

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet milieubeheer, de Wet luchtvaart en de Wet op de economische delicten ten behoeve van de implementatie van richtlijn nr. 2008/101/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 19 november 2008 (PbEU 2009, L 8) tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG teneinde ook luchtvaartactiviteiten op te nemen in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap (handel in emissierechten luchtvaart) (31963).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Voorzitter. Na het lange gebeuren gisteren met de begrotingsbehandeling van VROM – sommigen waren daarna nog veel langer bezig op dit terrein, zo zie ik als ik naar de heer Samsom kijk – hebben wij het vandaag over ETS in de luchtvaart. De VVD-fractie staat daar kritisch tegenover, want je gaat iets doen in Nederland en de Europese Unie wat niet in andere werelddelen gebeurt. Daar zullen Schiphol, waar een groot stuk werkgelegenheid zit, en ook andere luchthavens in de Europese Unie veel last van hebben. Je zet jezelf dus enorm onder druk met zo'n systeem zolang je zo'n systeem niet gewoon mondiaal hebt.

Als je wilt dat vliegen schoner wordt, waar mondiaal zeker noodzaak voor is, dan moet je veel meer gaan werken aan veel modernere, betere vliegtuigen.

De heer **Jansen** (SP): Sorry dat ik zo snel aan de bak kom. Ik heb een vraag over de stelling van mevrouw Neppérus dat ETS zou leiden tot grenseffecten. Ik kan mij daar iets bij voorstellen bij tanken aan de grens als de Duitsers goedkopere benzine verkopen dan de Nederlanders. Ziet zij echter een vliegtuig dat naar Amsterdam moet, omvliegen via China of zo? Hoe moet ik dat zien?

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Ja, ik weet wel hoe lang de reis van de heer Jansen vanochtend is geweest. Bij Schiphol zit een heleboel transitverkeer. Met de vliegtaks bleek dat mensen die anders via Amsterdam naar andere delen van Europa gingen, allang uitweken naar vliegvelden buiten Nederland, maar dat was een puur Nederlands gebeuren. Dat is nu gelukkig gestopt. Schiphol heeft bij zijn vliegverkeer een heel belangrijk deel transitverkeer zitten, namelijk driekwart van de vluchten. Die vluchten worden wel degelijk geraakt. Het gaat mij er juist om dat je de transitfunctie van Schiphol zo in de problemen brengt.

De heer **Jansen** (SP): De VVD-fractie vindt het dus belangrijk om de transitfunctie op Schiphol in stand te houden, zelfs al leidt die tot heel vervelende milieueffecten in die regio?

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Je moet aan betere vliegtuigen gaan werken. Wat de effecten voor Schiphol betreft, zou een SP – dat staat, dacht ik, voor Socialistische Partij – zich druk moeten maken voor die hele regio. Dat wens ik haar kiezers toe.

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. CO₂ daar gaan wij weer. Dit keer gaat het om CO₂-ellende voor de luchtvaart. Nog nauwelijks zijn wij gekomen van de vliegtaks of er hangen weer donkere wolken boven Schiphol. Een nieuwe en totaal onnodige door de klimaatmaffia gecreëerde milieubelasting hangt boven de markt. Dit maal draagt zij de naam ETS-belasting.

Voordat wij verdergaan, nog even terug naar de vliegtaks. De totale schade daarvan was een daling van 7% van het aantal vertrekkende passagiers. Na invoering van die taks verliest Nederland bijna 1 miljoen passagiers aan luchthavens over de grens. De Algemene Nederlandse Vereniging van Reisonderningen bracht in maart van dit jaar een onderzoek naar buiten van het economisch onderzoeksbureau SEO waaruit bleek dat de vliegtaks een verlies aan toerisme veroorzaakte van 1,3 mld. De vliegtaks is afgeschaft, maar lang niet iedereen komt terug, want de consument heeft andere luchthavens leren kennen.

Een ezel stoot zich in het algemeen geen twee maal aan dezelfde steen, zou je zeggen, maar toch dreigt ETS-belasting, nu niet alleen in Nederland maar in de hele EU. Europa met Nederland in de voorste banken onderneemt met ETS een gevaarlijke alleingang. Schiphol zit al met zijn handen in het haar, want als ETS in Europa gaat gelden, gaat hij zijn overstappassagiers, het grootste deel van zijn klantenbestand, verliezen. Die klanten wijken bijvoorbeeld uit naar de luchthaven van het al in zijn handen wrijvende Dubai.

Een Europees handelssysteem voor broeikasgasemissies leidt tot minder groei, minder voorspoed, minder welvaart en minder hoop. Bovendien is een belasting op CO₂ helemaal niet nodig, omdat CO₂ onze vriend is. Door CO₂ gaan plantjes beter groeien; vraag dat aan iedere Nederlandse tuinder. Bovendien bedraagt de menselijke CO₂-uitstoot slechts 4%, de overige 96% produceert de natuur zelf. Moeten wij de Belastingdienst ook op vulkanen, moerassen en oceanen afsturen om die om belasting te vragen omdat die massaal CO₂ uitstoten?

Wij moeten ETS niet doen. Houd het weekendje Rome betaalbaar voor ieder individu en zadel onze nationale trots Schiphol niet opnieuw op met een economische molensteen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Nou, dat rondje rituele klimaatonzin van de PVV hebben wij ook weer gehad, dan kunnen wij nu even door.

Eigenlijk valt er niet zo veel te bespreken, omdat wij het over een implementatie van een richtlijn hebben waar al eerder over is gesproken. Daar kunnen wij veel over zeggen, maar het politieke momentum ligt eigenlijk al achter ons.

De fractie van GroenLinks is blij dat er in ieder geval iets ondernomen wordt tegen de almaar stijgende uitstoot van CO₂ door de luchtvaart. Iets is beter dan niets, maar dan mag niet onvermeld blijven dat het de fractie van GroenLinks stoort dat waar van alle sectoren in Nederland en de andere landen van Europa gevraagd wordt om reducties van bijvoorbeeld 20% ten opzichte van 1990, bij de luchtvaart nu gesproken wordt over een reductie van 10% ten opzichte van 2005. Als je weet dat tussen 1990 en 2005 de CO₂-emissie door de luchtvaart

Vendrik

grofweg verdubbeld is, hebben wij het dus over een plus voor de luchtvaart van 90% ten opzichte van 1990. Ik vraag de minister van VROM, die verantwoordelijk is voor het algehele klimaatbeleid, hoe zij dit gaat uitleggen aan al die andere bedrijven, sectoren en burgers, die wel moeten werken aan uitstootvermindering ten opzichte van 1990. Hoe kan het zijn dat de luchtvaart opnieuw zo uit de wind gehouden wordt?

Hoe gaat het toedelen van de emissierechten er nu precies uitzien? In de richtlijn is vastgelegd dat slechts een beperkt deel van de emissierechten die toegedeeld worden aan de luchtvaartmaatschappijen die op Europa vliegen, wordt geveild. Een overgroot deel wordt gratis weggegeven. Gratis weggeven is subsidiëren. Dan betaalt de vervuiler niet om te mogen vervuilen, maar wordt hij gesubsidieerd. Ook dat is een steen des aanstoots voor de fractie van GroenLinks. Ik vraag de minister, te verklaren waarom wij dit hebben geaccepteerd.

De precieze uitwerking van deze richtlijn luchtvaart onder het ETS hangt nog op een aantal besluiten dat door de Europese Commissie genomen moet worden. Dat heeft ook onder andere te maken met het toedelen van het Europese emissieplafond voor de luchtvaart naar nationale lidstaten, met het precieze aandeel van de te veilen rechten enzovoorts. Ik vraag de minister, de laatste stand van zaken van de activiteiten van de Europese Commissie ter zake kort toe te lichten.

Tot slot het allerbelangrijkste punt. Luchtvaart staat natuurlijk ook op de agenda in Kopenhagen. Minimaal zou daar moeten worden afgesproken dat de te behalen reductie in 2020 zou moeten worden verdubbeld. Wij moeten het niet hebben over min 10% ten opzichte van 2005, maar over bijvoorbeeld min 20%. Ik neem aan dat dit nog steeds de inzet is van de Nederlandse regering. Ik vraag graag de laatste stand van zaken met betrekking tot de onderhandelingen op dat punt.

De heer **De Mos** (PVV): In de tegenbegroting van GroenLinks staat dat de vliegtaks ook terug moet keren. Is dat bovenop de ETS-belasting? Is het dus en-en?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): De heer De Mos rijdt auto en betaalt accijns aan de pomp. Als je een vliegticket koopt, betaal je geen accijns voor de kerosine. Het wordt een keer tijd dat de luchtvaart als een normale bedrijfssector wordt behandeld, dus gaan wij ook een vliegtaks invoeren. Daarnaast, als wij elektriciteit kopen, betalen wij niet alleen belasting op elektriciteit, maar moeten de elektriciteitscentrales ook emissierechten kopen. Dat gaat voor de luchtvaart nu ook gelden. Stapje voor stapje, maar veel te laat en veel te weinig wordt de luchtvaart behandeld als een normale sector. Dat zou een keer tijd worden.

De heer **De Mos** (PVV): Dat is goed nieuws voor de belastingbetaler en voor Schiphol.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het is in ieder geval goed nieuws voor de mensen die nu wel belasting betalen terwijl ze zien dat de luchtvaartsector geen cent bijdraagt aan de schatkist. Dat zou de PVV moeten aanspreken, een partij die altijd strijdt voor rechtvaardigheid voor de hardwerkende belastingbetaler. De heer De Mos heeft hier een prachtige gelegenheid om ervoor te zorgen dat

de belastingdruk in dit land een keer eerlijk wordt verdeeld. Laat hij de bal inkoppen.

