

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

2525

Vragen van het lid **Postma** (Nieuw Sociaal Contract) aan de Minister van Klimaat en Groene Groei over *het opnemen van vliegtuigen en schepen in de EU-taxonomie als «duurzame investering»* (ingezonden 3 september 2024).

Antwoord van Minister **Hermans** (Klimaat en Groene Groei) (ontvangen 11 september 2024).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Milieuclubs slepen EU voor rechter vanwege «groen» label vliegtuigen en schepen»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Welke status heeft het opnemen van bepaalde vliegtuigen en schepen in de EU-taxonomie nu: gaat het om een voornemen of een besluit van de Europese Commissie?

Antwoord 2

De Europese Commissie bepaalt via een gedelegeerde handeling welke activiteiten, en onder welke voorwaarden, onderdeel zijn van de EU taxonomie voor klimaatmitigatie. Deze gedelegeerde handeling onder de Taxonomieverordening is sinds december 2021 van kracht, waarin vanaf het begin onder andere activiteiten op het gebied van scheepvaart zijn opgenomen. In november 2023 is de gedelegeerde handeling gewijzigd om onder andere activiteiten op het gebied van luchtvaart toe te voegen. Beide zaken betreffen daarmee besluiten die reeds genomen zijn.

Vraag 3

Bent u en zijn de overige lidstaten gekend in het voornemen of besluit van de Europese Commissie om bepaalde vliegtuigen en schepen op te nemen in de EU-taxonomie?

¹ NU.nl, 28 augustus 2024, «Milieuclubs slepen EU voor rechter vanwege «groen» label vliegtuigen en schepen». (<https://www.nu.nl/klimaat/6325933/milieuclubs-slepen-eu-voor-rechter-vanwege-groen-label-vliegtuigen-en-schepen.html>)

Antwoord 3

Ja. Lidstaten hebben bij een wijziging van de gedelegeerde handelingen de mogelijkheid om te reageren op een initieel voorstel van de Europese Commissie. Na het beoordelen van de feedback van lidstaten en het Platform voor Duurzame Financiering², neemt de Commissie een definitief voorstel voor een gedelegeerde handeling aan. Deze ligt vervolgens vier maanden voor in een non-objectieprocedure en wordt definitief, tenzij er een (verzwaarde) gekwalificeerdere meerderheid in de Raad of een simpele meerderheid in het Europees Parlement tegen is.

Voor de meest recente wijziging van de gedelegeerde handeling in november 2023, heeft in april 2023 een consultatie plaatsgevonden. De reactie van Nederland is als bijlage bij de geannoteerde agenda van de Milieuraad van 20 juni 2023 met de Tweede Kamer gedeeld.³

Vraag 4

Deelt u de mening dat vliegtuigen niet thuishoren op de lijst van de EU-taxonomie, omdat deze niet bijdragen aan de doelen van de Green Deal, zoals bedoeld in de EU-taxonomie?⁴

Antwoord 4

Het is van groot belang om privaat kapitaal te mobiliseren richting efficiëntere vliegtuigen en de productie van duurzame luchtvaartbrandstoffen. Het kabinet vindt het dan ook belangrijk dat transitieactiviteiten als deze onderdeel zijn van de taxonomie. Nederland heeft zich tegelijkertijd in algemene zin kritisch in de EU opgesteld tegenover de huidige toepassing van transitieactiviteiten in de EU taxonomie voor klimaatmitigatie en heeft bij de consultatie in april 2023 aangegeven in de taxonomie graag een aparte categorie te zien waar transitieactiviteiten in geplaatst kunnen worden. Daarbij heeft Nederland zich ook uitgesproken voor een verdere aanscherping van de criteria voor *best in class*⁵ vliegtuigen als transitieactiviteit en voor een verduidelijking van de passendheid van de transitieactiviteiten binnen de afspraken in het Parijsakkoord.

In het definitieve voorstel van de Europese Commissie zijn de criteria voor *best in class* vliegtuigen niet aangescherpt, maar is het verplichte percentage voor het gebruik van *Sustainable Aviation Fuel* (SAF) bij de operatie van vliegtuigen wel significant verhoogd (van 10% naar 15% in 2030). Aangezien de huidige taxonomieverordening geen mogelijkheid biedt voor een aparte categorie voor transitieactiviteiten, de aanscherping op het gebied van SAF en het grote belang dat Nederland hecht aan het stimuleren van private investeringen in de verduurzaming van de luchtvaart, heeft Nederland geen bezwaar aangetekend bij de gedelegeerde verordening van de Europese Commissie waarin de hierboven genoemde luchtvaartactiviteiten zijn toegevoegd aan de EU taxonomie.

Vraag 5

Deelt u de mening dat schepen die varen op LNG wel onder de taxonomie kunnen komen te vallen, mits het risico op methaan-uitstoot klein is?

Antwoord 5

Ja. De gedelegeerde handeling schrijft voor dat schepen die ontworpen zijn om op vervloeid gas te varen aan de technische screeningscriteria voldoen wanneer ze kunnen aantonen dat ze methaanslipemissies beperken met

² Het Platform is een adviesorgaan dat is opgericht onder artikel 20 van de Taxonomieverordening en valt onder de horizontale voorschriften van de Commissie voor deskundigengroepen.

³ Kamerstuk 21 501-08, nr. 901

⁴ Europese Commissie, z.d., «EU taxonomy for sustainable activities». (finance.ec.europa.eu/sustainable-finance/tools-and-standards/eu-taxonomy-sustainable-activities_en?prefLang=nl)

⁵ Bouwen, leasen en opereren zijn onderdeel van de EU taxonomie als deze *best in class* zijn. Daarvoor moeten de *best in class* vliegtuigen 11% minder CO₂ uitstoten dan de geldende mondiale (ICAO) CO₂-standaard voor vliegtuigen en vanaf 2028 gecertificeerd zijn voor het gebruik van 100% duurzame luchtvaartbrandstof (SAF). Privéjets zijn uitgezonderd en er wordt gecorrigeerd voor de groei van de mondiale vloot in de laatste tien jaar. Voor de operatie van deze vliegtuigen gelden aanvullende regels voor het permanent uit de vloot halen van oude toestellen, en moet meer SAF getankt worden dan de EU al verplicht.

geavanceerde maatregelen en technologieën, een walstroomaansluiting hebben, en een ontwerpefficiëntie hebben die 20% beter is dan de geldende mondiale (IMO) norm. Deze schepen kunnen in principe ook varen op duurzaam vervloeid biogas of op vervloeide synthetische methaan die geproduceerd wordt met groene waterstof. Omdat de voorwaarden om opgenomen te worden in de EU taxonomie betrekking hebben op het ontwerp van het schip, en niet op de manier waarop het schip wordt gebruikt, kunnen ook schepen aan de eisen voldoen als ze op vervloeid aardgas (LNG) varen in plaats van op duurzaam vervloeid biogas. Volgens de Roadmap Brandstoftransitie Zeevaart⁶ is het verduurzamen van vloeibaar gas een van de opties voor het verduurzamen van de zeevaart. Daarom kan wat betreft het kabinet de bouw van deze schepen beschouwd worden als een transitieactiviteit die tijdelijk onderdeel zou moeten zijn van de taxonomie zolang duurzamere alternatieven niet (in voldoende mate) beschikbaar zijn.

Vraag 6

Zo ja, hoe en wanneer brengt u uw standpunt ter kennis van de Europese Commissie?

Antwoord 6

Zoals aangegeven in mijn antwoord op vraag drie, is het Nederlands standpunt tijdens de consultatie van de meest recente wijziging van de gedelegeerde handeling gedeeld met de Europese Commissie.

Vraag 7

Bent u in de gelegenheid om deze vragen te beantwoorden voor het commissiedebat Klimaat & Energie op 12 september 2024?

Antwoord 7

Ja.

⁶ Kamerstuk 32 813, nr. 1405