

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 3049

Kamervragen van het lid **De Mos** (PVV) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «Milieunorm te streng»* (ingezonden 7 juni 2011).

Antwoord van staatssecretaris **Atsma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 1 juli 2011).

#### Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Milieunorm te streng»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Deelt u de mening dat het onacceptabel is dat onzinnige emissienormen, gebaseerd op het klimaatsprookje, de Europese luchtvaartsector mogelijk tienduizenden banen kunnen gaan kosten? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 2

Nee, deze mening deel ik niet. Om de economische effecten van ETS te beperken wordt het merendeel van de rechten gratis verstrekt. Uit eerdere onderzoeken blijkt dat luchtvaartmaatschappijen een groot deel van de kosten van ETS kunnen doorberekenen aan de consument. Hier vindt het principe toepassing dat de vervuiler betaalt. In verband met de recent door een aantal derde landen geuite dreigingen en de economische gevolgen daarvan, zal ik de Europese Commissie verzoeken om hierop actie te ondernemen en te zoeken naar een oplossing.

#### Vraag 3

Hoeveel banen verdwijnen er in Nederland door deze onzinnige emissienormen en bent u van mening dat elke baan die verdwijnt er eentje te veel is? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 3

Zie antwoord vraag 2.

<sup>1</sup> De Telegraaf, 6 juni 2011.

#### Vraag 4

Deelt u de mening dat het systeem van emissierechten waardeloos is, aangezien landen als China er bijvoorbeeld niet aan meedoen, en dat het systeem onze luchtvaartsector op achterstand zet? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 4

Het systeem is van toepassing op alle op Europese luchthavens aankomende en vertrekkende vluchten. Als China weigert mee te doen met het systeem zal dit het level playing field verstoren. Tot nu toe hebben de Chinese luchtvaartmaatschappijen voldaan aan hun verplichtingen onder het ETS. De richtlijn biedt flexibiliteit – derde landen kunnen een uitzondering krijgen mits zij equivalente maatregelen nemen met hetzelfde milieueffect. De Commissie zal uiteindelijk de beslissing nemen of derde landen onder de uitzonderingsregeling vallen.

#### Vraag 5

Hoe denkt u nu eindelijk de motie De Mos<sup>2</sup> uit te voeren, die erop gericht was om de invoering van emissiehandel voor de luchtvaart in 2012 geen nadelige concurrentiepositie dan wel een verslechtering van de netwerkpositie met zich mee te laten brengen voor de Nederlandse luchtvaart en zodoende het level playing field niet te verstoren?

#### Antwoord 5

Nederland zet zich op Europees en internationaal niveau in voor het tot stand brengen van een mondiaal emissiehandelssysteem voor de luchtvaart om nadelige effecten van het Europese ETS op de concurrentiepositie van de Nederlandse luchtvaart als gevolg van verstoring van het level playing field zo gering mogelijk te doen zijn. De Europese richtlijn is door de lidstaten ondertekend en in hun nationale wetgeving geïmplementeerd. De oplossing moet worden gezocht binnen de kaders van de richtlijn, bijvoorbeeld door de mogelijkheid voor het derde land om equivalente maatregelen te treffen en zo een uitzondering te krijgen op het luchtvaart ETS. Dit is nog een onderwerp waar hard aan wordt gewerkt met de Commissie en de andere lidstaten. Daarbij moeten wij er voor waken ons hierbij door derde landen onder druk te laten zetten.

#### Vraag 6

Deelt u de mening dat de regels omtrent het schadeloos stellen van passagiers nader tegen het licht moeten worden gehouden, aangezien deze niet gelijkelijk worden gehandhaafd in Europa en daardoor mogelijk onze Nederlandse sector op achterstand wordt gezet? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 6

Nederland heeft de afgelopen jaren steeds aangedrongen op een eenduidige Europese lijn voor wat betreft de handhaving en interpretatie van de «*Denied Boarding*verordening» waarin passagiersrechten zijn vastgelegd. Het is daarbij van belang zo snel mogelijk de werking van de Verordening te verbeteren en een duidelijk kader te geven voor overmacht voor zowel de consument als de luchtvaartmaatschappijen. De Europese Commissie heeft onlangs een mededeling uitgebracht met twaalf actiepunten en met daarin een aankondiging om de verordening te gaan herzien. Daar ben ik voorstander van. Een gelijke interpretatie en handhavingspraktijk binnen Europa is in het belang van zowel de Europese consument alsmede de luchtvaartmaatschappijen.

#### Vraag 7

Deelt u de mening dat Nederland alleen luchtvaartmaatschappijen uit andere landen moet toelaten, als onze eigen kisten ook op luchthavens in die landen kunnen landen, teneinde eerlijkere concurrentie te krijgen? Zo nee, waarom niet?

---

<sup>2</sup> Kamerstuk 32 500 XII, nr. 37.

Antwoord 7

Het toelaten van luchtvaartmaatschappijen uit niet-Europese landen in het Nederlandse luchtruim en het gebruik van de Nederlandse luchthavens is geregeld in bilaterale en multilaterale overeenkomsten en het vigerend vergunningenbeleid en is in principe gebaseerd op reciprociteit. Kortom, dit werkt al op deze wijze.