□

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Wij kunnen kort zijn over dit wetsvoorstel: eindelijk gaan wij iets doen aan de luchtvaart. Eerst hadden wij een valse start met de vliegtaks, die om verschillende redenen helaas weer het veld moest ruimen. De belangrijkste reden was dat dit wetsvoorstel eraan zat te komen. Dat wisten wij nog niet toen wij het regeerakkoord sloten en de vliegtaks afspraken, maar dat wisten wij wel toen wij in het crisispakket de afspraak maakten om de vliegtaks weer te laten vallen. Voor mijn fractie was de belangrijkste reden om daarmee akkoord te gaan de wetenschap dat dit wetsvoorstel met deze Europese afspraak al in de pijplijn zat en eigenlijk gegarandeerd was.

Dat is ook het antwoord op de wat schmierende vraag van de heer Vendrik gisteren bij de begrotingsbehandeling hoe wij wilden gaan uitleggen dat een automobilist wel moet betalen, maar dat iemand die het vliegtuig neemt dat niet hoeft te doen. Welnu, het antwoord is dat iemand die het vliegtuig neemt, ook gaat betalen. Binnen zestien uur heeft de GroenLinksfractie het antwoord op haar vraag gekregen. Gisteren was dat nog dat de vliegtuigpassagiers helemaal niets betalen, maar vanmorgen is het dat ze te laat en te weinig betalen. Over een paar jaar kan dat ook weer anders zijn.

Daarmee kom ik op het belangrijkste punt van het wetsvoorstel, dat niet zit in het wetsvoorstel zelf maar in de afspraken eromheen. Het emissieplafond zal omlaag moeten, zo snel en zo ambitieus mogelijk. De sleutel daarvoor ligt in Kopenhagen. Wij verwachten dat de minister alleen al hierom, maar ook om heel veel andere redenen, in Kopenhagen haar uiterste best gaat doen om dat te realiseren.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): De heer Samsom stelt dat de vliegtuigpassagier gaat betalen. Maar waarom moet de vliegtuigpassagier straks iets gaan betalen als emissierechten vrijwel geheel gratis worden uitgedeeld? Als iets gratis aan de luchtvaartmaatschappijen wordt weggegeven, hoeven zij dat niet door te belasten en gaat de vliegtuigpassagier nog steeds niet betalen.

De heer **Samsom** (PvdA): Dat ik ooit nog eens aan de econoom Vendrik moet uitleggen hoe veilen en gratis geven werken! Dat is namelijk mijn derde punt.

De PvdA had graag een veiling gezien, omdat een veiling de kans biedt op een vergroening van het belastingstelsel en omdat een veiling een eerlijker allocatiemechanisme is. Een veiling leidt niet tot hogere prijzen voor CO₂: het plafond bepaalt de prijs en de veiling is slechts een allocatiemechanisme. Het antwoord op de vraag van de heer Vendrik hoe het kan dat de passagiers moeten gaan betalen als de rechten gratis worden gegeven, is dus: omdat er een plafond komt waardoor de rechten schaars worden en de vliegtuigmaatschappijen extra inspanningen moeten verrichten, bijvoorbeeld door betere vliegtuigen aan te schaffen. Als je het plafond zo'n beetje uitrekt, weet je dat het vliegverkeer maar één optie heeft: rechten aankopen, bijvoorbeeld rechten aankopen van energiemaatschappijen die meer mogelijkheden hebben om hun CO₂-uitstoot te reduceren. Met andere woorden: CO₂ krijgt

Samsom

een prijs. Of het nu een veiling of een allocatie is, maakt echt niet uit. Dat weet de heer Vendrik donders goed. De veiling leidt tot een betere allocatie en biedt de mogelijkheid in de rest van het belastingsysteem een vergoedingslag te maken. Vandaar dat mijn fractie een veiling had gewild. Maar een veiling leidt niet tot hogere prijzen voor CO₂ per megaton.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat was mijn punt ook niet. Mijn punt is dat vliegtuigmaatschappijen straks hopelijk meer betalen vanwege de CO₂-uitstoot. De hamvraag is wat zij eigenlijk gaan betalen en wat zij aan de vliegtuigpassagier doorbelasten. Vliegtuigmaatschappijen zullen dan een optelsom maken: 85% van hun rechten krijgen ze gratis. Voor de 15% die ze er nog bij krijgen, moeten ze betalen. Als ze niet hun best doen om de CO₂-uitstoot te laten dalen, moeten ze iets meer betalen, want dan moeten ze rechten bijkopen. Maar dat maakt het plaatje niet wezenlijk anders, omdat ze het grootste deel van hun emissierechten gratis krijgen. Het grootste deel van de vervuiling krijgen ze gratis toebedeeld en ze krijgen subsidie. Dan is het niet nodig dat ze kosten doorbelasten aan de consument. Dat wordt anders als alles wordt geveild en alles een prijs heeft. Dan pas hebben wij het ergens over en dan betaalt de vervuiler. Maar zo lang 85% van de emissierechten gratis aan de luchtvaartmaatschappijen wordt weggegeven, betaalt 85% van de passagiers helemaal niets. De heer Samsom heeft een kat in de zak gekocht, want er was een vliegtaks, hoe bescheiden ook, en daar krijgt hij gratis emissierechten voor terug. Dat is wel heel jammer.

De heer **Samsom** (PvdA): Uw optelsommetje klopt niet. Het gaat om 10% vermindering ten opzichte van 2005. Dat betekent dat het om ongeveer 25% vermindering zal gaan ten opzichte van 2012. Daar hebt u de eerste 25% al te pakken. 15% wordt bij de start geveild. Dat is dus al 40% van de emissierechten. Voor 40% moet gewoon betaald worden. Dat levert bij elkaar een hogere additionele prijs per ticket op dan bij de vliegtaks. Wij hebben dit uitgerekend bij het crisispakket, mijnheer Vendrik. Wij gaan niet zomaar akkoord met het weggooien van oude schoenen voordat wij nieuwe hebben. Deze nieuwe zijn er en zij zitten beter.

Mevrouw **Spies** (CDA): Voorzitter. Het is goed dat met dit wetsvoorstel de luchtvaart gaat meedoen aan de aanpak van de klimaatverandering. Dat is tijd ook, zou ik denken. Vanaf 2012 doet de luchtvaart mee aan het systeem van emissiehandel. Met deze Europese richtlijn zetten Europa en de luchtvaartsector eindelijk de eerste stap. Het was natuurlijk beter geweest als wij een dergelijk systeem op een nog grotere schaal hadden kunnen invoeren. Dan had de hele luchtvaart mee kunnen doen en hadden wij ook dat gelijke speelveld voor iedereen gehad. Wij hebben echter de hoop daarop nog niet opgegeven. Er zijn hoopvolle signalen dat er de komende dagen in Kopenhagen een deelakkoord voor de luchtvaart gesloten kan worden, waaraan in ieder geval ook de Verenigde Staten zouden willen meedoen. Wat is de stand van zaken en hoe groot schat de minister de kans op succes?

Laten wij intussen ook blijven nadenken over dingen die de luchtvaart verder en meer zou kunnen doen. Op

23 november heeft de eerste vlucht op biokerosine plaatsgevonden. Ook dergelijke innovaties verdienen onze steun en zijn in ieder geval een aanmoediging om verdere stappen te zetten op het gebied van verduurzaming van de luchtvaart.

Over het wetsvoorstel kan ik heel kort zijn. Het bevat een exacte implementatie van de richtlijn en sluit aan bij de uitvoeringspraktijk van emissiehandel. Nu kun je van alles en nog wat vinden over wat anders en wat beter had moeten en gekund, maar die onderhandelingen hebben wij gehad met de 27 lidstaten in de Europese Unie. We zitten nu in het stadium van implementatie. Dat betekent dat Nederland zijn huiswerk op tijd, voor 1 januari van het komende jaar, gedaan moet hebben. Dat betekent voor deze Kamer, naar de overtuiging van mijn fractie, ook een handtekening onder het wetsvoorstel zetten en doorgaan met de dingen die verder nog aan de orde kunnen komen. Dit wetsvoorstel heeft om die reden dan ook de steun van de CDA-fractie.

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. Het energieverbruik van de luchtvaart is de afgelopen 25 jaar het snelst gegroeid van alle transportvormen en nog veel sneller dan het energieverbruik van de huishoudens en de industrie. Dat heeft alles te maken met de extreme bevoordeling van deze modaliteit in fiscaal opzicht. De automobilist betaalt per 1000 liter benzine al meer dan € 700 aan accijnzen, de internationale luchtvaart nul komma nul. Helemaal niets dus. Het onder de emissiehandel brengen van de luchtvaart betekent dat deze sector nu ook een heel klein beetje gaat meebetalen voor de milieuruimte die hij gebruikt. Kan de minister van Milieu aangeven hoeveel de regeling die wij vandaag behandelen, de luchtvaartmaatschappijen bij benadering gaat kosten, omgerekend in euro's per 1000 liter kerosine. Dan kunnen wij de vergelijking maken met de autosector. Ik zie nog steeds niet goed in waarom wij die kilometers van de auto op een andere manier zouden behandelen als de kilometers door de lucht. Is de minister het met de SP-fractie eens dat het logisch zou zijn als de belasting op de luchtvaart – en daar reken ik het ETS gemakshalve ook maar onder – meer vergelijkbaar wordt gemaakt met die op andere vervoersvormen, zoals de auto? Als de minister dat ook vindt, hoe zouden wij dan zo snel mogelijk deze situatie kunnen bereiken?

