

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

2091

Vragen van de leden **De Mos** en **Graus** (beiden PVV) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *CO₂-maatregelen op Europees niveau*. (ingezonden 13 maart 2012).

Antwoord van staatssecretaris **Atsma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 4 april 2012).

Vraag 1 en 2

Wat is de uitkomst van uw pleidooi, in de Milieuraad in Brussel, waarin u heeft opgeroepen te komen tot een EU-breed onderzoek naar de gevolgen van het Emissiehandelssysteem voor de Luchtvaart (ETS)?

Heeft u tevens gepleit, aangezien u de motie De Mos/Leegte¹ typeerde als ondersteuning van beleid, voor het naar een hoger niveau, te weten de Transportraad en de Raad voor Regeringsleiders, tillen van het ETS-luchtvaartdossier? Zo ja, wat is de uitkomst hiervan? Zo nee, bent u bereid dit alsnog te doen?

Antwoord 1 en 2

Tijdens de Milieuraad van 9 maart jl. heb ik in mijn inbreng duidelijk gemaakt dat ik het EU beleid gericht op de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen door de luchtvaart steun. Ik heb ook mijn zorgen herhaald over het «level playing field» bij het uitblijven van een mondiaal systeem en over mogelijke tegenmaatregelen, die landen buiten Europa dreigen te treffen in reactie op de invoering van het CO₂-emissiehandelssysteem voor de luchtvaart. Daarbij heb ik onder meer gewezen op de uitkomsten van het recent onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid naar de gevolgen die de Nederlandse luchtvaart zou kunnen ondervinden, wanneer er tegenmaatregelen worden getroffen door derde landen, zoals een boycot. Ik heb andere lidstaten opgeroepen een vergelijkbaar onderzoek uit te voeren. Ik heb erop aangedrongen dat de Europese Commissie «alles op alles zet» om te voorkomen, dat landen als de VS, Rusland en China tegenmaatregelen nemen ten nadele van de EU of haar lidstaten. Het is van belang dat de EU één front vormt. In zijn algemeenheid werden mijn zorgen door andere lidstaten erkend.

Van twee lidstaten kreeg ik expliciet bijval waar het ging om de zorgen over het «level playing field» en de mogelijke effecten van tegenmaatregelen. Commissaris Hedegaard sloot af met te constateren dat ze de bevestiging van

¹ Kamerstuk, 21 501-08, nr. 410.

het belang tot gezamenlijk optreden in het kader van ICAO en ten aanzien van mogelijke tegenmaatregelen ziet als steun voor haar beleid.

Parallel aan de behandeling in de Milieuraad stond het onderwerp ook bij de Transportraad van 22 maart op de agenda. Zoals aangegeven tijdens het Algemeen Overleg van 15 maart heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu ook daar de Nederlandse zorgen in gelijke bewoordingen naar voren gebracht. Ook in de Transportraad kreeg Nederland bijval en hebben meerdere landen blijk gegeven van hun zorgen over de ontwikkelingen en de uitvoering van tegenmaatregelen.

Uit de terugmelding van de Europese Commissie is gebleken dat tijdens topontmoetingen tussen de EU en landen als China, India, VS, het onderwerp aan de orde komt.

Vraag 3

Bent u bekend met het bericht «Europese Unie niet onder de indruk van Chinees verzet tegen CO₂-heffing luchtvaart»² en klopt de uitspraak van Eurocommissaris Hedegaard dat zolang er geen mondiaal akkoord is, de EU zal vasthouden aan het huidige systeem en dat «Alle lidstaten die positie steunen»? Zo ja, hoe strookt dit dan met uw uitspraak in de Telegraaf van 6 maart 2012³ dat «als er geen mondiaal akkoord komt, er sprake is van oneerlijke concurrentie en de ETS-maatregel van de baan moet»? Gaarne een duidelijk antwoord.

Antwoord 3

Ja, ik ben bekend met het bericht. Eurocommissaris Hedegaard heeft naar verluidt deze uitspraken gedaan in reactie op de vraag naar de kans dat het EU ETS wordt uitgesteld of ingetrokken nu er binnen ICAO wordt gewerkt aan een mondiaal systeem voor de reductie van broeikasgassen door de luchtvaart.

