

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

### 3156

Vragen van de leden **Kröger** (GroenLinks), **Paternotte** (D66), **Bruins** (ChristenUnie) en **Van Raan** (PvdD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het basisjaar van de CORSIA* (ingezonden 9 juni 2020).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 15 juni 2020)

#### Vraag 1

Bent u op de hoogte van het voorstel van de Europese Commissie om de referentieperiode van het Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) op basis waarvan de CO<sub>2</sub>-compensatievereisten worden vastgesteld te beperken naar 2019?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja, van dat voorstel ben ik op de hoogte.

#### Vraag 2

Klopt het dat een aanpassing van het basisjaar, zoals ook is opgemerkt door de Europese Commissie, mogelijk tot een situatie leidt waarin er tot 2023 geen compensatievereisten zijn voor de luchtvaartsector? Kunt u toelichten of u dit wenselijk acht gezien de klimaatopgave waar we voor staan?

#### Antwoord 2

De klimaatopgave is gebaat bij een mondiale aanpak van de luchtvaartsector en bij maatregelen die uiteindelijk leiden tot een absolute reductie binnen de sector zelf. Het definiëren van een lange termijn doelstelling is daarvoor van groot belang en mondiaal is dit proces onlangs gestart met het oog op besluitvorming in 2022.

Offsetting maakt deel uit van het traject om tot die absolute reductie te komen, maar is geen doel op zich.

Als er zou worden besloten tot een aanpassing van de baseline naar het jaar 2019 dan is het ook afhankelijk van het herstel van de luchtvaartsector in hoeverre er in de eerste fase van CORSIA van offsetting sprake zal zijn. Het is

<sup>1</sup> Proposal for a COUNCIL DECISION amending Council Decision (EU) 2016/915 as regards the reference period intended to be used for measuring growth of CO<sub>2</sub> emissions, to take account of the consequences of the COVID-19 pandemic in the context of CORSIA

dus inderdaad mogelijk dat er geen sprake is van offsetting gedurende de eerste periode.

Vraag 3 en 4

Klopt het dat Nederland tot 9 juni 2020 heeft om schriftelijk een voorstel te doen/voorkeur aan te geven? Bent u van plan dit met de Kamer te delen/bespreken? Zo nee, waarom niet?

Kunt u de Nederlandse positie met betrekking tot het voorstel van de Europese Commissie toelichten?

Antwoord 3 en 4

Bij de ontwikkeling van de luchtvaart zet Nederland in op ambitieuze doelen en op het behoud en de implementatie van CORSIA met de huidige definitie van de baseline als uitgangspunt. Aanpassingen in CORSIA beschouwt Nederland als fall back optie met oog op het behoud van het systeem. Het op 9 juni vastgestelde Raadsbesluit over het voorstel van de Europese Commissie is bedoeld als praktische instructie voor de Europese leden in de ICAO Council bij de onderhandelingen over dit onderwerp tijdens de komende vergadering, die duurt van 8 tot 26 juni. Het raadsbesluit is geen besluit tot aanpassing van de baseline. Dat mandaat ligt bij de Raad van ICAO. Het is gebruikelijk dat voorafgaand aan internationale vergaderingen, waaraan de EU deelneemt, een Europees proces wordt doorlopen om vast te stellen welke ruimte de EU (respectievelijk haar deelnemende lidstaten) in de onderhandelingen heeft.

In dit besluit is duidelijk aangegeven op basis van welke juridische en technische overwegingen er ruimte is voor de Europese leden van de Raad van ICAO om, zoals in het raadsbesluit staat aangegeven «if necessary», een besluit te steunen om de baseline te wijzigen naar 2019 met een voorziene evaluatie in 2022. Tijdens de laatste schriftelijke ronde heeft geen van de 27 Europese lidstaten heeft naar aanleiding van het voorgenomen raadsbesluit gereageerd, waarmee het raadsbesluit unaniem is vastgesteld.

Vraag 5 en 6

Kunt u toelichten wat u bedoelde toen u in de beantwoording van het schriftelijk overleg voor de Transportraad<sup>2</sup> schreef: «Nederland is daarbij ambitieus.»? Betekent dit dat Nederland voor ambitieuzere doelen gaat dan het oude voorstel? Voor ambitieuzere doelen dan het nu voorliggende compromis? Of voor ambitieuzere doelen dan het meest vergaande voorstel om de doelen te verzwakken?

Kunt u toelichten hoe het internationale proces verder zal verlopen? Wanneer wordt de baseline-kwestie en het EU-standpunt in het verband van de International Civil Aviation Organization (ICAO) besproken? Kunt u aangeven wanneer dit in de ICAO-raad wordt besproken? Wat zal de positie van Nederland in de ICAO-raad zijn op dit onderwerp?