Wij hebben in onze inbreng gevraagd hoe het kan dat de militaire luchtvaart nog steeds wordt uitgezonderd. De argumenten die de minister daarvoor aanvoert, vonden wij niet erg overtuigend. Allereerst wordt gesteld dat in de militaire luchtvaart de vluchten niet geregistreerd worden door Eurocontrol. Maar dat is toch helemaal niet nodig? Als registratie van het aantal getankte liters kerosine voor de verschillende vliegtuig- en helikoptertypen plaatsvindt, zou met een eenvoudige rekensom de CO₂-emissie en daarmee de hoeveelheid aan te kopen rechten bepaald kunnen worden. Waarom gebeurt dat niet? Waarop baseert de minister haar stelling dat dit veel bestuurlijke lasten zou veroorzaken? Men kan van mij aannemen dat de zojuist genoemde gegevens alle bij de luchtmacht bekend zijn.

Vervolgens zegt de minister dat het internaliseren van de milieukosten bij de militaire luchtvaart niet tot minder vluchten leidt. Dit kan de minister toch niet menen? Het is evident dat er extra gevlogen wordt als brandstof

Jansen

vrijwel niets kost, ook in het leger. Het aantal hoofdpijnverwekkende oefenvluchten van AWACS-toestellen boven Zuid-Limburg zou als sneeuw voor de zon afnemen als de luchtmacht en de NAVO reële brandstofprijzen zouden betalen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik steun de vragen die de heer Jansen stelt. Zou het ook een goed idee zijn om de regering te vragen het Pentagon onder het ETS te brengen?

De heer **Jansen** (SP): Ik ben gewend om een iets minder grote broek aan te trekken dan GroenLinks gewoonlijk doet. Ik vind het al mooi als de minister van VROM en haar collega van Defensie op dit punt namens Nederland proberen om de milieukosten van de militaire luchtvaart wereldwijd te laten internaliseren. Dan maakt het me niet zoveel uit of dat gaat via het ETS of via een ander systeem. Ik constateer in ieder geval dat we daarover voorlopig nog wel zullen discussiëren met de minister van Milieu, die heel typische argumenten aanvoert om te ontkennen dat de militaire luchtvaart precies zo rationeel reageert op prijsprikkels als de automobilist of wie dan ook.

De **voorzitter**: U vervolgt uw betoeg.

De heer **Jansen** (SP): Ik constateer dus dat bijvoorbeeld die hoofdpijnverwekkende AWACS-toestellen ongetwijfeld veel minder zouden vliegen wanneer de brandstofprijzen hoger waren. Dan zou de aanschaf van de moderne simulator, wat zo tergend lang duurt, opeens een stuk minder lang duren en zou de roulatiesnelheid van de crews met directe ingang minstens gehalveerd worden, waardoor het aantal oefenvluchten kan worden beperkt. Dan zou wellicht de AWACS op korte termijn in de mottenballen gezet worden, bijvoorbeeld ten faveure van een satellietstelsel, onbemande toestellen op zonne-energie of welk ander speelgoed de NAVO ook nog kan verzinnen. Dit weet de minister toch ook wel? Waarom handelt zij daar als minister van Milieu niet naar? Ik overweeg, op dit punt een motie in te dienen.

Min of meer dezelfde argumenten gaan op voor de kleine luchtvaart. Ook daarvoor zou de milieuwens niet opwegen tegen de administratieve lasten. Maar het is toch een fluitje van een cent om voor de kleine luchtvaart de CO₂-rechten te laten inkopen door de vliegvelden vanwaar deze toestellen opstijgen? Die vliegvelden verdisconteren deze kosten vervolgens in de brandstofprijzen. Probleem opgelost zonder enige bureaucratie. Waarom doet de minister van Milieu zelfs geen poging om deze maas in de wet op termijn via Europa – dat geef ik toe – te dichtten?

Haar meest opmerkelijke argument vind ik: het vliegen met een zakenjet onder de 3700 kg is veel duurder dan reizen met openbaar vervoer op deze afstanden. Hoe naïef kun je zijn? Onlangs bestelde een emir een Airbus A380 – dat is het grootste vliegtuig ter wereld – als privétoestel. Dat is toch nog wel iets duurder dan een kleine zakenjet. Dit soort mensen is niet gewend om 's morgens met de trein naar hun werk te rijden. Waarom laat de minister van Milieu de kleine luchtvaart, die per afgeleide passagierskilometer nog veel vervuilender is dan de grote luchtvaart, zo gemakkelijk ontsnappen uit het ETS?

Mijn laatste punt betreft het fenomeen van de administrerende lidstaat. Wij waren bij onze inbreng beducht voor het risico van strategisch gedrag bij de luchtvaartmaatschappijen. De minister heeft duidelijk gemaakt dat strategisch gedrag voor de lidstaten niet mogelijk is. Geldt dat ook voor de luchtvaartmaatschappijen? Op grond van welk criterium bepaalt de Europese Commissie straks wat de administrerende lidstaat wordt? Kan een luchtvaartmaatschappij van buiten de Europese Unie door extra vluchten te plannen naar een vliegveld in een lidstaat met een vriendelijke handhavingsmoraal ervoor zorgen dat zij een ander thuisland toegewezen krijgt? Wat ons betreft moet dergelijk strategisch gedrag uitgesloten worden door een stevige handhaving.

Voorzitter. Samenvattend: de SP-fractie vindt het wetsvoorstel een stapje in de goede richting, maar wij verwachten dat de minister van Milieu full speed doorgaat met de zaken die wij bepleiten.

De vergadering wordt van 10.40 uur tot 10.50 uur geschorst.

□

Minister **Cramer**: Voorzitter. Dank aan de Kamerleden voor hun inbreng in eerste termijn en de steun voor de een-op-een implementatie van de voorliggende richtlijn.

Allereerst het doel van het wetsvoorstel. Het doel is het integreren van de luchtvaart in het ETS-systeem; het Europese systeem voor de handel in emissierechten voor broeikasgassen. Zoals de Kamerleden zelf ook zeiden, is er sprake van een verplichte implementatie van de EU-richtlijn. Het is een een-op-eenomzetting van de richtlijn. Wat dat betreft doet Nederland dus precies wat andere landen ook doen. Het zijn geen nationale koppen en in die zin is dat dus eigenlijk geen discussie.

In het verslag van de Kamer zijn veel vragen gesteld en die zijn beantwoord. Er zijn nog extra vragen gesteld en daar zal ik nu op ingaan.

Allereerst de vraag van mevrouw Neppérus die ook werd gesteld door de heer De Mos. Die vraag gaat vooral over de angst voor concurrentievervalsing. Vooral mevrouw Neppérus sprak daarover haar bezorgdheid uit. Dat is natuurlijk ook een punt van discussie geweest in de Milieuraad toen we deze richtlijn bespraken. De Europese Commissie heeft daar ook zeer zorgvuldig onderzoek naar gedaan om te voorkomen dat, als Europa zo'n systeem zou hebben, dit eigenlijk onze luchtvaart zou benadelen. Dat blijkt allemaal reuze mee te vallen. Alle signalen wijzen erop dat de concurrentie zeer beperkt is, zeker als je dat dus gewoon op Europees niveau afspreekt. Om de risico's van concurrentievervalsing uit te bannen, is het van het grootste belang dat de EU en Nederland zich inzetten voor de invoering van een mondiaal emissiehandelssysteem in de luchtvaart. Dat is ook iets waar ik zelf zeer nadrukkelijk in Kopenhagen op zal aandringen en daar kom ik zo nog op terug.

De kans op "carbon leakage" is geanalyseerd door de Europese Commissie. Het kabinet heeft echter zelf ook onderzoek laten uitvoeren door CE Delft. Ook daaruit blijkt dat als de kosten doorberekend worden, het erop neerkomt dat dit eigenlijk nauwelijks leidt tot verstoring van de concurrentiepositie ten opzichte van het mondiale speelveld. In verband met de tijd laat ik het daarbij.

Het is belangrijk om te vermelden dat in de Nederlandse situatie Air France-KLM een van de luchtvaart-

Cramer

maatschappen is die zich verhoudingsgewijs goed inspant voor duurzaamheid. Dat zal ook lonen als het ETS-handelssysteem in werking treedt. Doordat Air France-KLM namelijk al heeft geïnvesteerd in schonere vliegtuigen en nu ook bezig is met schonere brandstoffen, zoals mevrouw Spies zei, komt de maatschappij er gunstiger uit als het gaat om haar emissierechten. In die zin heeft Nederland Air France-KLM goed voorbereid.

