

Vergaderjaar 2013–2014

**22 112**

## **Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie**

**21 501-08**

## **Milieuraad**

**Nr. 1846**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 mei 2014

Op 22 november 2013 is uw Kamer door de Minister van Buitenlandse Zaken geïnformeerd over het voorstel van de Europese Commissie met betrekking tot het systeem van emissiehandel (EU ETS) voor de luchtvaart (Kamerstuk 22 112, nr. 1739). Via deze weg informeer ik de Kamer over de uitkomst van het EU besluitvormingsproces over dit Commissievoorstel. Het Europees Parlement heeft op 3 april jl. ingestemd met het eerder bereikte onderhandelingsresultaat met de Raad. De Raad heeft hiermee op 14 april jl. eveneens ingestemd. Verordening 421/2014 is inmiddels gepubliceerd.

#### Belangrijkste uitkomsten besluitvormingstraject

Besloten is om de emissiehandel voor luchtvaart voor de periode van 2013 tot en met 2016 te beperken tot uitsluitend intra-Europese vluchten. Vluchten van en naar derde landen zijn voor die periode volledig uitgezonderd, vergelijkbaar met handelsjaar 2012. Vanaf 2017 valt het systeem automatisch terug naar haar oorspronkelijke (volledige) reikwijdte, tenzij via een nieuw besluitvormingsproces anders wordt bepaald. Nieuwe besluitvorming is afhankelijk van de uitkomst van de Assemblee van de VN organisatie voor burgerluchtvaart (ICAO) eind 2016. De Europese Commissie zal de Raad en het Europees Parlement na de Assemblee informeren over de uitkomst daarvan en zo nodig voorstellen doen ten aanzien van de invulling van het systeem van emissiehandel voor luchtvaart vanaf 2017.

Afgesproken is dat kleine niet-commerciële vliegtuigexploitanten, die zeer weinig CO<sub>2</sub> uitstoten, van 2013 tot en met 2020 worden vrijgesteld van het systeem. Andere kleine exploitanten, die niet onder die vrijstelling vallen, wordt de mogelijkheid geboden om gebruik te maken van versimpelde administratieve procedures. Ook is overeengekomen dat de jaarlijkse termijnen voor het rapporteren van emissies en voor het inleveren van emissierechten voor het handelsjaar 2013 met één jaar worden uitgesteld.

Tot slot zijn overwegingen opgenomen over de besteding door EU lidstaten van de opbrengsten van de veiling van emissierechten voor luchtvaart. Deze middelen zouden zoveel mogelijk moeten worden besteed aan klimaatbeleid. Lidstaten zullen aan de Commissie verslag uitbrengen over het gebruik van die middelen. De Commissie zal het Europees Parlement hierover informeren.

### Appreciatie

Voor Nederland is het belangrijk dat de luchtvaartsector een bijdrage levert aan het beperken van de broeikasgasemissies om klimaatverandering tegen te gaan. Zoals u weet, ligt hierbij mijn prioriteit bij het realiseren van een mondiaal marktconform systeem, omdat dit het beste is voor een gelijk speelveld voor luchtvaartmaatschappijen en omdat met een mondiaal systeem meer emissies kunnen worden aangepakt dan regionaal. Tijdens de ICAO Assemblee in oktober 2013 is afgesproken om zo'n mondiaal systeem in 2020 in te voeren. De Europese aanpak voor de interim-periode dient te worden vormgegeven op een manier die zo min mogelijk verstorend werkt voor de relaties met derde landen en voor het besluitvormingsproces over het mondiale systeem.

Wat betreft onze Europese klimaatambities is van groot belang dat we, bij een mondiaal opererende vervoersmodaliteit als de luchtvaart, de rest van de wereld daarbij niet verliezen. Wat betreft de geografische reikwijdte ben ik dan ook tevreden met het besluit om de emissiehandel voorlopig te beperken tot intra-Europese vluchten. Gebleken is dat deze reikwijdte voor de meeste derde landen aanvaardbaar is.

Verder ben ik tevreden met het verminderen van de administratieve lasten voor kleine luchtvaartexploitanten en hun toezichthouders. Het uitstellen van de termijnen voor het rapporteren en inleveren van emissierechten met één jaar (wat betreft handelsjaar 2013) acht ik verstandig omdat zo meer tijd en duidelijkheid wordt geboden over de huidige invulling van het systeem. Transparantie over de besteding van veilingopbrengsten, tot slot, is mijns inziens eveneens positief.

### Juridische consequenties

Het voorstel van de Europese Commissie van 16 oktober 2013 betrof een richtlijn tot tijdelijke afwijking en gedeeltelijke wijziging van de bestaande richtlijn emissiehandel (2003/87). Diverse lidstaten maakten zich echter zorgen over de korte beschikbare tijd voor de nationale implementatie. Tegelijkertijd was iedereen het er over eens dat het wenselijk was om spoedig duidelijkheid te creëren voor luchtvaartmaatschappijen en toezichthouders. Uiteindelijk is daarom gekozen voor het instrument van een verordening (421/2014). Vanwege de rechtstreekse werking daarvan is meteen juridische duidelijkheid gecreëerd. Lidstaten moeten echter nog wel, voor zover nodig binnen hun nationale juridische context, bezien in hoeverre nationale regelgeving dient te worden aangepast in lijn met deze verordening.

Voor de uitvoering van de verordening is geen wijziging van de Nederlandse regelgeving nodig. De verordening laat de bestaande regels uit de richtlijn namelijk ongemoeid. Wel heeft de verordening directe gevolgen voor de uitvoering van het systeem door de Nederlandse Emissieautoriteit.

Deze moet ter uitvoering van de verordening onder andere de toewijzing van gratis emissierechten aanpassen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld