

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

2940

Vragen van het lid **Haverkamp** (CDA) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *Chinese bezwaren tegen het EU «Emissions Trading Scheme» (ETS)* (ingezonden 24 mei 2011).

Antwoord van staatssecretaris **Atsma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 23 juni 2011).

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Chinese airlines voice strong opposition to EU ETS?» gepubliceerd op www.atwonline.com?¹

Antwoord 1

Ja, het artikel is mij bekend.

Vraag 2

Bent u bekend met het recente bezoek van een grote delegatie van de Chinese overheid aan uw ministerie inzake ETS (Emissions Trading Scheme) voor de luchtvaart?

Antwoord 2

Ja, een delegatie bestaande uit 10 vertegenwoordigers van de Chinese overheid heeft een bezoek gebracht aan de Europese Commissie, Frankrijk, Duitsland en aan Nederland.

Vraag 3

Is het waar dat de Chinese overheid zich heeft uitgesproken tegen een toepassing van EU ETS voor luchtvaart op Chinese luchtvaartmaatschappijen?

Antwoord 3

De Chinese overheid heeft aangegeven niet akkoord te gaan met deelname van de Chinese luchtvaartmaatschappijen aan het Europese ETS.

Vraag 4

Is het waar dat de Chinese overheid in geval van handhaving van het huidige ETS regime voor luchtvaart over zal gaan tot sancties tegen Europese luchtvaartmaatschappijen en handelssancties in het algemeen?

¹ <http://atwonline.com/eco-aviation/news/chinese-airlines-voice-strong-opposition-eu-ets-0321>

Antwoord 4

De Chinese delegatieleider heeft bij herhaling aangegeven dat als de Chinese maatschappijen worden verplicht deel te nemen aan ETS tegenmaatregelen onvermijdelijk zijn ter compensatie van de kosten die deelname met zich meebrengt.

Vraag 5

Zouden dergelijke Chinese sancties toegestaan zijn volgens het internationaal recht?

Antwoord 5

De toelaatbaarheid van internationale tegenmaatregelen hangt af van de inhoud van de tegenmaatregelen en de vraag of de maatregelen waar ze tegen gericht zijn rechtsgeldig zijn. ETS maatregelen zijn om diverse redenen niet in strijd met internationaal recht. De maatregelen zijn non-discriminatoire en er geldt een «de-minimis» drempel. Luchtvaartmaatschappijen worden op grond van de ETS richtlijn nr. 2008/101 weliswaar verplicht gesteld om emissierechten in te leveren voor vluchten die worden afgelegd op weg naar of vanaf het EU-grondgebied, maar dit betekent niet dat hiermee het luchtverkeer in het luchtruim van niet-EU staten wordt gereguleerd. De richtlijn respecteert de volledige en uitsluitende soevereiniteit van landen zoals China over het luchtruim boven hun grondgebied. Aangezien ETS maatregelen rechtsgeldig zijn zullen Chinese tegenmaatregelen in de vorm van bestraffende sancties niet geoorloofd zijn. Wanneer de tegenmaatregelen echter eveneens legaal zijn en bijvoorbeeld in het kader van reciprociteit vergelijkbaar zijn met de emissiereducerende ETS maatregelen zal geen sprake zijn van strijdigheid met het internationaal recht. Voor zover derde landen een vergelijkbaar systeem toepassen als dat van het Europese ETS systeem zal overigens wel bekeken moeten worden hoe doublures kunnen worden voorkomen.

Vraag 6

Hoe verhouden deze ontwikkelingen zich tot de passage in het regeerakkoord waarin staat: «Kwalitatieve groei van het wereldwijde verbindingennetwerk is essentieel. De overheid ziet hierbij toe op een concurrerend kostenniveau. Het beleid is gericht op een wereldwijde aanpak van emissiehandel zodat er een gelijk speelveld is»?

Antwoord 6

Het streven naar een mondiaal systeem van emissiehandel heeft onverminderd prioriteit. Het komen tot nieuwe, mondiale klimaatafspraken is een belangrijke factor om een gelijk speelveld te creëren. Een mogelijke oplossing van dit conflict kan gelegen zijn in de erkenning van door China te nemen equivalente maatregelen en de koppeling daarvan aan het Europese ETS. Dit kan worden gezien als een eerste stap naar een wereldwijd systeem.

Vraag 7

Bent u ervan op de hoogte dat er een aanzienlijk Nederlands belang op het spel staat, aangezien vanuit Nederland wekelijks een groot aantal vluchten van en naar China vliegt?

Antwoord 7

Ja, dat is mij bekend. Als het om luchtvaart gaat is sprake van 53 vluchten per week op 8 bestemmingen in groot China.

Vraag 8

Gaat u voorkomen dat Nederlandse en Europese luchtvaartmaatschappijen het slachtoffer worden van vergelding van EU regelgeving die in ogen van vele non-EU landen in strijd is met internationaal recht? Zo ja, welke stappen worden hiertoe ondernomen in de richting van de Europese Commissie?

Antwoord 8

Binnen de mogelijkheden die ik hiertoe heb zal ik samen met ander EU-lidstaten en de Europese Commissie nauw overleg voeren over de wijze waarop China tegemoet wordt getreden.

Vraag 9

Hoe gaat u in Europees verband voorkomen dat er strafmaatregelen door China worden genomen die onze economie in den brede en de luchtvaartsector in het bijzonder serieuze schade zullen toebrengen?

Antwoord 9

In overleg met de Commissie en de andere lidstaten zal worden bekeken welke strategie het best gevolgd kan worden. Zie antwoord vraag 8.

Vraag 10

Wat is de stand van zaken ten aanzien van de klachten die niet-EU-lidstaten hebben ingediend tegen het Europese emissiehandelsstelsel?

Antwoord 10

Het in het Verenigd Koninkrijk door drie Amerikaanse maatschappijen en de ATA ingesteld beroep tegen ETS is doorverwezen naar het Europese Hof van Justitie. Begin juli zal er een eerste zitting zijn om partijen te horen. De uitspraak wordt niet eerder verwacht dan begin 2012.

Vraag 11

Wat is de stand van zaken van de ontwikkeling van een wereldomspannend emissiehandelsstelsel of vergelijkbaar instrument voor de luchtvaartsector in International Civil Aviation Organization (ICAO)-verband?

Antwoord 11

De discussie over klimaatmaatregelen en market based instruments (waaronder ook ETS) heeft in de laatste ICAO Assembly (oktober 2010) tot veel discussie geleid waaruit blijkt dat mondiale toepassing van ETS nog ver verwijderd is. De discussie had onder meer betrekking op het definiëren van CO₂-doelen, het toepassen van guiding principles, de toepassing van regionale systemen en uitzonderingsposities voor kleine luchtvaartlanden, bijvoorbeeld wanneer die slechts minder een bepaald minimumaandeel van de wereldwijde luchtvaart uitmaken (de minimis bepaling). Ook grote luchtvaartlanden (waaronder China) willen een uitzonderingsbepaling, zich daarbij beroepend op het principe van common but Differentiated Responsibilities (CBDR). (zie Kamerbrief 24 804, 2 december 2010).

Vraag 12

Bent u bereid de ontwikkeling van mondiale sectorale emissiehandel hogere prioriteit te geven, zodat er – ook als een bindende opvolger van «Kyoto» onverhoopt langer op zich zou laten wachten – toch forse stappen gezet kunnen worden met betrekking tot CO₂-reductie in concurrentiegevoelige sectoren die gebaat zijn bij een mondiale aanpak?

Antwoord 12

Het identificeren en ontwikkelen van nieuwe en innovatieve internationale beleidsinstrumenten om klimaatmaatregelen door de private sector te stimuleren is reeds een prioriteit voor Nederland. De ontwikkeling van mondiale sectorale emissiehandel maakt daar deel van uit. Ik ben het met u eens dat zulke nieuwe mechanismen nodig zijn om de internationale koolstofmarkt op te schalen en private geldstromen te genereren die nodig zijn voor toekomstige klimaatmaatregelen. Overigens is er op dit moment een groep ontwikkelingslanden die zich principieel blijft verzetten tegen de ontwikkeling van marktinstrumenten.

Vraag 13

Bent u bereid hiertoe een breed front te organiseren, bijvoorbeeld samen met de World Business Council on Sustainable Development en andere invloedrijke mondiale spelers, zowel gouvernementeel als non-gouvernementeel?

Antwoord 13

Ja. Mijn inzet op dit vlak is reeds breed georiënteerd, enerzijds gericht op mogelijkheden om financiering van klimaatmaatregelen door bedrijfsleven te bevorderen en anderzijds gericht op de ontwikkeling van nieuwe marktmechanismen voor de koolstofmarkt. Daarnaast concentreert mijn inzet zich op bilaterale activiteiten om ontwikkelingslanden te helpen te participeren in de

koolstofmarkt. Bovendien participeer ik in het Partnership for Market Readiness, een initiatief van de Wereldbank dat zich richt op het concretiseren en verbeteren van marktinitiatieven door vooral ontwikkelingslanden. In lijn hiermee voel ik dan ook niets voor het introduceren van een specifieke klimaat- of CO₂-belasting. Ik heb dit ook aangegeven richting uw Kamer tijdens het AO Milieuraad van 15 juni 2011.

Vraag 14

Bent u bereid de Kamer regelmatig te informeren over de ontwikkelingen van sectorale emissiehandel voor op zijn minst de zware (staal-)industrie, scheepvaart en luchtvaart? Bent u bereid daarbij aan te geven welke inspanningen de regering en de Europese Unie zich getroosten om die ontwikkelingen te bespoedigen en daarbij een indicatieve planning aan te houden voor de totstandkoming van dergelijke instrumenten?

Antwoord 14

Ja. Wanneer er in de genoemde sectoren ontwikkelingen op het gebied van emissiehandel voordoen informeer ik u hierover en mijn inzet daarbij.