

Vergaderjaar 2016–2017

34 697

## EU-voorstel: verordening tot reductie van broeikasgasemissies van luchtvaartuigen COM (2017) 54<sup>1</sup>

A

### VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 31 mei 2017

De leden van de vaste commissies voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening<sup>2</sup> en Economische Zaken<sup>3</sup> hebben kennisgenomen van het voorstel voor een verordening tot reductie van broeikasgasemissies van luchtvaartuigen<sup>4</sup>, dat op 3 februari 2017 is gepubliceerd door de Europese Commissie.

Naar aanleiding hiervan is op 2 mei 2017 een brief gestuurd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

De Staatssecretaris heeft op 31 mei 2017 gereageerd.

De commissies brengen bijgaand verslag uit van het gevoerde schriftelijk overleg.

De griffier voor dit verslag,  
De Boer

<sup>1</sup> Zie dossier E170013 op [www.europapoort.nl](http://www.europapoort.nl)

<sup>2</sup> Samenstelling **Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening**:

Ten Hoeve (OSF), Huijbregts-Schiedon (VVD), Kuiper (CU), Schaap (VVD), Flierman (CDA), Schrijver (PvdA), Sent (PvdA) (*voorzitter*), Vos (GL), P. van Dijk (PVV), Atsma (CDA), D.J.H. van Dijk (SGP), Don (SP), Jorritsma-Lebbink (VVD) (*vicevoorzitter*), N.J.J. van Kesteren (CDA), Köhler (SP), Meijer (SP), Pijlman (D66), Schaper (D66), Stienen (D66), Teunissen (PvdD), Verheijen (PvdA), Klip-Martin (VVD), Baay-Timmerman (50PLUS), A.J.M. van Kesteren (PVV), Van der Sluijs (PVV)

<sup>3</sup> Samenstelling **Economische Zaken**:

Nagel (50PLUS) Ten Hoeve (OSF), Huijbregts-Schiedon (VVD), Koffeman (PvdD), Kuiper (CU), Schaap (VVD), Flierman (CDA), Barth (PvdA), Ester (CU), Postema (PvdA), Vos (GL), Kok (PVV) (*vicevoorzitter*), P. van Dijk (PVV), Gerkens (SP) (*voorzitter*), Van Beek (PVV), Atsma (CDA), N.J.J. van Kesteren (CDA), Meijer (SP), Pijlman (D66), Prast (D66), Van Rij (CDA), Schalk (SGP), Schnabel (D66), Verheijen (PvdA), Klip-Martin (VVD), Overbeek (SP)

<sup>4</sup> E-dossier E170013, te raadplegen op: [https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e170013\\_voorstel\\_voor\\_een](https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e170013_voorstel_voor_een).

# **BRIEF VAN DE VOorzITTERS VAN DE VASTE COMMISSIES VOOR INFRASTRUCTUUR, MILIEU EN RUIMTELIJKE ORDENING EN VOOR ECONOMISCHE ZAKEN**

Aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu

Den Haag, 2 mei 2017

De leden van de vaste commissies voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorstel voor een verordening tot reductie van broeikasgasemissies van luchtvaartuigen<sup>5</sup> (hierna: verordening), dat op 3 februari 2017 is gepubliceerd door de Europese Commissie. Tevens hebben zij met belangstelling kennisgenomen van het daarbij behorende BNC-fiche<sup>6</sup>.

## *Inleiding*

De **PVV**-fractieleden hebben met belangstelling kennisgenomen van de verordening en hebben naar aanleiding daarvan nog een aantal vragen.

De leden van de **PvdD** hebben met belangstelling kennisgenomen van de verordening en het BNC-fiche met een positieve beoordeling ten aanzien van de subsidiariteit. Deze leden delen de opvatting van de regering dat het klimaatbeleid, zeker voor een internationaal opererende sector zoals de luchtvaart, niet uitsluitend nationaal geregeld moet worden. Zij vinden dat de EU moet innemen in het maken van mondiale, bindende afspraken over het reduceren van de uitstoot van broeikasgassen en over maatregelen om opwarming van de aarde te stoppen. Dit ontslaat Nederland echter niet van de verplichting om op een goede manier invloed uit te oefenen op internationale besluitvorming en ook op nationaal niveau waar mogelijk doeltreffende maatregelen te nemen teneinde de internationale klimaatdoelstellingen, zoals afgesproken in Parijs, te bereiken en de noodzakelijke versnelling in CO<sub>2</sub>-reductie te realiseren. De PvdD-fractieleden verlangen daarom een stevig Nederlands standpunt richting Europese en internationale besluitvorming. In dit kader hebben zij enkele vragen aan u.

## *Vragen en opmerkingen van de leden van de **PVV**-fractie*

Carbon Ofsetting and Reduction Scheme for International Aviation (hierna: CORSIA) is erop gericht om de groei van de CO<sub>2</sub>-emissies door de internationale luchtvaart vanaf 2020 te compenseren via specifiek gedefinieerde en goedgekeurde emissiereductieprojecten. Aan wat voor projecten moeten de PVV-fractieleden hierbij denken?

Welke maatregelen neemt de Nederlandse regering om zelf emissieluw te reizen?

De Europese Commissie verlengt de vrijstellingen binnen het EU Emissions Trading System (hierna: EU ETS) voor luchtvaart voor kleine niet-commerciële vliegtuigexploitanten tot 2030. Waarom wordt er onderscheid gemaakt tussen commercieel en niet-commercieel?

<sup>5</sup> E-dossier E170013, te raadplegen op: [https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e170013\\_voorstel\\_voor\\_een](https://www.eerstekamer.nl/eu/edossier/e170013_voorstel_voor_een).

<sup>6</sup> Kamerstukken I 2016/17, 22 112, HL.

Op welke wijze werken de maatregelen betreffende het emissieluw maken van reizen en mobiliteit door in de groei van de burger- en vrachtluchtvaart?

In hoeverre is er sprake van een gelijk speelveld voor de luchtvaartmaatschappijen voordat het wereldwijde ETS-emissiesysteem van kracht wordt in 2021? Binnen het beperkte EER<sup>7</sup> ETS-systeem worden Europese luchtvaartmaatschappijen op kosten gejaagd terwijl niet-Europese luchtvaartmaatschappijen nog jaren zonder enige vorm van verplichtingen CO<sub>2</sub> kunnen uitstoten. Graag vragen de PVV-fractieleden een nadere toelichting hierop.

*Vragen en opmerkingen van de leden van de PvdD-fractie*

In de verordening wordt een voortzetting van het beperkte toepassingsgebied («*stop-the-clock*») voor het EU ETS-systeem voorgesteld. Met deze wijziging blijft het EU ETS alleen voor intra-Europees vliegverkeer gelden en niet voor internationale vluchten van en naar Europa. Zonder deze wijziging zou het EU ETS weer gaan gelden voor vluchten tussen de EU en derde landen. De Europese Commissie en de regering geven aan dat het handhaven van het volledige toepassingsgebied verstorend zou kunnen werken op het mondiale proces van implementatie van CORSIA en dat blijvende beperking van het toepassingsgebied de International Civil Aviation Organization (hierna: ICAO) ruimte zal geven om de nodige nog ontbrekende regels voor de uitvoering van CORSIA vast te stellen.

De implementatie van CORSIA mag volgens de regering niet in gevaar worden gebracht door terug te keren naar de uitgebreide versie van het EU ETS, waaraan dan alle vluchten vanuit derde landen zouden moeten voldoen. De PvdD-fractieleden missen een nadere motivering en vragen u toe te lichten waarom een uitbreiding van het gebied verstorend zou kunnen werken. Indien er toch wordt gekozen voor de voortzetting van het ETS-systeem tot 2021, waarom dan niet het bredere toepassingsgebied hanteren richting nadere bindende afspraken over CO<sub>2</sub>-reductie in de luchtvaart?

Een deel van het Europees parlement (*ENVI Committee*<sup>8</sup>) is negatief kritisch over het bereikte resultaat in de ICAO en vindt dat Europa aanvullende eisen moet stellen. Het Europees parlement is van mening dat CORSIA niet toereikend is om aan de reductiedoelen te voldoen en vindt dat EU ETS daarin een belangrijke rol zou moeten spelen. Wat doet u met dit signaal?