Zoals ook blijkt uit mijn brief van 6 maart 2012 aan de Tweede Kamer steun ik het beleid van de Europese Commissie, maar heb ik grote zorgen over de mogelijke ongewenste gevolgen van het EU ETS voor de Europese luchtvaart in het algemeen en die van Nederland in het bijzonder. Voorts heb ik aangegeven dat inzet binnen ICAO om te komen tot een mondiaal systeem de beste manier is om tegenmaatregelen van derde landen en verstoring van het level playing field te voorkomen.

Vraag 4 en 5

Bent u bereid de implementatie van de ETS-wetgeving terug te draaien, zeker nu negen grote luchtvaartmaatschappijen willen dat de ETS-heffing wordt uitgesteld en China haar eerste tegenmaatregel ten uitvoer heeft gebracht door de order van 45 Airbus-toestellen, met een waarde van 12 miljard dollar, stil te leggen?

Deelt u de mening dat door de CO₂-heffing imagoschade bij anti-ETS landen wordt opgelopen en dat het teruggedraaien van de wetgeving veel sympathie kan opwekken bij de landen die tegen het systeem zijn en kan de BV Nederland hier wellicht zelfs voordeel uithalen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4 en 5

Het oplossen van de ontstane problemen en het voorkomen van verdere escalatie moet op mondiaal niveau plaatsvinden, waarbij we als Europa gecoördineerd moeten blijven optreden en lidstaten niet zouden moeten kiezen voor een individuele route. Dit zou de positie van Europa verzwakken, ook met het oog op het proces binnen ICAO om te komen tot een mondiaal systeem, hetgeen ook de luchtvaartmaatschappijen nastreven. Tegelijkertijd zal ik de Europese Commissie blijven attenderen op de noodzaak voortvarend in te zetten op een mondiaal systeem en voorts om op alle niveaus alles op alles te zetten om tegenmaatregelen te voorkomen.

² http://www.demorgen.be/dm/nl/990/Buitenland/article/detail/1406551/2012/03/09/EU-niet-onder-indruk-van-Chinees-verzet-tegen-CO2-heffing.dhtml?utm_source=RSSReader&utm_medium=RSS

³ http://www.telegraaf.nl/binnenland/11653390/_Vliegtaks_is_strop_voor_Schiphol_.html

Vraag 6

Bent u voorts bereid bij voorbaat duidelijk te maken dat u tegen de, door Commisaris Hedegaard, aangekondigde CO₂-reductie maatregelen in de zeescheepvaartsector bent, zeker wanneer het een emissierechten systeem betreft? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Ik ben niet tegen CO₂-reductie maatregelen in de zeevaartsector. Alle sectoren zullen zich moeten inspannen. Gezien het mondiale karakter van de zeevaart heeft het mijn sterke voorkeur klimaatbeleid voor deze sector op mondiaal niveau te regelen, dat wil zeggen in de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). In juli 2011 heeft IMO, als eerste sector met zulke afspraken, voor nieuw te bouwen schepen regelgeving opgesteld gericht op beperking van de CO₂-uitstoot (betreft technische en operationele maatregelen).

IMO heeft nog geen besluiten genomen over marktgerichte maatregelen. De Europese Commissie heeft daarop conform de opdracht van de Raad en het Europees Parlement het initiatief naar zich toe getrokken. Indien de Europese Commissie een regionale benadering voorstelt, moet zo'n EU systeem – gezien de ervaringen met de luchtvaart – juist bijdragen aan de totstandkoming van en compatibel zijn met een mondiaal systeem. Het mag er in geen geval aan in de weg staan. Ik zal ieder voorstel van de Commissie dan ook zeer kritisch bezien.

Ik heb nog géén voorkeur voor een marktgerichte reductiemaatregel. Bij de ontwikkeling van marktgerichte reductiemaatregelen heb ik enkele belangrijke uitgangspunten, zoals de reikwijdte en de effectiviteit van de maatregel en het voorkomen van negatieve effecten op de concurrentiekracht van de Nederlandse maritieme sector en de havens. Aspecten als «carbon leakage», uitvoerbaar- en handhaafbaarheid, administratieve lasten, het gevaar van het verschuiven van ladingsstromen van zee naar land (modal-back-shift) en de positie van Rotterdam als bunkerhaven zijn daarbij voor mij essentieel.