Er zijn verschillende vragen gesteld over het veilen. Er ontstond een discussie tussen de heer Vendrik en de heer Samsom over dat veilen. Ik deel het antwoord dat de heer Samsom gaf op de opmerkingen van de heer Vendrik. Er zijn namelijk twee zaken aan de orde. We hebben het veilen en het percentage daarvan en we hebben het plafond. Het plafond regelt hoeveel je eigenlijk voor de CO₂ moet betalen en zorgt ervoor dat wij een steeds strakker regime krijgen. De emissierechten en de veiling ervan zijn gericht op een eerlijker allocatiemechanisme. De heer Vendrik heeft gelijk als hij zegt dat je meer kunt vergroenen als het percentage veilen hoger is. Het had daarom ook onze voorkeur om nog meer te veilen, maar dit is de uitkomst van de onderhandelingen in de Milieuraad. Die discussie, nu al weer een jaar geleden, was pittig, want de meningen over de percentages te veilen reichten liepen ver uiteen. Het punt dat ik toen gemaakt heb, is vergelijkbaar met wat de heer Vendrik naar voren brengt, namelijk: wat is evenredig? Wij kwamen daar niet uit omdat de luchtvaart tot op heden buiten alle vormen van belasting is gehouden. Er is dan ook sprake van een achterstand waardoor de zaak niet helemaal gelijk te trekken is met andere sectoren. Dat sluit ook aan bij de vraag van de heer Jansen naar de reden dat de benzine wel zwaar belast wordt en het vliegverkeer veel minder belast wordt. De verhouding is inderdaad scheef, maar die gaan wij bijtrekken. Het is echter niet mogelijk om in een zo'n scheve verhouding de zaak in één keer recht te trekken. De inzet is dan ook geweest om de zaak geleidelijk aan op te voeren en er op die manier voor te zorgen dat de zaak uiteindelijk, zo mogelijk in Kopenhagen, mondiaal gelijk wordt getrokken. Europa heeft al een belangrijke stap gezet.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): In de politieke besluitvorming is dit mosterd na de maaltijd. Er komt echter weer een nieuwe debatronde aan. Ik handhaaf de stelling, die de minister ook niet weersproken heeft, dat het gratis weggeven van emissierechten betekent dat de vervuiler wordt gesubsidieerd. Daarom moet in principe alles geveild worden. Dat geldt niet alleen voor de luchtvaart, maar ook voor andere ETS-sectoren. Dat moet het einddoel zijn.

Dit najaar kwam een verklaring uit Pittsburgh van de G20-plus. Daarin staat een heel belangrijke afspraak, namelijk dat alle subsidies op fossiele brandstoffen worden afgeschaft. Het gratis weggeven van emissierechten is een subsidie op fossiele brandstof. Mag ik de minister zo verstaan dat zij met de verklaring van Pittsburgh in de hand volgende week in Kopenhagen gaat bepleiten, bij wie dat ook moge aangaan, dat in de toekomst zo snel mogelijk – voor de luchtvaart net als voor andere sectoren – een 100%-veiling van alle emissierechten moet gelden? Is dat de inzet van het Nederlandse kabinet?

Minister **Cramer**: Dit is een algemenere discussie over de mate waarin de rechten moeten worden geveild. Dat

betreft ook andere sectoren. De discussie over het opschroeven van percentages veilen lopen nog. Of wij daarover in Kopenhagen een afspraak maken, hangt af van discussies over allocatiemechanismen. Waar gaat het bij veilen om? Ik herhaal wat de heer Samsom daarover zei, namelijk dat veilen de beste methode van verdeling van emissierechten is. Dat doet recht aan het principe van de vervuiler betaalt: zorgen dat je een speelveld creëert waarin de rechten rechtvaardig worden verdeeld. Daarmee wordt ook het ontstaan van winful profits voorkomen; dat is een belangrijk punt dat meermalen in deze Kamer is gewisseld. Het resultaat van de onderhandelingen die vorig jaar zijn gevoerd, naar aanleiding waarvan besluiten zijn genomen, is de richtlijn die nu voorligt. De inzet is erop gericht om in Kopenhagen het percentage reductie CO₂ te verscherpen als het lukt om daarover internationaal een afspraak te maken. Ik maak hierbij meteen een bruggetje naar de vraag van mevrouw Spies: is de kans groot dat zo'n internationale afspraak lukt? Ik hoop het, maar ik denk het niet. Laat ik eerlijk zijn.

De **voorzitter**: De heer Vendrik wilde u nog een vraag stellen. U gaat over op de beantwoording van de vraag van mevrouw Spies, maar ik laat hem graag zijn interruptie afmaken.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat er in Kopenhagen onderhandeld wordt over dat emissieplafond is prima, want dat moet zo snel mogelijk naar beneden, alleen al vanwege dat basisjaar waar een enorme oploep in zit. Die luxe hebben andere sectoren niet. Ik steun dat zeer: hoe hoger het reductiepercentage, hoe beter. De vraag was deze. Als wij de luchtvaart in Europa, en internationaal, onder een ETS-achtig systeem brengen, moet het uitgangspunt zijn 100% veilen en 100% betalen voor de rechten om te vervuilen, met de verklaring van Pittsburgh in de hand, want anders zijn wij bezig de boel opnieuw te subsidiëren. Gaat de minister in Kopenhagen die discussie voeren?

Minister **Cramer**: Ik herhaal wat ik zei. Met zijn vraag loopt de heer Vendrik vooruit op onze huidige positie in de onderhandelingen. Het belangrijkste wat in Kopenhagen aan de orde is, betreft de EU-inzet om internationaal de luchtvaart tot een 10%-reductie van CO₂ te bewegen in 2020, ten opzichte van 2005. Daar zitten een heleboel haken en ogen aan. Dat is ook wat ik in antwoord op mevrouw Spies naar voren wil brengen. In ICAO-verband zijn er een aantal spelers, waaronder Air France-KLM, die hiervoor willen gaan. Er zijn andere spelers in andere delen van de wereld, die dit op dit moment nog niet willen omarmen. Integendeel, zij zetten nog steeds de voet op de rem.

Het beste resultaat dat wij in Kopenhagen kunnen bereiken is dat wij de afspraak weten te maken dat de 10%-reductie – of mogelijk zelfs nog meer, als dat er in zit – gerealiseerd gaat worden. Het allerbelangrijkste is dat dan vervolgens een procesafspraken wordt gemaakt over de wijze waarop een en ander zo kan worden uitgewerkt dat internationaal iedereen meedoet. Hetzelfde geldt voor de scheepvaart, waar wij met eenzelfde soort probleem te maken hebben. De onderhandelingen zijn nog niet zo ver gevorderd dat ik kan verzekeren dat er, met alle inzet die ik zal plegen, in Kopenhagen al een definitief akkoord uitkomt. Als dat

Cramer

lukt, zou het iets zijn wat ik nooit had verwacht. Maar als ik inzet op het maken van een procesafspraken, waaraan iedereen zich moet committeren, om het binnen een jaar te regelen, hebben wij een enorme stap gezet, gelet op waar wij nu staan. Ik ben gewoon ook realistisch, als ik zie wat er allemaal aan discussies heeft plaatsgevonden en hoe langzaam een en ander zich voltrekt.

De heer **Jansen** (SP): Ik zou allereerst graag antwoord krijgen op de feitelijke vraag die ik heb gesteld, namelijk: maak nu eens de rekensom van wat met deze nieuwe wet in de hand de kosten voor de luchtvaart zijn per reizigerskilometer, omgerekend in euro's per 1000 liter kerosine. Zou de minister de vergelijking kunnen maken tussen de behandeling van de luchtvaart en de behandeling van de automobilist? De laatste betaalt € 700 accijns per 1000 liter benzine. Hoe veel is dat voor kerosine? Is dat € 50? Is het € 100?

Minister **Cramer**: Dat rekensommetje kunnen wij allemaal gaan maken, maar u weet het antwoord natuurlijk net zo goed als ik. Het komt erop neer dat de automobilist nu inderdaad veel meer betaalt dan degene die in het vliegtuig stapt. Dat is zo klaar als een klontje. Ik kan het dan wel allemaal gaan berekenen, maar mijn inzet is om het grote verschil dat er nu is, te verkleinen en nu al een inzet te plegen om ervoor te zorgen dat wij internationaal stappen voorwaarts zetten om de luchtvaart onder eenzelfde soort regime te brengen als de automobilist.

De heer **Jansen** (SP): De minister deelt dus het uitgangspunt dat wij straks per reizigerskilometer grosso modo dezelfde eisen gaan stellen aan de vliegtuigpassagier als aan de automobilist? Dat is mooi, want ik vind ook dat dit moet. Is de minister het dan ook met ons eens dat het uitgangspunt moet zijn dat wij in Kopenhagen niet alleen een afspraak maken over het eerste stapje, maar ook over het traject daarna? Ik bedoel dat wij na de eerste 10% wel naar de rest toe gaan op zo kort mogelijke termijn. Dat gebeurt ook met de CO₂-reductie van auto-emissies. Is dat ook het traject voor de luchtvaart?

Minister **Cramer**: Het bedrijfsleven zelf vraagt niet alleen om een 2020-doelstelling, maar juist ook om een doorkijkje naar 2050. Investerings, bijvoorbeeld in vliegtuigen, gaan ver over 2020 heen. In dit opzicht heb ik grote steun van de luchtvaart zelf om ervoor te zorgen dat duidelijk is hoe het pad na 2020 gaat verlopen.

Mevrouw **Spies** (CDA): Voorzitter. Ik ga weer terug naar Kopenhagen, naar de luchtvaart en de scheepvaart. Ik heb steeds begrepen dat wij misschien via Kopenhagen zouden kunnen proberen, met een U-bochtje de wereld van de IMO en de ICAO te passeren, door onder de kop "verantwoordelijkheid" met een aantal grote landen, inclusief de VS, een politiek commitment af te spreken over een grotere bijdrage van de luchtvaart en de scheepvaart dan tot op heden mogelijk is gebleken. Ik hoor de minister nu weer heel veel over de ICAO zeggen. Daar zal het ongetwijfeld weer naar terug moeten, maar de minister lijkt nu toch minder hoopvol te zijn over de extra versnelling die via de kop bereikt zou kunnen worden. Zij schijnt de U-bocht helemaal niet meer voor zich te zien. Graag een verduidelijking op dit punt.

