

Vergaderjaar 2007–2008

31 252

Europees handelssysteem voor CO₂-emissierechten Implementatie in Nederland

Nr. 3

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 december 2007

Hierbij doe ik u toekomen het rapport met de titel «Economic effects of including aviation in the European emissions trading scheme»¹, zoals ik eerder dit jaar heb toegezegd in de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat.

Door de complexiteit van dit economisch vraagstuk heeft het onderzoek langer geduurd dan vooraf was aangenomen.

Het onderzoek is uitgevoerd door CE Delft en het Britse MVA Consultancy en maakt inzichtelijk welk effect het onderbrengen van de luchtvaart in het Europese emissiehandelssysteem heeft op de concurrentiepositie van de Europese luchtvaartmaatschappijen.

De door beide bureaus gedragen conclusie is, dat, wanneer alle vluchten van en naar Europese luchthavens onder het emissiehandelssysteem gebracht worden, dit in beperkte mate nadelige economische effecten met zich meebrengt voor de Europese luchtvaartmaatschappijen.

Onderzocht is wat het effect is van de locatie van een buiten Europa gelegen hub-luchthaven op de routes EU-VS en EU-Azië. Op de EU-VS routes kan voor de Europese luchtvaartmaatschappijen concurrentienadeel ontstaan. Op deze routes kan een VS-maatschappij het deel van de route dat onder ETS valt bekorten door vanuit de EU naar een in de VS gelegen bestemming te vliegen door gebruik te maken van een hub aan de VS-oostkust. Het traject tussen hub en de uiteindelijke plaats van bestemming in de VS valt namelijk niet meer onder ETS.

Uit het onderzoek komt voorts naar voren dat het concurrentienadeel voor de Europese maatschappijen beperkt is, vooral optreedt op de transfermarkt en groter is naarmate de kosten per ton CO₂ substantieel zouden stijgen ten opzichte van de huidige niveaus (ongeveer € 25 per ton). Het tengevolge daarvan berekende totaalverlies aan passagiers voor KLM op Schiphol is vergelijkbaar met dat van de andere drie grote Europese maat-

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

schappijen op hun eigen hub-luchthaven. Op de transfermarkt lijkt KLM zelfs iets minder nadeel te gaan ondervinden dan de andere maatschappijen, wanneer alle inkomende en uitgaande vluchten onder ETS worden gebracht.

Ten aanzien van kruissubsidiëring is geconcludeerd dat deze voor de meeste luchtvaart-maatschappijen niet leidt tot hogere winsten en daarom niet in het belang is van deze maatschappijen. De toepassing daarvan door niet-Europese maatschappijen kan echter niet volledig worden uitgesloten. Aangezien de mogelijkheden hiervoor beperkt zijn en omdat het toepassen van kruissubsidiëring het gevolg is van een complexe strategische keuze van een luchtvaartmaatschappij, kon echter niet worden vastgesteld in hoeverre het onderbrengen van de luchtvaart in een emissiehandelssysteem hierop van invloed is.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings