het is gek dat de belastingbetaler moet meebetalen voor energiebesparing. De vervuiler zou moeten betalen. De regering moet het nuttig gebruik van restwarmte verplicht stellen.	De overheid loopt inkomsten uit de energiebelasting mis.	WKK is een energiebesparende maatregel. De regering wil energiebesparing stimuleren. Dat is ook goed, maar dat zou ze niet met subsidies moeten doen. Stel het nuttig gebruik van restwarmte verplicht. Als je dat voor de hele sector doet dan is er ook geen concurrentievervalsing.

16. Consumenten betalen het grootste deel van de netverlieskosten in het elektriciteitsnet

Bij het transport van elektriciteit gaat energie verloren. Consumenten draaien volgens Zembla echter grotendeels op voor deze netverlieskosten, terwijl grootverbruikers meer stroom gebruiken en dus een grotere bijdrage leveren aan de netverliezen (huishoudens veroorzaken 20% van het netverlies maar betalen 80%).

Milieueffect	Kosten	Reden van invoering
Doordat grootverbruikers slechts beperkt meebetalen aan netverliezen, kunnen zij beschikken over kunstmatig goedkoop gehouden stroom. Dat stimuleert ze onvoldoende om werk te maken van energiebesparing.	De totale netverlieskosten bedragen €350 miljoen. Consumenten betalen dus 80% daarvan. Bron: http://www.trosradar.nl/artikel_detail/bericht/netverlies/ (2010).	De energiekosten voor grootverbruikers kunstmatig laag houden. Een eerlijke verdeling van de transportkosten zorgt voor minder marktverstoring en dus voor een eerlijk speelveld.

17. Brandstof voor scheepvaart zit niet in het Europese Emissiehandelssysteem

Europese landen hebben afspraken gemaakt over het belasten van CO₂-uitstoot. Steeds meer bedrijven moeten in de komende jaren gaan betalen voor hun uitstoot. Maar de scheepvaart blijft uitgezonderd van dit systeem.

Milieueffect	Kosten	Reden van invoering
--------------	--------	---------------------

<p>De scheepvaart stoot veel broeikasgassen uit. De sector blijft buiten schot in het Europese klimaatbeleid. De scheepvaartsector wordt daardoor onvoldoende gestimuleerd om te investeren in groene innovaties.</p>	<p>Volgens de Europese Commissie zou het wereldwijd ongeveer €18 miljard per jaar opleveren als de luchtvaart en scheepvaart wel voor hun volledige broeikasgasemissies zouden moeten betalen.</p> <p>Bron: Scaling up international climate finance after 2012, European Commission 2011.</p>	<p>Internationale concurrentievervalsingen voorkomen. Er zijn internationale afspraken gemaakt om de scheepvaart uit te zonderen van milieumaatregelen. Je kunt concurrentievervalsingen ook voorkomen door juist internationaal af te spreken dat we wel werk maken van schonere luchtvaart en scheepvaart.</p>
---	--	--

18. Laag Btw-tarief op sierteelt (bloemen veelal gekweekt in kassen die veel energie gebruiken)

Producten uit de sierteelt vallen onder het lage Btw-tarief. Het lage Btw-tarief van 6% is bedoeld voor voedsel. Normale luxe producten en zeker energie-intensieve producten horen onder het 19% Btw-tarief.

Milieueffect	Kosten	Reden van invoering
<p>Het kweken van bloemen en andere sierproducten in kassen wordt hiermee gestimuleerd. Dit leidt tot extra energieverbruik in kassen. Luxegoederen als sierbloemen zouden gewoon onder het normale Btw-tarief moeten vallen. Zeker als ze met veel energie gekweekt zijn.</p>	<p>€168 miljoen.</p> <p>Bron: Het verlaagde Btw-tarief voor sierteeltproducten. LEI, Wageningen UR, 2010.</p>	<p>De concurrentiepositie van Nederlandse sierkwekers versterken. De overheid zou sierkwekers aan moeten moedigen om meer werk te maken van energiebesparing. Een verkapte subsidie op een energie-intensief luxeproduct is niet van deze tijd.</p>



GROENLINKS
ZIN IN DE TOEKOMST