Gezien de voorgestelde wijziging, worden tot 2021 geen extra maatregelen getroffen om CO<sub>2</sub>-emissies door luchtvaart te reduceren. Daarnaast is de voorspelling dat het aantal internationale vluchten de komende decennia zal verdubbelen. Onderzoeksbureau CE Delft heeft gekeken naar de uitstoot door schepen en vliegtuigen die reizen vanuit en naar Nederland. Daarvan is de helft genomen en dat is opgeteld bij de huidige Nederlandse CO<sub>2</sub>-uitstoot. Dat heeft geleid tot een verdubbeling van het cijfer. Er zijn vooruitstrevende maatregelen nodig om deze CO<sub>2</sub>-uitstoot te reduceren.<sup>9</sup>

De PvdD-fractieleden vinden het opvallend dat de Europese Commissie weliswaar een globale *impact assessment* heeft gedaan voor wat betreft de CO<sub>2</sub>-reductie, maar dat onduidelijk blijft of deze maatregelen afdoende

<sup>7</sup> Europese Economische Ruimte.

<sup>8</sup> De Commissie Milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid van het Europees parlement.

<sup>9</sup> [http://www.ce.nl/publicatie/klimaatbeleid\\_voor\\_mobiliteit\\_op\\_de\\_kaart/1909](http://www.ce.nl/publicatie/klimaatbeleid_voor_mobiliteit_op_de_kaart/1909).

zijn om de reductiedoelstellingen te behalen. Ook verbaast het deze leden dat u geen enkele *impact assessment* gedaan lijkt te hebben wat betreft de gevolgen van het beperkte toepassingsgebied en vrijstelling van niet-commerciële kleingebruikers voor het bereik van de Nederlandse klimaatdoelstellingen (wel wat betreft de financiële consequenties). Kunt u helder aangeven wat de gevolgen zijn van de handhaving van het beperkte toepassingsgebied voor het bereiken van de klimaatdoelstellingen? Acht u het voortzetten van het bestaande beleid genoeg om in 2020 een reductie van 25% CO<sub>2</sub> ten opzichte van 1990 in Nederland te behalen? Graag ontvangen de PvdD-fractieleden een onderbouwing. Zo niet, kunt u aangeven welke aanvullende maatregelen u gaat nemen om de CO<sub>2</sub>-reductie in de luchtvaart te versnellen en op welke termijn?

Het EU ETS-systeem werkt al jaren niet, omdat er te veel rechten in omloop zijn. Dat drukt zowel de prijs als de motivatie om schoner te produceren. CORSIA biedt een kans om productiemaatregelen op een andere manier te treffen en het ETS-systeem te hervormen. Op welke wijze zet u zich in voor de afschaffing van het ETS-systeem en voor bindende reductiemaatregelen? Zolang het ETS nog bestaat, kan het worden hervormd waardoor het wel functioneert, bijvoorbeeld door het plafond jaarlijks met 3,5% naar beneden te brengen en een drempelwaarde in te voeren bij de veiling. Blijft het bod onder de drempelwaarde of is er geen vraag, dan worden de rechten van de markt gehaald. De opbrengst van de veiling kan ten goede komen aan een fonds voor de financiering van klimaatmaatregelen. Ook kan worden gerealiseerd dat Europese spelers niet langer emissierechten mogen kopen buiten de EU.

De regering acht het van belang dat de ervaringen vanuit het EU ETS gebruikt worden voor de vormgeving en implementatie van CORSIA en dat erop ingezet wordt dat er uiteindelijk een goede overgang komt van het EU ETS naar CORSIA. De regering geeft tevens aan dat een systeemkeuze voor de periode na 2021 zal volgen zodra er meer duidelijkheid is over de aard en inhoud van de juridische instrumenten onder CORSIA en de deelname van de internationale partners hieraan. Welk standpunt neemt u in ten aanzien van de (on)wenselijkheid van het voortzetten van het ETS-systeem? Welke inspanningen zijn geleverd en gaan geleverd worden om reductiemaatregelen in de luchtvaart werkelijk effectief en toereikend te maken? Bent u bereid te bezien wat een accijns op kerosine zou kunnen bewerkstelligen wat betreft CO<sub>2</sub>-reductie en de Kamer hierover te rapporteren?

De verordening spreekt over voorbereidende maatregelen met betrekking tot de implementatie van CORSIA. Welke voorbereidingen worden met deze verordening precies getroffen?

In Montreal is vastgelegd dat de internationale luchtvaartsector de toename van CO<sub>2</sub> vanaf 2020 gaat compenseren. Met CORSIA is klimaatneutrale groei niet meteen vanaf 2020 geregeld. Om te voorkomen dat daardoor de 1,5/2 graden-doelstelling niet wordt gehaald, zullen andere sectoren extra CO<sub>2</sub> moeten reduceren. Welke andere sectoren acht u in staat om meer CO<sub>2</sub> te reduceren en op welke wijze gaat u zich daarvoor inzetten? Is bij gebreke aan adequate maatregelen tot CO<sub>2</sub>-reductie overwogen de reductie te zoeken in de beperking van CO<sub>2</sub>-equivalenten, zoals de beperking van methaanuitstoot in andere sectoren?

*Tot slot*

De leden van de vaste commissies voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken zien uw reactie met belangstelling tegemoet en ontvangen deze graag uiterlijk 2 juni 2017.

Voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening  
E.M. Sent

Voorzitter van de vaste commissie voor Economische Zaken  
A.M.V. Gerkens

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR, MILIEU EN RUIMTELIJKE ORDENING**

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 31 mei 2017

Op 2 mei jl. heeft de vaste commissies voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken schriftelijke vragen ingebracht naar aanleiding van het voorstel voor een verordening tot reductie van broeikasgasemissies van luchtvaartuigen en van het daarbij behorende BNC-fiche.

Hierbij ontvangt u per onderwerp de antwoorden op die vragen.

### EU ETS en CORSIA

Omdat de aanpak van CO<sub>2</sub>-reductie in de luchtvaart het meest effectief is op mondiaal niveau, waarbij alle landen zich inzetten voor CO<sub>2</sub>-reductie, is Nederland van begin af aan een voorstander geweest van een mondiaal systeem voor CO<sub>2</sub>-reductie. Daarnaast is dit met het oog op het level playing field voor luchtvaartmaatschappijen de te prefereren optie.

Toen in 2013 de International Civil Aviation Organisation (hierna: ICAO) besloot dat in 2016 overeenstemming over een mondiaal systeem voor CO<sub>2</sub>-reductie voor de luchtvaart moest worden bereikt, reageerde de EU door voor een periode van drie jaar het EU ETS voor de luchtvaart te beperken tot het luchtverkeer tussen landen binnen de Europese Economische Ruimte (hierna: EER). Deze regeling, bekend onder de naam «stop-the-clock», was van kracht tot 1 januari 2017.

Door de enorme inspanning wereldwijd is in ICAO-verband een breed gesteunde resolutie voor een mondiaal op marktwerking gebaseerd systeem van CO<sub>2</sub>-reductie voor de luchtvaart tot stand gekomen. Dit is het eerste akkoord op wereldschaal binnen één sector en ook het eerste akkoord van een dergelijke omvang sinds het klimaatakkoord in Parijs. Nu in oktober 2016 in ICAO overeenstemming is bereikt over dit mondiale systeem voor CO<sub>2</sub>-reductie, stelt de Europese Commissie voor om de «stop-the-clock» variant van het EU ETS voor de luchtvaart voort te zetten tot aan de inwerkingtreding van het mondiale systeem in 2021. Dit biedt ICAO de tijd om de uitvoeringsregels en voorschriften van het *Carbon Offset and Reduction Scheme for International Aviation* (hierna: CORSIA) vast te stellen.

Zodra er meer duidelijkheid is over de aard en inhoud van de juridische instrumenten onder CORSIA en over de deelname van de internationale partners hieraan, zal de positie van de internationale luchtvaart met betrekking tot het EU ETS nogmaals tegen het licht moeten worden gehouden. De Europese Commissie zal naar verwachting in 2018 met een nadere beoordeling van CORSIA en een voorstel tot herziening van het EU ETS voor de luchtvaart komen.

