

Vergaderjaar 2013–2014

**21 501-08**

**Milieuraad**

**Nr. 485**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 oktober 2013

Hierbij bied ik u het verslag aan van de Milieuraad die op 14 oktober 2013 werd gehouden in Luxemburg. Tijdens deze Raad werd een oriënterend debat gehouden over het voorstel van de Europese Commissie om de Verordening Overbrenging Afvalstoffen te herzien. De Raad legde de EU inzet voor de komende Klimaatconferentie (COP 19, Warschau) in Raadsconclusies. De Milieuraad besprak voorts hoe de besluitvorming op het dossier CO<sub>2</sub> personenauto's op een dusdanige manier zou kunnen worden afgerond dat er een akkoord in eerste lezing kan worden gesloten tussen de Raad en het Europese Parlement. Ik zal u over de afloop daarvan informeren.

Verder is onder diversenpunten een aantal onderwerpen kort aan de orde geweest, waaronder ETS Luchtvaart in verband met het besluit van de *ICAO Assembly* dat de CO<sub>2</sub>-emissies van de luchtvaart met ingang van 2020 gereguleerd worden met een mondiaal en op marktwerking gebaseerd systeem. Kort na de Milieuraad heeft de Commissie een voorstel uitgebracht COM (2013) 722 om de ETS-regels voor de luchtvaart hierop aan te passen. U ontvangt hierover zoals gebruikelijk een BNC-fiche.

Ik hoop uw Kamer hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

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

## **Samenvatting**

*Tijdens de Milieuraad van 14 oktober 2013 in Luxemburg voerden de Europese milieuministers een oriënterend debat over de herziening van de Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen. Het voorstel om EU te gaan werken met jaarlijkse controleplannen viel bij de meeste lidstaten in goede aarde, maar er waren er ook die een lossere aanpak voorstaan. Veel lidstaten voelen er weinig voor de controleplannen vooraf openbaar te maken.*

*Om de impasse op het dossier CO<sub>2</sub>-uitstoot door personenauto's te doorbreken gaf de Milieuraad het voorzitterschap op basis van vertrouwen een mandaat om samen met het EP, de Commissie en uiteraard Duitsland, binnen enkele weken naar een oplossing te zoeken die heel dicht aan ligt tegen het eerder bereikte akkoord. Daarbij is afgesproken dat er geen afbreuk wordt gedaan aan de norm van 95 g/km per 2020.*

*De Milieuraad stelde daarnaast raadsconclusies vast waarin de EU-brede inzet voor de komende Klimaatconferentie COP 19 wordt vastgelegd. Deze staan stil bij de noodzaak van actie tegen klimaatverandering en wat de EU en de lidstaten daartegen ondernemen. Daarnaast gaan de conclusies in op de benodigde resultaten van deze klimaatconferentie, de ambities voor mitigatie voor wat betreft de periode tot 2020, klimaatadaptatie inclusief «loss and damage», het 2015 klimaatakkoord en de post-2015 («Rio+20») agenda.*

*Onder het diverserpunt «ETS Luchtvaart» kondigde de Commissie aan snel met een voorstel te komen om de bestaande ETS-regelgeving aan te passen aan de besluitvorming in de ICAO Assembly.*

*Een ander opvallend diverserpunt was de Deense oproep om af te zien van het gebruik van HFK-23 emissierechten. Deze werd door in totaal 22 lidstaten, inclusief Nederland, gesteund.*

## **VERSLAG**

### **Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen (EVOA)**

#### *Gedachtewisseling*

Commissaris Potocnik lichtte het voorstel tot wijziging van de Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen toe. Doel is om toezicht en handhaving van de verordening op een hoger peil te brengen. Dit is volgens de Commissie nodig omdat onderzoek heeft uitgewezen dat ongeveer een kwart van alle grensoverschrijdende afvaltransporten niet voldoet aan de regels. Jaarlijks wordt vanuit de EU 2,8 mln. ton afval verscheept naar landen in Afrika en Azië, waar het dikwijls wordt gedumpt of wordt hergebruikt op een wijze die milieuhygiënisch gezien niet verantwoord is. De verschillen tussen de lidstaten voor wat het betreft het niveau van toezicht en handhaving zijn substantieel en dat leidt er toe dat malafide transporten uitwijken naar de havens waar de pakkans het kleinst is (*port hopping*). Daarom heeft de Commissie voorgesteld dat de lidstaten risicobeoordelingen, controleprioriteiten vaststellen en op basis hiervan jaarlijks controleplannen opstellen.

Uit de discussie die volgde bleek dat de meeste lidstaten het concept van jaarlijkse controleplannen wel konden steunen. Hier en daar werd wel de kanttekening geplaatst dat de opbouw van de plannen niet al te gedetailleerd moet worden voorgeschreven, zodat er in voldoende mate kan

worden aangesloten op de manier waarop lidstaten hun toezicht en handhaving georganiseerd hebben. Een aantal lidstaten gaf aan liever te werken met een systeem waarbij achteraf periodiek verslag wordt gedaan van de resultaten van uitgevoerde inspecties. Ook communautaire handhavingsacties werden genoemd als kansrijk alternatief. Alle lidstaten waren van mening dat, de controleplannen niet openbaar zouden moeten worden gemaakt, met name omdat dit *port hopping* juist weer in de hand zou werken.

Namens Nederland heb ik aangegeven dat het initiatief van de Commissie alle steun verdient en dat er voldoende evenwicht is tussen het garanderen van een gelijk speelveld en de noodzakelijke flexibiliteit. Ik heb daarbij ook aangegeven dat wat Nederland betreft nog enkele aanvullende voorstellen voor het verbeteren van het gelijke speelveld en de handhaving van de EVOA in het herzieningsvoorstel niet zouden hebben misstaan. Als voorbeeld heb ik genoemd dat er nu nog veel onduidelijkheid en interpretatieverschillen bestaan over de classificatie van afvalstoffen. Zo bevat de verordening geen duidelijke normen om te bepalen in welke mate een afvalstof verontreinigd mag zijn om als «groene lijst afvalstof» zonder kennisgeving overgebracht te worden. Voor intern gebruik heeft Nederland voor een aantal afvalstromen zelf verontreinigingsnormen vastgesteld, maar dit soort maatregelen zou beter op EU niveau genomen kunnen worden om op deze manier uniforme implementatie na te streven.

Het voorzitterschap rondde het agendapunt af met de vaststelling dat de inbreng van de lidstaten het mogelijk zou moeten maken op dit dossier aanzienlijke voortgang te boeken.

## **CO<sub>2</sub>-emissies auto's**

### *Openbaar debat*

Een belangrijk punt op de agenda van de Milieuraad betrof het voorstel voor CO<sub>2</sub>-emissiereducties van personenauto's. Onder leers voorzitterschap was in juni een principeakkoord in eerste lezing bereikt tussen Europees Parlement (EP) en de Raad; dit moest alleen nog door beide kanten worden bekrachtigd. Duitsland kon zich bij nader inzien niet vinden in het compromis dat was bereikt met het Europees Parlement en heeft in juni om uitstel van stemming gevraagd om de implicaties van het compromis grondig te kunnen bestuderen en stakeholders te kunnen raadplegen. Lidstaten gingen akkoord met het verzoek om zo het grootste auto producerende land in Europa de kans te geven het draagvlak bij de achterban te vergroten. De hoop was dat Duitsland na de verkiezingen in september het «lerse» akkoord alsnog zou kunnen aanvaarden. Dat bleek niet het geval en Duitsland vond voldoende steun bij andere lidstaten om besluitvorming over dit dossier wederom uit te stellen. Om uit de ontstane impasse te komen gaf de Milieuraad – op voorstel van Duitsland – het Voorzitterschap op basis van vertrouwen het mandaat om samen met het Europees Parlement en de Commissie binnen enkele weken een alternatief te vinden dat een akkoord in eerste lezing alsnog mogelijk maakt en dat tegelijkertijd de klimaatambities en de afspraken van het akkoord uit juni respecteert. Met dit mandaat mogen eventuele nieuwe compromisvoorstellen geen afbreuk doen aan de norm van 95 g/km per 2020. Wat Nederland betreft had de Raad het oorspronkelijke voorstel kunnen aannemen tijdens deze bijeenkomst van de Milieuraad. De oplossing die op de Milieuraad werd bereikt is overigens in lijn met de motie Dik-Faber (Kamerstuk 21 501-08, nr. 465) waarin wordt aangedrongen op behoud van ambitie en het voorkomen van verdere vertraging. Een aannemelijk alternatief was namelijk een tweede lezing geweest, hetgeen tot een vertraging van de besluitvorming van ten minste een jaar zou hebben geleid.

In de geannoteerde agenda heb ik aangegeven dat de Milieuraad ook zou spreken over de CO<sub>2</sub>-uitstoot door bestelbusjes (Kamerstuk 21 501-08, nr. 477). Ook hierover was een onder leers voorzitterschap overeenstemming bereikt tussen Raad en Europees Parlement. Omdat voorafgaand aan de Milieuraad al vaststond dat dit akkoord zonder problemen kan worden bekrachtigd door de Raad en het Europees Parlement, is het van de agenda gehaald.

### **Vorbereiding van Klimaatconferentie in Warschau (COP19 en CMP9)**

#### *Raadsconclusies*

De Milieuraad heeft de inzet van de EU voor de komende Klimaatconferentie in Warschau vastgelegd in raadsconclusies. Deze staan stil bij de noodzaak van actie tegen klimaatverandering en wat de EU en zijn lidstaten daartegen ondernemen. Daarnaast gaan de conclusies in op de benodigde resultaten van deze klimaatconferentie, de ambities voor mitigatie voor wat betreft de periode tot 2020, klimaatadaptatie inclusief «loss and damage», het 2015 akkoord en de post-2015 («Rio+20») agenda.