Antwoord 5 en 6

De onderhandelingen vinden plaats van 8 tot 26 juni tijdens de 220<sup>ste</sup> zitting van de Raad van ICAO. Op vrijdag 12 juni heeft een eerste debat over CORSIA plaatsgevonden. Wat Nederland betreft is het uitgangspunt bij deze onderhandelingen de baseline, zoals die in de huidige regels is gedefinieerd als het gemiddelde van de jaren 2019 en 2020 en dat is ambitieuzer dan de ter bespreking voorliggende aanpassing. Gezien de op dit moment sterk uiteenlopende posities van de leden in de Raad van ICAO is het zeer de vraag of er tijdens deze zitting een besluit kan worden genomen. De roep om meer informatie en een beter inzicht in de gevolgen van de verschillende opties wordt steeds sterker.

Vraag 7

Wat zal (naar uw verwachting) het resultaat zijn voor de korte termijn (vijf jaar) en voor de lange termijn (dertig jaar) voor de effecten van CORSIA op emissies en het klimaat, als de baseline uitsluitend over 2019 wordt berekend

---

<sup>2</sup> 2020Z09944

in plaats van over 2019 én 2020? Deelt u de analyse van het Öko-Institut<sup>3</sup> dat het verschil tussen 2020 wel of niet mee laten tellen over de looptijd van CORSIA honderden of zelfs duizenden megatonnen CO<sub>2</sub> kan schelen?

Antwoord 7

Zie ook het antwoord op vraag 2. Mede afhankelijk van de ontwikkeling van de luchtvaart in de komende jaren zou een lagere referentielijn eerder kunnen leiden tot de verplichting tot offsetting van emissies en daarmee ook over de totale looptijd van CORSIA (2020 – 2035). Het doel van de verduurzaming van de luchtvaart is uiteindelijk niet gelegen in offsetting, maar in het bereiken van absolute reducties door technologische vernieuwing en schonere brandstof.

Vraag 8

Wat vindt u van het advies van het Öko-Institut om te wachten met aanpassingen van de baseline, tot aan de algemene CORSIA-herziening in 2022?

Antwoord 8

Het wachten met een besluit tot de evaluatie in 2022 is een van de opties die in ICAO op tafel ligt en komt in feite overeen met het handhaven van de huidige definitie van de baseline tijdens de eerste fase. Zie daarover ook mijn antwoord op vragen 5 en 6.

Vraag 9

Bent u van mening dat u, mede gezien de motie-Kröger c.s. van 19 april 2018<sup>4</sup>, de Kamer voldoende proactief op de hoogte hebt gehouden van deze ontwikkeling?

Antwoord 9

Ja.

Vraag 10

Kunt u nader uiteenzetten wat uw vervolgstappen zullen zijn als dit voorstel wordt aangenomen en het CORSIA-referentiejaar 2019 wordt?

Antwoord 10

Mocht er uiteindelijk nu of later dit jaar besloten worden tot een aanpassing van het basisjaar dan zal ik inzetten op de evaluatie die voorzien is in 2022. Gelijktijdig zet ik mij in voor een ambitieus lange termijn doel waarover in ditzelfde jaar in de Algemene Vergadering van ICAO een besluit wordt genomen.

Vraag 11

Kunt u toelichten hoe 2019 als referentiejaar zich verhoudt tot de motie van de leden Paternotte en Kröger<sup>5</sup> die stelt dat de invoering van CORSIA op geen enkel vlak een verzwakking mag betekenen ten opzichte van het Europese emissiereductiesysteem, en dat het EU-ETS-systeem niet mag worden vervangen totdat het ambitieniveau is verhoogd? Bent u het eens met de vragenstellers dat het ambitieniveau zeker niet verhoogd is met het aannemen van het referentiejaar 2019?

Antwoord 11

Wat betreft de gelijktijdige toepassing van het EU ETS en CORSIA kijk ook ik uit naar de rapportage van de Europese Commissie over hoe dit vorm te geven mede in het licht van de voorgenomen evaluatie en aanscherping van het EU ETS. Volgens de laatste berichten staat deze nu gepland voor dit najaar.

Het ambitieniveau van CORSIA is koolstofneutrale groei vanaf 2020. Wat de keuze voor het jaar 2019 als referentiejaar precies betekent zal feitelijk tegen het einde van 2020 bekend worden, wanneer nauwkeuriger kan worden

<sup>3</sup> Website öko-Institut e.V., mei 2020 (<https://www.oeko.de/publikationen/p-details/should-corsia-be-changed-due-to-the-covid-19-crisis>)

<sup>4</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 467

<sup>5</sup> Kamerstuk 31 936, nr. 470

vastgesteld hoe het gemiddelde van 2019 en 2020 zich zal verhouden tot het jaar 2019. Het uitgangspunt voor Nederland is behoud van de huidige ambitie.

Vraag 12

Kunt u deze vragen elk afzonderlijk beantwoorden voordat u het Nederlandse voorstel indient?

Antwoord 12

Zie mijn beantwoording.