Diverse leden hebben gevraagd waarom er nu niet teruggekeerd kan worden naar de uitgebreide versie van het EU ETS. Nadat in 2012 de luchtvaart in het EU ETS werd opgenomen, ontstond op mondiaal niveau een versnelling in het proces om een wereldwijd systeem voor emissiereductie te ontwikkelen. Ook was er zware politieke druk vanuit derde landen en de Europese luchtvaartindustrie tegen Europese verplichtingen voor vluchten van en naar derde landen. In het licht hiervan en met het oog op een positief besluit tijdens de Assemblee van ICAO in najaar 2013,

werd besloten alleen de intra-Europese luchtvaart onder EU ETS te houden (het stop-the-clock voorstel).

Het nu terugkeren naar de uitgebreide versie van het EU ETS is niet haalbaar. Ten eerste is er geen politieke steun van de andere EU-lidstaten voor een terugkeer naar een uitgebreide versie van het EU ETS. Ten tweede zal een terugkeer naar een uitgebreide versie van het EU ETS tot grote weerstand leiden bij derde landen. Ten derde zal dit de implementatie van CORSIA ernstig ondermijnen, omdat dit door derde landen zal worden uitgelegd als het niet willen steunen van CORSIA door de EU. Om die redenen is het kabinet geen voorstander van het nu opnemen van vluchten tussen de EU en derde landen in het EU ETS.

De leden van de PvdD-fractie hebben gevraagd welk standpunt ik inneem ten aanzien van de (on)wenselijkheid van het voortzetten van het ETS-systeem en het treffen van aanvullende reductiemaatregelen. Ik zet mij op dit moment niet in voor de afschaffing van het EU ETS voor de luchtvaart. In aanloop naar de start van CORSIA in 2021 steun ik de voortzetting van het EU ETS met een beperkte reikwijdte. Met de komst van CORSIA zal de positie van de internationale luchtvaart met betrekking tot het EU ETS opnieuw tegen het licht moeten worden gehouden. Voor de periode vanaf 2020 zal een nadere beoordeling en herziening van het EU ETS voor luchtvaart volgen, zodra er meer duidelijkheid is over de aard en inhoud van de juridische instrumenten onder CORSIA en de deelname van de internationale partners hieraan.

Het kabinet vindt het van groot belang dat de Europese Commissie tijdig uitwerkt hoe met het EU ETS voor luchtvaart zal worden omgegaan na de inwerkingtreding van CORSIA. Het kabinet heeft de Commissie opgeroepen hier in 2018 mee te starten en de lidstaten vroegtijdig en intensief bij dit proces te betrekken. Nederland kijkt met belangstelling uit naar de nadere beoordeling van de Commissie en zal de aangenomen motie Dijkstra betrekken bij de beoordeling daarvan. In deze motie wordt het kabinet verzocht te voorkomen dat Europese luchtvaartmaatschappijen op achterstand worden gezet door, boven op de mondiale afspraken, op Europees niveau uitstoot apart te beprijken.

In de Europese luchtvaart worden al veel maatregelen genomen om de uitstoot verder terug te dringen. De concrete maatregelen die worden genomen liggen op het gebied van technologische verbeteringen (vlootvernieuwing), operationele en infrastructurele maatregelen (luchtruimgebruik), het toepassen van duurzame alternatieve brandstof en maatregelen zoals gewichtsreductie van trolleys. KLM is daar een goed voorbeeld van, met de inzet van nieuwe vliegtuigen en programma's als het Corporate BioFuel Programma. In aanvulling daarop blijft de inzet van op marktwerking gebaseerde maatregelen, zoals het EU ETS en CORSIA, van belang.

De leden van de PVV-fractie vragen waarom in de vrijstelling een onderscheid gemaakt wordt tussen commercieel en niet-commercieel. Niet-commerciële vliegtuigexploitanten waarvan de totale jaarlijkse CO<sub>2</sub>-emissies minder bedragen dan 1.000 ton zijn vrijgesteld van het EU ETS tot 2020. De vrijstelling wordt in het onderhavige voorstel verlengd tot 2030. De niet-commerciële vliegtuigexploitanten die onder deze drempel van 1.000 ton vallen vertegenwoordigen 0.2% van de emissies. Voor commerciële vliegtuigexploitanten, luchtvaartmaatschappijen met een luchtvaartcertificaat, is de vrijstelling al reeds in een ander artikel geregeld aan welke geen eindtermijn is verbonden. Commerciële vliegtuigexploitanten waarvan de totale jaarlijkse CO<sub>2</sub>-emissies minder bedragen dan 10.000 ton zijn vrijgesteld van het EU ETS. Deze commer-

ciële vliegtuigexploitanten die onder deze drempel van 10.000 ton vallen vertegenwoordigen 1% van de emissies. De vrijstellingen zijn ingesteld om een disproportionele administratieve lastendruk te voorkomen voor vliegtuigexploitanten met beperkte CO<sub>2</sub>-emissies.