Minister **Cramer**: Graag verduidelijk ik het punt dat ik net maakte. Ik reageerde op de heer Vendrik die sprak over een internationaal emissieplafond. Als ik praat over iets internationaals waar iedereen in zit, dan is het een lastige zaak om dat nu al vast te stellen in Kopenhagen. Mevrouw Spies heeft gelijk met haar suggestie, te bezien of we meer continenten en met name de VS, die al aan het bewegen zijn, in ons systeem kunnen laten meedoen, zodat de groep groter wordt. Dat is ook absoluut mijn inzet. Ik wil het maximale eruit halen. De kunst is om te bezien hoe ver we kunnen komen met een procesafspraken waaraan internationaal alle landen meedoen, ook voor de scheepvaart. Dan kunnen we nu al meer landen betrekken bij het veiligstellen van op zijn minst de doelstelling van 10% voor de luchtvaart. Hoe meer we in die richting voor elkaar kunnen krijgen, des te sterker staan we als we volgend jaar iedereen mee willen krijgen, vooruitlopend op 2012, want dan gaat het pas in. We hebben dus nog even te tijd.

Mevrouw **Spies** (CDA): Betekent dit dat de minister minder negatief is over de tussenstap? Ziet zij nog steeds mogelijkheden om het EU-emissiehandelssysteem voor de luchtvaart van toepassing te laten worden op bijvoorbeeld de VS en wellicht ook nog een of twee andere continenten?

Minister **Cramer**: Het antwoord is ja. Dat is de inzet. Mijn doel is, ervoor te zorgen dat we inderdaad een veel grotere groep hebben die de druk verhoogt, zodat volgend jaar iedereen mee wil gaan. Hetzelfde geldt voor de scheepvaart. Die is nog lastiger, omdat het een nog diffusere branche is, met spelers die makkelijk van vlag kunnen veranderen, waardoor we de zaak niet waterdicht krijgen.

Voorzitter. Hiermee heb ik al een heleboel vragen beantwoord. Ik heb nog een vraag liggen van de heer Jansen. Hij vroeg waarom militaire vluchten uitgezonderd zijn. Dat licht ik graag toen. De ATS-richtlijn zondert zoals gebruikelijk militaire vluchten uit – dat gebeurt ook in andere situaties – van de werking van de richtlijn. De Europese Commissie is namelijk van mening dat er geen rechtsmacht bestaat om dit soort militaire aangelegenheden te reguleren middels het Europese recht. De emissiereductie weegt niet op tegen de bestuurlijke lasten die hiermee gepaard gaan. Militaire vluchten worden niet door Eurocontrol geregistreerd. Dat zei de heer Jansen zelf ook. Daardoor is het lastig voor een autoriteit om ze te controleren, dit in tegenspraak met wat de heer Jansen zei, die meende dat registreren toch makkelijk moet gaan. Dat gaat dus niet zo makkelijk. Emissiehandel is een marktconform economisch instrument. Militaire vluchten worden anders dan civiele vluchten niet uitgevoerd in een marktconforme omgeving. Ze zijn daardoor minder gevoelig voor het prijsmechanisme. Dat laat onverlet dat ook de militaire luchtvaartsector ervoor moet zorgen, zo CO₂-zuinig mogelijk te zijn. Het ministerie van Defensie is er natuurlijk zelf ook op gericht, het brandstoffenverbruik te verminderen en toestellen die nieuw aangeschaft worden, energiezuiniger te krijgen. Dat is sowieso zinvol, want dat scheelt ook voor de schatkist en het budget van het ministerie van Defensie. Voor de militaire luchtvaartsector geldt het Verdrag van Chicago, omdat Nederland dat ondertekend heeft. Daardoor kunnen de militaire vliegtuigen niet onder het ETS worden gebracht. Dat

Cramer

heeft niet alleen te maken met zaken die op Europees niveau spelen, dus met de rechtsmacht, maar ook op internationaal niveau door het Verdrag van Chicago.

De heer **Jansen** (SP): De minister komt nu met aanvullende procedurele argumenten, zoals het Verdrag van Chicago en Europese kaders. Dat dit alles het moeilijk maakt, ben ik volkomen met haar eens. In de nota naar aanleiding van het verslag is de minister met inhoudelijke argumenten op onze vragen ingegaan. Daaruit heb ik opgemaakt dat zij het niet nodig en niet effectief vindt wat wij willen. Daarop was mijn kritiek gericht. Daarover wil ik dan ook nog graag met de minister van gedachten wisselen. Ik breng mijn argumenten inzake AWACS in herinnering: een prijsprikkel zou daarbij zeker kunnen werken. Wat klopt er niet aan deze redenering?

Minister **Cramer**: Ik herhaal dat de militaire luchtvaartsector in wezen niet in een marktconform systeem zit. ETS is evenwel typisch iets wat via het marktmechanisme gestuurd wordt. De militaire luchtvaartsector wordt op een andere manier gestuurd. Dat doen wij ook met AWACS voor zover wij dat kunnen. Dat is bekend; wij hebben hierover in heel veel AO's gesproken. Mijn absolute inzet is dan ook om de herrie van de AWACS-vliegtuigen te verminderen of überhaupt het aantal vluchten te verminderen. Dit is belangrijker dan CO₂; daar gaat het dan niet eens zozeer over. Als AWACS erbij gehaald wordt om een heel ander probleem te tackelen, is mijn reactie dat nu de richtlijn inzake handel in emissierechten luchtvaart op de agenda staat. CO₂ in het kader van AWACS is een heel andere discussie, zeker voor de mensen in Limburg.

De heer **Jansen** (SP): Volgens mij klopt er iets echt niet in de redenering van de minister. Eigenlijk zegt zij: bij Defensie wordt helemaal niet op economische argumenten gepland, want die vliegtuigen moeten gewoon vliegen vanwege de defensietaken. Ik zal nog een voorbeeld geven. Als door ons in Uruzgan militairen en materieel getransporteerd moeten worden, gaat Defensie kijken hoe dat zo goedkoop en zo efficiënt mogelijk gedaan kan worden. Desnoods worden dan toestellen gehuurd van NAVO-partners, als dat goedkoper blijkt te zijn. Dit geeft aan dat ook Defensie gelukkig wel degelijk naar de kosten kijkt. Nog een voorbeeld. Mijn zwager was 40 jaar geleden barkeeper op een militaire basis in Duitsland. Toen ging men daar bier in Nederland halen met een helikopter omdat de brandstof toch niets kostte; die kregen zij namelijk cadeau van de Amerikanen. Dat geeft aan dat ook daar irrationeel geopereerd wordt: als het niets kost, kunnen wij doen wat wij willen. Waarom erkent de minister nu niet dat zo'n prikkel, meedoen met het ETS, wel degelijk bij het leger, dus Defensie, zou kunnen werken?

Minister **Cramer**: Ik heb al eerder gezegd in reactie op een opmerking van de heer Jansen dat het ministerie van Defensie natuurlijk op de kosten let. Dat ministerie zal dus ook nagaan op welke manier kosten uitgespaard kunnen worden. In dat licht let die sector er ook op hoeveel uitgegeven wordt. Dit is echter wat anders dan een ETS dat functioneert door spelers binnen een kader ruimte te geven om met emissierechten te handelen. Ik herhaal dat dit een heel andere discussie is. Ik geef de heer Jansen gelijk, als hij zegt dat zeker ook de militaire

sector zal moeten letten op CO₂. Dat gebeurt ook in de praktijk. Daar doe ik dan ook verder niets aan af.

De heer **Jansen** (SP): Is de minister dan ten minste bereid om te erkennen dat de vrijheid van Defensie om te schuiven weliswaar wat kleiner is dan bij het bedrijfsleven, maar dat er toch wel degelijk een zekere vrijheid is en dat die ten dele bepaald wordt door financiële argumenten, alsook dat dit deel wel degelijk door ETS of een vergelijkbaar systeem beïnvloed zou kunnen worden? De militaire luchtvaartsector zal haar werk moeten doen. Het ministerie van Defensie zal hier in Nederland natuurlijk nagaan op welke vlakken het kosten kan reduceren. Het aardige van op zijn minst de CO₂-problematiek is dat je kosten bespaart als je ervoor zorgt dat je minder brandstof gebruikt of minder vliegtuigen laat vliegen. De manier waarop de sector in kwestie dus zelf al gespitst is op vermindering van kosten en dus ook van energiegebruik en CO₂-uitstoot maakt dat er hard gewerkt wordt. Dat is iets heel anders dan waarover wij het nu hebben in het kader van de luchtvaart in het algemeen.

De heer Jansen heeft ook nog gevraagd waarom de kleine luchtvaart niet in het ETS zit. Die zit daar wel in. Alle privévliegtoeren zitten in het ETS, dus dat is helemaal het punt niet. Alleen heel kleine toestellen, lichter dan 5700 kilo, zitten er niet in. Het punt van de heer Jansen klopt dus slechts ten dele. Bijna alle andere zitten erin.

De heer **Jansen** (SP): De minister gaat ook daar voorbij aan mijn punt dat de emissies per passagierskilometer van die kleine toestellen relatief het allerhoogst zijn. Eigenlijk laat zij de Volkswagen Polorijder betalen en stelt zij de Hummerrijder vrij, omdat er daar maar zo weinig van zijn dat het er niet toe zou doen. Dat is in wezen haar redenering.

Minister **Cramer**: Het gaat echt om niets. Sorry dat ik dit zeg, maar praktisch al die vliegtuigen, ook die privéjets, zitten erin. Waar praat u nu over?

Gevraagd is of een luchtvaartmaatschappij dankzij de criteria voor koppeling aan een lidstaat zo naar een andere lidstaat kan hopen om zich daar in te schrijven, omdat die wellicht wat soepeler met vergunningen is. Los van het feit dat dit niet kan, omdat er heel strak moet worden gereguleerd en men zich er in Europees verband gezamenlijk voor inzet dat de handhaving niet kan verschillen, beschikken de luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie over een exploitatievergunning. Zij worden gekoppeld aan de lidstaat die hun deze vergunning heeft verleend. Van vliegtuigexploitanten uit derde landen, bijvoorbeeld buiten Europa, wordt bekeken naar welke lidstaat zij in een bepaald referentiejaar het meest hebben gevlogen. Dat is dan de administrerende lidstaat. Het referentiejaar is 2006 of het eerste kalenderjaar van de exploitatie.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik heb in mijn eerste termijn nog gevraagd naar de actuele stand van zaken in de activiteiten van de Europese Commissie, want die moet de verdere uitrol van deze richtlijn ter hand nemen. Ik heb de minister gevraagd om de Kamer daar even kort over bij te praten.

Minister **Cramer**: Op een aantal punten is er nog geen

Cramer

complete duidelijkheid. De Commissie zal zich de komende maanden daarover buigen. Dan zullen we daar meer informatie over krijgen. Heel veel meer kan ik daarover niet zeggen, want ik weet niet op welke punten de heer Vendrik een specificatie mijnerzijds verwacht.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Misschien kunnen we het anders heel simpel doen. Ik vermoed dat de Europese Commissie dit voorjaar met een concreet uitvoeringsplan komt. Dat heb ik begrepen.

Minister **Cramer**: Ja.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik dacht in maart of april, maar houdt u mij ten goede, want ik weet het niet zeker. Ik stel het zeer op prijs als de minister ons wil toezeggen dat zodra dat plan er is en er dus opnieuw met de lidstaten over de uitvoering van deze richtlijn gesproken wordt, wij daar even goed over worden geïnformeerd, want "the devil is in the detail", zeker met dit soort richtlijnen, weten wij uit ervaring. Misschien kunnen we het zo afmaken.

Minister **Cramer**: Dat wil ik royaal toezeggen, want het is gebruikelijk dat ik de Kamer informeer als er een nieuwe ontwikkeling is in regelgeving op milieugebied. Ik neem aan dat ook dit soort zaken weer in de Milieuraad aan de orde komt. Dan zal ik de Kamer zeker informeren.

□

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Voorzitter. De heer Jansen zeg ik dat de militaire luchtvaart de modernste is die er is. Die zorgt juist voor een heleboel modernisering in de burgerluchtvaart. Hij en ik zijn het er geheel over eens dat er één ontzettend oudbakken toestand is met de AWACS-toestellen in Limburg. Daarover gaan wij hier binnenkort verder praten. Ik zal verder maar even over dat aspect zwijgen en over de grenzen van wat een klein of een groot vliegtuig is.

Ik kom terug bij de antwoorden van de minister, waarvoor ik haar dank. Ik begrijp dat er veel inzet is. Het woord "inzet" gebruikt de minister steeds om tot meer internationale afspraken te komen over een systeem van ETS. Dat is er echter nog niet. Ik stel ook met enige ervaring uit het verleden vast dat de ICAO niet altijd de meest hard lopende organisatie is in deze wereld. Ik ben toch bang dat er straks vluchten naar buiten Nederland en buiten de Europese Unie gaan. Daar wordt het milieu dan helaas niet beter van, terwijl het wel schade toebrengt aan de economie. Dat brengt mij tot de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat emissiehandel (ETS) alleen wordt ingevoerd in de Europese Unie;

overwegende dat dit een nadelig effect zal hebben op de Nederlandse luchthavens, met name voor de netwerkfunctie die Schiphol vervult;

overwegende dat de uitstoot van broeikasgassen onverminderd hoog zal blijven en dat er sprake zal zijn van carbon leakage;

constaterende dat de Nederlandse economie gebaat is bij een sterke infrastructuur, waar luchthavens een onmisbaar deel van uitmaken;

sprekt als haar mening uit dat het invoeren van emissiehandel zal leiden tot een verstoring van het level playing field, verslechtering van de concurrentiepositie van Schiphol en nadelige economische effecten voor Nederland;

verzoekt de regering, zich in Europa hard te maken voor stopzetting van de emissiehandel en in te zetten op bronbeleid en innovatie voor de luchtvaartsector,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Neppérus. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 9 (31963).

Mevrouw **Spies** (CDA): Mijn klomp breekt bijna. Wij hebben hier denk ik vier jaar lang over gesproken en uiteindelijk is dit wetsvoorstel het resultaat van eindeloos onderhandelen over richtlijnen, besprekingen in milieuraad en noem het allemaal maar op. En pas nu komt de VVD met de uitspraak dat dit allemaal niet had hoeven? Ik vind dit echt een buitengewoon ongepast moment, maar ik vind het ook inhoudelijk niet te begrijpen, gezien alle discussies die wij ook met mevrouw Neppérus hier hebben gevoerd.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Wellicht breekt de klomp van mevrouw Spies. Dat is dan heel vervelend voor haar, maar ik heb hier ook vorig jaar mijn zorgen over de positie van Schiphol naar voren gebracht. Dat heb ik ook gedaan in AO's en juist omdat minister Eurlings zich grote zorgen ging maken over de hele richtlijn. Ik dacht dat hij van dezelfde partij was als mevrouw Spies, tenzij dat nu net veranderd is. Dat deden ook andere partijen, maar het CDA deed dat niet. Ik heb dit punt van het level playing field steeds gebracht en ik breng dat dus ook vandaag.

Mevrouw **Spies** (CDA): Zorgen is nog iets anders dan de strekking van de motie, dus ik krijg hierop toch graag nog een nadere toelichting. Ik ben ook wel benieuwd naar het eindoordeel van de VVD-fractie over dit wetsvoorstel.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Het laatste zult u volgende week merken, want ik wacht eerst de antwoorden en de reactie van de minister af. Ik hoop dat het CDA dan ook nog eens goed de hele zaak op een rijtje zet. Ik heb steeds gezegd dat het level playing field tot onacceptabele gevolgen kan leiden. Ik wou dat niet alleen minister Eurlings het destijds had gezegd, want hij zei toen steeds iets anders dan minister Cramer, maar dat ook het CDA zich daar eens sterk voor maakte.

Mevrouw **Spies** (CDA): Dat betekent dat de VVD-fractie serieus overweegt om een wetsvoorstel dat niet anders

Neppérus

doet dan een Europese richtlijn implementeren niet te steunen. Begrijp ik dat goed?

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Wij zijn uiterst kritisch over dit wetsvoorstel. Wacht u rustig af.

Mevrouw **Spies** (CDA): Wil mevrouw Neppérus dan een onderhandelingsresultaat dat binnen de Europese Unie is bereikt en dus omgezet moet worden in Nederlandse wet- en regelgeving zomaar terzijde schuiven? Daarmee zou zij zich een buitengewoon slechte Europese partner betonen.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Ik krijg hiervan bijna tranen in mijn ogen. Ik ga bijna zitten huilen als ik mevrouw Spies zo hoor praten. Ik wilde dat zij zich eens sterk had gemaakt voor dit punt binnen het CDA. Daarop zat ik te wachten. In plaats daarvan komt er nu iets wat Nederland op achterstand zet. De heer Eurlings gaf indertijd hoop, helaas doet de CDA-fractie dat nu niet. Verder moet mevrouw Spies maar wachten op de stemming die voor volgende week gepland staat.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Volgens mij heeft de minister van VROM zojuist de zorg van de VVD-fractie weggenomen. Er is immers onderzoek gedaan door het Centrum voor energiebesparing en schone technologie in Delft naar de betekenis hiervan voor de luchtvaart. Wat in die motie staat, zal niet uitkomen en klopt niet. Moet ik nu concluderen dat het virus van het klimaatsepticisme de VVD zo in zijn greep heeft gekregen dat zij ook niet meer luistert naar onderzoek? Flikkert zij dat onderzoek gewoon in de prullenbak omdat het even niet uitkomt? Als mevrouw Neppérus zo'n motie indient, kan er maar één conclusie zijn: de VVD verwerpt dit wetsvoorstel. Als dat niet zo is, dan moet mevrouw Neppérus deze motie intrekken: het een kan niet samengaan met het ander.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Ik hoor de heer Vendrik allemaal dingen roepen. Toen de vliegtaks werd ingevoerd, hoorden wij ook dat geen enkele verplaatsing zou plaatsvinden. Helaas, de werkelijkheid bleek anders te zijn. Men ging gewoon de grens over, naar een ander land toe. Uiteindelijk vlogen er precies hetzelfde aantal vliegtuigen. De minister mag een tweede poging doen om mij en mijn fractie ervan te overtuigen dat dit verhaal wel mee zal vallen. Na de eerste ronde ben ik helemaal nog niet overtuigd.

De heer Vendrik gebruikt termen als "klimaatsepticisme". Ik wil naar alles luisteren, maar wel is gedegen onderzoek geboden. Dat onderzoek zal ik dan kritisch bezien. Dat doe ik nu ook. Ik ben altijd kritisch geweest op dit punt. De heer Vendrik denkt daar anders over, dat is zijn goed recht.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik heb nog geen antwoord gekregen op mijn tweede vraag. Betekent de indiening van deze motie door mevrouw Neppérus dat de VVD dit wetsvoorstel zal afkeuren?

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Dat zou kunnen, maar volgende week wordt hierover gestemd.

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. Het valt allemaal wel

mee, hoor ik net van de minister. De ervaringen met de vliegtaks lieten toentertijd wat anders zien, maar toch willen we weer een belasting op CO₂, op plantenvoedsel. Jan Modaal, voor wie vliegen toch al duur is, mag niet meer naar Salou. De KLM vreest voor verlies van haar grootste klant: de overstappassagier. Ik dien de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het benodigde wereldwijde level playing field bij de invoering van ETS voor de luchtvaart ontbreekt;

overwegende dat de gevolgen van de landelijke vliegtaks desastreus waren en nog steeds zijn;

constaterende dat een belasting op de uitstoot van CO₂ onnodig is en de reiziger wederom opzadelt met een extra belasting;

overwegende dat Schiphol voor een groot deel van zijn omzet afhankelijk is van overstappassagiers die bij de invoering van een Europees ETS hun toevlucht zullen zoeken in bijvoorbeeld Dubai;

verzoekt de regering, de beoogde invoering van een ETS-belasting geen doorgang te laten vinden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid De Mos. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 10 (31963).

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik meld dat mijn fractie uiteraard het wetsvoorstel steunt. Wij hebben in Europa al A gezegd, dus moeten wij in Nederland ook B zeggen.

Wat is precies de inzet van de Nederlandse regering in Europa rond de uitstootnorm, het emissieplafond in 2020? Ook ik had wat slechte herinneringen aan de wat vage formuleringen vorig jaar van de minister van Verkeer en Waterstaat, de heer Eurlings. Hij maakte zich zorgen over deze richtlijn en over het internationale level playing field. Ik ga er nu maar van uit dat deze oprispingen van de chef luchtvaart van het kabinet nu definitief terzijde zijn geschoven. Wat er ook gebeurt in Kopenhagen, deze richtlijn wordt ingevoerd, ook in Nederland. Dat betekent dat de luchtvaartmaatschappijen die Europa aandoen, onder de werking van het ETS komen. Dat heb ik toch allemaal goed begrepen?

Dan de discussie in Kopenhagen. Deze richtlijn bevat een uitstootplafond in 2020 van min 10% ten opzichte van 2005. Ik hoor de minister zeggen dat zij internationaal de boer op gaat met een pleidooi om dit emissieplafond te verlagen naar min 20%. Waar is dat in haar opvatting precies afhankelijk van? Ik begrijp dat het

Vendrik

internationale debat over het verbreden van dit Europese ETS voor de luchtvaart internationaal, dan wel in de vorm van een tussenstap met een aantal grote landen als de Verenigde Staten, nog heel moeizaam gaat. Dan komt echter de vraag weer op tafel: wanneer gaat de Nederlandse regering haar pleidooi kracht bijzetten om min 20% te bepleiten? Hangt dat af van de internationale afspraak met andere landen, zoals dat in zekere zin ook nog geldt voor de min 30%-target in Europees verband? Deze hangt af van wat er internationaal bereikt wordt. Geldt dit ook voor deze ambitie van min 20% van de minister of staat deze daar los van en gaat de Nederlandse regering in Europees verband sowieso pleiten voor een hogere emissietarget van min 20% voor de luchtvaart?

Tot slot een opmerking over de gratis emissierechten. Mijn punt blijft staan en ik geloof dat de minister dat ook niet betwist. Helaas zijn wij het er over eens dat het gratis weggeven van 85% van de uit te geven emissierechten een subsidie is voor de luchtvaart die dat niet verdient. Dat percentage zou zo snel mogelijk omlaag moeten. Voor dat deel hoeven reizigers dus ook niet te betalen. De rekensom waar de heer Jansen om heeft gevraagd, blijft nog steeds zeer relevant. Immers, ook met deze richtlijn – het is buitengewoon jammer dat wij niet een grotere stap hebben kunnen zetten – wordt de luchtvaart nog steeds gesubsidieerd en is er sprake van een enorm ongelijk playing field tussen de kilometers die in de lucht worden afgelegd en de kilometers die over de weg of per spoor worden afgelegd. Dat blijft een steen des aanstoets. Ik roep het kabinet dan ook op om waar dat maar kan te pleiten voor een volwaardige deelname van de luchtvaart aan het ETS. Voor de fractie van GroenLinks betekent dat niet alleen lagere emissieplafonds die vergelijkbaar zijn met wat wij van andere sectoren vragen, maar ook het volledig veilen van alle emissierechten. Pas dan, en niet anders dan zo, kan de vervuiler de rekening volledig gepresenteerd krijgen. Dat zou wel zo moeten zijn.

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. Mevrouw Neppéus en de heer De Mos hebben gewezen op het probleem van het level playing field. De SP-fractie heeft daar ook problemen mee. Dat level playing field zou vooral betrekking moeten hebben op de behandeling van de modaliteiten in verband met de milieueffecten van hun transport. Ik waardeer het dat de minister gezegd heeft dat ook zij van mening is dat de behandeling gelijkwaardig moet worden. Daarover zijn wij het dus eens. De SP-fractie blijft het buitengewoon merkwaardig vinden dat de minister dan een uitzondering maakt voor de militaire luchtvaart en ook voor de kleine luchtvaart. Dat laatste vind ik van ondergeschikt belang vanwege de kleine hoeveelheid emissies.

De militaire luchtvaart is een overheidstaak. Ook deze minister zegt altijd: de overheid moet het goede voorbeeld geven en voorop lopen. Op dit punt heeft de overheid een dubbele moraal. De minister zegt in wezen: wat geldt voor normale stervelingen, voor de huishoudens en bedrijven – door middel van prijsprikkels moeten ze het goede pad op geholpen worden – geldt niet voor onszelf. Ik vind dat erg ongelofwaardig. Zelfs in de Formule 1 – volgens mij is dat niet een tak van sport waar op een paar liter benzine gekeken wordt – worden

tegenwoordig eisen gesteld aan energie-efficiency die ieder jaar scherper worden om hiermee de teams en daarmee de auto-industrie een prikkel te geven om zuinige motoren te ontwikkelen.

Het is waar dat defensievliegtuigen zo snel mogelijk moeten vliegen. Stel dat er een prikkel komt. Dan geef ik de minister op een briefje dat het aantal zuinige jachtvliegers kwadratisch stijgt. Kortom, de prijsprikkels die de minister in andere sectoren wel wil uitdelen, kunnen wel degelijk heel goed werken. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat militaire luchtvaart een aanzienlijk aandeel heeft in de emissie van luchtvaart, maar is uitgesloten van het emissiehandelssysteem;

overwegende dat ook militaire luchtvaart gestimuleerd dient te worden tot emissiereductie;

verzoekt de regering, in alle relevante internationale gremia ervoor te pleiten, de milieukosten van de militaire luchtvaart te internaliseren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Jansen. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 11 (31963).

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Minister **Cramer**: Voorzitter. Ik dank de Kamerleden voor hun inbreng in tweede termijn.

Ik begin bij de reactie van mevrouw Neppéus in tweede termijn. Mijn klomp breekt ook en ik vind dit heel vreemd, zijn de bewoordingen die ik wil gebruiken in reactie op de inhoud van de motie-Neppéus op stuk nr. 9. Over deze zaak is uitgebreid met de luchtvaartsector gesproken. Als ik met de luchtvaartsector spreek, met name met KLM-Air France, dan hoor ik dat de sector de inzet die nu wordt gepleegd, heel goed vindt. Ik hoor vanuit de sector helemaal geen kritiek meer dat het niet werkt en dat het niet goed is om te doen. Juist onze luchtvaartsector, KLM-Air France, zet zich internationaal in om iedereen mee te krijgen. Wij hebben onderzoek laten doen door CE Delft waaruit heel duidelijk blijkt dat de concurrentiepositie niet in het geding is.

Omdat mevrouw Neppéus het nu heel nadrukkelijk aan de orde stelt, wilde ik haar wat extra getallen geven. De Europese luchtvaartmaatschappijen kunnen op intra-Europese routes de kosten volledig doorberekenen. Op intercontinentale routes bestaat de kans dat luchtvaartmaatschappijen niet alle kosten kunnen doorberekenen volgens CE Delft. De gemiddelde nettokostenstijging voor luchtvaartmaatschappijen op vluchten van en naar de EU bedraagt ongeveer 2,5%.



Mevrouw Neppérus (VVD)

© M. Sablerolle – Gouda

Naar verwachting van CE Delft zullen luchtvaartmaatschappijen 2% hiervan kunnen doorberekenen aan hun klanten. Dan resteert nog 0,05% die niet kan worden doorberekend. Met andere woorden: het gaat om peanuts. Om die paar centen te kunnen verdienen gaat men echt niet omvliegen via Dubai, want die verdienen ze niet. Het kost veel meer om zo om te vliegen. Dit is ook uitgewisseld met de sector zelf. Het is niet waar dat hier een groot probleem met de concurrentiepositie is nu wij dit in Europees verband doen. Daarbij komt ook nog dat de luchtvaartsector qua belastingen altijd zeer bevoordeeld is ten opzichte van de sector van de automobilititeit. Dat punt werd overigens ook door anderen gemaakt. Om dat een beetje recht te trekken en mee te doen aan een reductie van CO₂, zeker gezien de te verwachten stijging van de luchtvaart, vind ik het volstrekte onzin om te zeggen: die moeten niet meedoen. Mevrouw Neppérus zegt dat er bronbeleid en innovatie moeten komen, maar die komen er alleen als er een prikkel is. Dat weet zij ook. Los van de vraag of wij die prikkel via een heffing of ETS invoeren; een prikkel moet er zijn, anders gaat het gewoon niet gebeuren.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Ik luister nu ook met verbazing, want de emotie neemt blijkbaar toe bij de minister. Ik wil een betere luchtvaart via innovatie. Over het doel zijn de minister en ik het eens. Dat heb ik althans tot vandaag gedacht. De minister zegt echter dat de sector er blij mee is. Ik krijg heel andere signalen, alleen zal de sector zich hierbij neerleggen, al heeft KLM ook nog een Northwest Airlinesbroertje, waar ook nog wat te doen is. Schiphol zal echter wel degelijk gevolgen ondervinden. En het verhaal van de peanuts hoorde ik ook bij de vliegtaks. Toen werd dat ook gezegd. Daarom denk ik: jongens, dit gaat mij veel te gemakkelijk.