Diverse leden hebben gevraagd welke voorbereidingen getroffen worden voor de implementatie van CORSIA en hoe de emissiereductieprojecten er precies uit zullen zien. Op dit moment wordt hard gewerkt aan het voltooien van de regels, voorschriften en het instrumentarium dat nodig is om CORSIA te laten functioneren. Mijn ministerie is daar intensief bij betrokken. In 2019 zullen alle landen met internationaal luchtverkeer moeten beginnen met monitoring en rapportage van deze regels en voorschriften. De verordening heeft betrekking op deze voorbereidende maatregelen en beoogt een gecoördineerde Europese aanpak. Binnen Europa en bij andere grote luchtvaartlanden is de infrastructuur reeds voldoende op orde om CORSIA vlot in te kunnen voeren. Voor begeleiding en instructie van andere landen heb ik € 0,5 miljoen ter beschikking gesteld aan ICAO en draagt Nederland ook actief bij aan ontwikkeling en training.

De specifiek gedefinieerde en goedgekeurde emissiereductieprojecten onder CORSIA zijn projecten die netto CO<sub>2</sub>-reductie opleveren. Dit kunnen bijvoorbeeld projecten zijn binnen de luchtvaartsector, bijvoorbeeld reductieprojecten op luchthavens, of projecten in ontwikkelingslanden die emissiereductie opleveren. Goedkeuring van deze projecten vindt plaats aan de hand van strikte eisen. De opgebrachte emissie-eenheden worden centraal geregistreerd om dubbel telling en fraude te voorkomen.

Zowel de meet- en monitoringvoorschriften, als de eisen aan de emissie-eenheden (offsets) worden vastgelegd in de zogeheten standaarden en recommended practices (SARPs) van ICAO. Deze SARPs worden aan de lidstaten voor commentaar voorgelegd. Goedkeuring door de Raad van ICAO is voorzien medio 2018.

#### Emissieluw reizen

De leden van de PVV-fractie hebben gevraagd welke maatregelen de Nederlandse regering neemt om zelf emissieluw te reizen. Binnen de gehele rijksoverheid wordt de uitstoot van iedere gevlogen kilometer gecompenseerd met «gold standard»-certificaten. Van elke reis wordt de CO<sub>2</sub>-uitstoot berekend, waarna deze volledig gecompenseerd wordt via de ondersteuning van duurzame projecten. Sinds 1 oktober 2016 doet mijn ministerie, in aanvulling op het compenseren via certificaten, mee aan het KLM Corporate Biofuel Programma. Dit programma stelt organisaties die hun personeel groen willen laten vliegen in staat om een gedeelte van hun vluchten te verduurzamen door het gebruik van biokerosine. Mijn ministerie doet mee voor een periode van drie jaar, ter grootte van ongeveer de helft van de uitstoot die is toe te rekenen aan de vlieggreizen van I&M-personeel. Daarnaast zet ik ook in op een reductie van het aantal kilometers dat we vliegen.

De leden van de PVV-fractie vragen op welke wijze de maatregelen betreffende het emissieluw maken van reizen en mobiliteit doorwerken in de groei van de burger- en vrachtluchtvaart. De verwachting is dat mondiaal de luchtvaart zal blijven groeien. In absolute zin zullen de emissies uit de luchtvaart daardoor ook blijven groeien. Door op marktwerking gebaseerde maatregelen, zoals het EU ETS en CORSIA, wordt de groei gecompenseerd door het kopen van emissierechten en emissiereductie in andere sectoren.



Tegelijkertijd gaat er als gevolg van de beprijzing van de emissies een prikkel uit om de groei van de emissies te beperken of efficiënter te vliegen. Uiteindelijk is dat ook in het belang van de luchtvaartmaatschappijen, aangezien 40–50% van de totale kosten uit brandstofkosten bestaat.