Minister **Cramer**: Ik wilde een brug maken naar de inbreng van de heer De Mos die weer begon over de vliegtaks. Daarbij wil ik teruggrijpen naar wat de heer Samsom daarover zei. Ten tijde van het schrijven van het regeerakkoord was nog niet duidelijk dat de ETS-richtlijn zou worden ontwikkeld zoals die nu voorligt. Er was ook nog niet duidelijk dat wij in Europees verband zo'n systeem zouden kunnen gaan invoeren. Naarmate de

onderhandelingen vorderden, werd dat steeds duidelijker. Dat was ook de reden waarom wij hebben gezegd: vliegtaks is een Nederlandse taks; als je daar iets Europees – dat is al een opstap naar een mondiaal systeem – voor in de plaats kunt stellen, dan kunnen wij ermee leven dat de vliegtaks wordt afgeschaft. Daarom hebben wij gezegd: oké, maar dan gaan wij wel voor een Europees systeem. Dat is ook waar wij uiteindelijk met zijn allen voor gaan. In Europees verband is dit door alle landen onderschreven, het is een-op-eenimplementatie van een richtlijn. Het zou echt heel dwaas zijn als wij nu net voor Kopenhagen gaan zeggen: daar gaan wij niet aan meedoen. Dat is heel vreemd.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Nu wordt geroepen: vlak voor Kopenhagen. Als je vraagt om nader onderzoek naar hoe het zit met de klimaatcijfers, kan dat niet, omdat wij vlak voor Kopenhagen zitten. Mijn punt blijft dus echt – daarover verschillen de minister en ik van mening – dat bij de VVD juist wel die zorg zit over de verplaatsing van vluchten. De minister heeft die zorg tot nu toe niet kunnen wegnemen.

Minister **Cramer**: Nog één keer. Ik heb cijfers voorgesteld. U moet dan eens zo vriendelijk zijn om op die cijfers te reageren. Wij gaan toch niet voor niets onderzoek laten doen? Wij laten dat door een onafhankelijk bureau uitzoeken. Wij hebben een impactanalyse op Europees niveau waarop wij ons kunnen baseren. Al die cijfers wijzen toch in de richting die ik net uitsprak? Waarom betwist u dat dan? Hebt u dan een onderzoek waarmee het tegendeel wordt bewezen? U kunt het wel roepen, maar dan wil ik ook cijfers hebben.

De **voorzitter**: Ik verzoek de minister, via de voorzitter te spreken.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Ik wil alle cijfers van de minister best gaan bestuderen, maar dat gebeurt niet met dat fanatisme waar ik echt niet goed van word. Ik wil alles bestuderen, maar over het verhaal dat het maar een "peanut" zou zijn, zeg ik: let op de eigen vliegtaks die door dit kabinet werd ingevoerd toen er in Brussel allang over deze richtlijn werd gesproken in de Transportraad en de Milieuraad.

De heer **De Mos** (PVV): De minister zegt met de KLM gesproken te hebben. Ik ben dan toch wel benieuwd met wie dat was. Was dat met de schoonmaker? Ik heb ook met de KLM gesproken en zij zegt toch echt dat zij de angst heeft dat het Europese ETS-belastingstelsel zal leiden tot verlies van overstappassagiers.

Minister **Cramer**: Ik spreek graag met schoonmakers, maar ik spreek ook met de baas van KLM, Air France.

Mevrouw Neppérus, ik druk mij wat fors uit, maar dat is ook omdat ik op verzoek, mede van u, onderzoek laat doen. De Kamer heeft daar inzage in. Ook laat de Europese Commissie onderzoek doen. Op een gegeven moment moet dat toch de basis vormen van besluitvorming die hier plaatsvindt. Dat is de reden waarom ik even wat fors inzette. Dat moet immers de manier zijn waarop wij in deze Kamer tot besluitvorming kunnen komen.

Voorzitter. Gezien mijn reactie op de motie-Neppérus op stuk nr. 9 ontraad ik de aanneming van de motie. Ik

Cramer

wijs mevrouw Neppérous erop dat het een verplichte implementatie betreft van een EU-richtlijn zonder kop.

De motie-De Mos op stuk nr. 10 had dezelfde strekking, maar een iets andere bewoording. De aanneming van deze motie ontraad ik.

In de motie-Jansen op stuk nr. 11 wordt de regering verzocht om in alle relevante internationale gremia ervoor te pleiten, de milieukosten van de militaire luchtvaart te internaliseren. De aanneming van deze motie ontraad ik ook, om reden die ik eigenlijk al in eerste termijn heel duidelijk heb uitgelegd.

De heer **Jansen** (SP): Nu dacht ik dat ik het dictum zo flexibel geformuleerd had dat ik de minister daarmee de nodige manoeuvreerruimte geef. Als de minister het idee op zich wel steunt dat zij in ieder geval de wijze zelf kan kiezen, is dat niet voldoende om te zeggen dat zij het oordeel aan de Kamer overlaat?

Minister **Cramer**: Ik heb in eerste termijn heel duidelijk uitgelegd dat de militaireluchtvaartsector een aparte categorie is. Ik heb gezegd dat in het systeem zelf al prikkels genoeg zitten en dat ik het daarbij graag wil laten.

Voorzitter. Ik heb nog twee vragen van de heer Vendrik. Ik wilde even iets rechtzetten. De heer Vendrik begon over de inzet op een reductie van 20%, maar dat percentage heeft te maken met de scheepvaart in internationaal verband. Als het gaat om de luchtvaart, is de EU-inzet 10% CO₂-reductie in 2020 ten opzichte van 2005. Ik heb ook al gezegd dat het van groot belang is om niet alleen maar de doelen voor 2020 vast te stellen, maar ook om de doelen op weg naar 2050 te formuleren. Dat wenst ook de luchtvaartsector zelf in verband met investeringsbeslissingen.

Het punt van het volledig veilen loopt vooruit op waar wij staan in de discussies in EU-verband. Ik herhaal hier heel nadrukkelijk dat het plafond bepaalt wat de inspanning in de sector is. Veilen of gratis geven is slechts een allocatiemechanisme dat overigens wel helpt om de vergroening te bevorderen. Het is een extra prikkel, maar de essentie is wat mij betreft het plafond.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Het plafond is bijzonder belangrijk, maar de wijze van allocatie, gratis of niet gratis, is dat ook. Laten wij de discussie daarover niet verder voeren. Ik denk dat wij het erover eens zijn dat het meest ideale systeem is een scherp plafond en vervolgens alle toe te delen emissierechten veilen en niet gratis toedelen.

Nog een opmerking over de inzet van min 10% in 2020 ten opzichte van 2005. Ik begrijp van de minister dat het kabinet niet de boer op gaat met een additioneel bod om te kijken of min 20% in 2020 internationaal kan worden afgesproken. Wat betekent dat voor de inzet van de Europese Unie om eventueel naar min 30% te gaan als er een vergelijkbare internationale afspraak ligt? Is de luchtvaart dan uitgezonderd van de afspraak van de Europese Unie om van min 20% naar min 30% te gaan?

Minister **Cramer**: De huidige afspraak in de voorliggende richtlijn is niet min 10%, maar minder. Als het lukt om in internationaal verband min 10% af te spreken, dan zullen de doelstellingen die nu in EU-verband voorliggen opnieuw ter discussie komen te staan.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik snap het niet helemaal. Dat kan ongetwijfeld aan mij liggen. Ik had begrepen dat in de Milieuraad over deze richtlijn de afspraak is gemaakt dat de Europese Unie zelfstandig koerst op een reductie van 10% in 2020 ten opzichte van het niveau 2004-2006. Deze richtlijn zal daartoe bijdragen. De vraag is wat daar bovenop komt, gegeven de afspraak binnen de Europese Unie om naar een reductie van 30% te gaan, mocht er internationaal een vergelijkbare afspraak liggen. Wat betekent dat voor de luchtvaartsector en de daar te behalen reductiepercentages?

Minister **Cramer**: Er is een misverstand over wat er is afgesproken als wij het ETS-systeem alleen in Europees verband invoeren. Daarvoor hebben wij de afspraak gemaakt van 97% en de komende jaren 95%, dus 3% en 5%. Dat doen wij nu. Dat is dus niet 10%. Als wij onze inzet in Kopenhagen internationaal kunnen realiseren, komt opnieuw ter discussie wat wij met elkaar in Europees verband hebben afgesproken in het geval er geen internationaal akkoord komt.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Over het wetsvoorstel en de moties wordt komende dinsdag gestemd.