#### Klimaatdoelstellingen en aanvullende maatregelen

De leden van de PvdD-fractie vragen wat ik zal doen met het signaal van een deel van het Europees parlement dat CORSIA niet toereikend is om aan de reductiedoelen te voldoen en de oproep tot aanvullende Europese eisen. Met het akkoord over CORSIA en het daarbij horende doel van CO<sub>2</sub> neutrale groei vanaf 2020 is een belangrijke stap gezet in het reduceren van CO<sub>2</sub> emissies in de luchtvaartsector wereldwijd. In hoeverre EU ETS een rol naast CORSIA zal spelen zal binnen Europa nog moeten worden bepaald. Dit zal mede afhangen van de verdere uitwerking en implementatie van CORSIA. De Europese Commissie zal naar verwachting in 2018 met voorstellen komen over hoe met de internationale luchtvaart om te gaan binnen het EU ETS na de start van CORSIA. Ik wil daar niet op vooruit lopen.

De leden van de PvdD-fractie vragen of ik bereid ben te bezien wat een accijns op kerosine zou kunnen bewerkstelligen. Het kabinet is van mening dat reductiemaatregelen in de internationale luchtvaart primair op mondiaal niveau moet worden gerealiseerd. Uit oogpunt van een gelijk speelveld en klimaat is dit de te prefereren optie.

De leden van de PvdD-fractie vragen naar de gevolgen van de voortzetting van de huidige reikwijdte voor het behalen van de klimaatdoelstellingen en het bereiken van het Urgendoel. De Europese inzet voor CO<sub>2</sub>-reductie is doorvertaald naar een reductiedoelstelling voor het emissiehandelssysteem ETS van 21% in 2020 en van 43% in 2030 (t.o.v. 2005). Luchtvaart levert hier op dit moment door de deelname aan het EU ETS met intra- Europees vliegverkeer een bijdrage aan. In vergelijking met de stationaire installaties beslaat luchtvaart maar een klein deel onder EU ETS, ongeveer 2–3% van de totale emissies onder het EU ETS. Zoals eerder aangegeven wordt met het volledig halen van de doelen van het Energieakkoord de 25% reductie in 2020 ten opzichte van 1990, zoals vereist in het vonnis van de Rechtbank Den Haag in de Urgenda-zaak, gehaald. Het kabinet zal de uitvoering van het Urgenda-vonnis blijven monitoren. Mocht uit de Nationale Energieverkenning (NEV) 2017 blijken dat we bij de uitvoering niet op koers liggen, dan zullen aanvullende maatregelen getroffen worden.

De leden van de PvdD-fractie vragen welke andere sectoren in staat zijn om meer CO<sub>2</sub> te reduceren en op welke wijze ik mij hiervoor ga inzetten. Zoals bekend geven landen in hun klimaatbijdrage (NDC) aan welke bijdrage zij kunnen leveren aan de doelen in het Parijs-akkoord en hoe deze opgave over de verschillende sectoren wordt verdeeld. Nederland levert zijn bijdrage als onderdeel van de EU-NDC. Daarin is afgesproken dat de EU zijn emissies zal reduceren met ten minste 40% in 2030 ten opzichte van 1990, zoals overeengekomen door de Europese Raad van oktober 2014. Deze opgave is vervolgens vertaald in een aanscherping van het EU-emissiehandelssysteem (ETS) en lidstaatspecifieke doelen voor de non-ETS sectoren. De onderhandelingen over het EU-ETS bevinden zich inmiddels in de triloof fase; over de verdeling van de non-ETS opgave over de lidstaten wordt momenteel onderhandeld in de Raad en het Europees parlement. Zodra er een akkoord is bereikt op beide dossiers, zal het kabinet bezien hoe de opgave voor Nederland het beste kan worden ingevuld.

Daarnaast wordt er in het kader van de uitwerking van de Energieagenda gewerkt aan transitiepaden, waarin wordt onderzocht wat de overgang naar een koolstofarme economie betekent voor de verschillende energie-functionaliteiten, waarbij ook de emissies in de landbouw- en landgebruiksector (waaronder methaan) worden meegenomen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
S.A.M. Dijkma