Ten aanzien van de pre-2020 ambitie benadrukken de Raadsconclusies de noodzaak van een hogere collectieve mitigatieambitie en de baten van mitigatie voor economische groei, energievoorzieningszekerheid en gezondheid. De bereidheid van de EU om onder voorwaarden over te gaan tot een emissiereductiedoel van 30% in 2020 wordt herbevestigd. Partijen bij het Montreal Protocol worden opgeroepen om de productie en consumptie van HFK's uit te faseren. Grotere internationale samenwerking en het betrekken van niet-statelijke actoren bij mitigatieacties worden bepleit.

Over het nieuwe mondiale klimaatinstrument dat in 2020 van kracht moet worden en waar door COP21 in Parijs in 2015 over zal moeten worden besloten, benadrukken de raadsconclusies de noodzaak van een dynamisch verdrag dat mee kan groeien met veranderende omstandigheden en dat het nieuwe verdrag een «spectrum of commitments» mogelijk moet maken om rekening te kunnen houden met specifieke nationale omstandigheden. De EU zal er tijdens COP 19 op aansturen dat er positief wordt besloten over een stapsgewijs proces voor het internationaal vastleggen van nationaal bepaalde emissiereductiedoelen. Alle landen worden opgeroepen al in 2014 te beginnen met het voorbereiden van die doelen en de raadsconclusies geven aan dat de Europese Raad in maart 2014 aan de hand van een voorstel van de Europese Commissie met een dergelijke voorbereiding zal beginnen.

#### **ETS Luchtvaart** (diversenpunt)

Commissaris Hedegaard gaf een korte toelichting over het besluit dat de ICAO Assembly genomen heeft om in 2016 te beslissen over een mondiaal systeem dat met ingang van 2020 de CO<sub>2</sub> uitstoot van de luchtvaart moet reguleren. Zij kondigde aan dat de Commissie snel met een voorstel komt om de bestaande ETS-regels aan te passen op de nieuw ontstane situatie. De aanpassingen zouden moeten worden overeengekomen en ingevoerd voordat het «stop the clock»-besluit in april 2014 afloopt, aldus de commissaris.

### **Monitoring, rapportage en verificatie van CO<sub>2</sub>-emissies van zeescheepvaart** (diversenpunt)

Commissaris Hedegaard hield een korte presentatie en gaf aan dat het voorstel voor een monitoring, rapportage en verificatie van maritieme CO<sub>2</sub>-emissies noodzakelijke informatie zal leveren om – bij voorkeur op mondiaal niveau – te besluiten over maatregelen die uitstoot van CO<sub>2</sub> door de zeescheepvaart gaan moeten terugdringen. -reducerende maatregelen bij voorkeur op mondiaal niveau te nemen. De Commissaris hoopte dat het voorstel zo spoedig als mogelijk kan worden goedgekeurd, bij voorkeur nog voor de zomer. Zowel de Commissaris als enkele lidstaten spraken uit het van groot belang te vinden dat het voorstel aansluit bij de ontwikkelingen rondom mondiale CO<sub>2</sub>-maatregelen binnen IMO-verband.

### **Industriële emissierechten** (diversenpunt)

Denemarken vroeg de lidstaten op vrijwillige basis af te zien van het gebruik van internationale emissierechten die voortkomen uit CDM-projecten die de uitstoot van de sterke broeikasgassen HFK-23 en adipinezuur in ontwikkelingslanden tegengaan. Er is bij deze projecten vaak sprake van hoge winst wat een pervers prikkel geeft om met deze projecten onnodig voort te zetten. Het Deense initiatief werd warm onthaald en in totaal 22 lidstaten, inclusief Nederland, hebben zich achter de Deense verklaring geschaard.

### **Uitfasering van HFK's onder het Montreal Protocol** (diversenpunt)

Commissaris Hedegaard meldde dat de uitfasering van HFK's zal worden besproken tijdens de Bijeenkomst van Partijen bij het Montreal Protocol later deze maand (21-25 oktober 2013). De Commissaris meende dat er schot in de zaak zou kunnen komen en herinnerde de Raad eraan dat de EU een leidende rol speelt in dit dossier. Het belangrijkste punt is financiering; volgens de Commissaris moet de EU de bereidheid tonen om geld in het Multilateral Fund te steken om uitfasering van HFKs te faciliteren. De Commissaris riep lidstaten op om met meer geld over de brug te komen.

### **Watertop Budapest** (diversenpunt)

De *Budapest Water Summit* vond plaats van 8 tot 11 oktober 2013. De top fungeerde als platform voor de internationale gemeenschap, zowel binnen als buiten de VN, de aan water gerelateerde Rio+20 doelstellingen verder uit te werken. De Hongaarse delegatie bracht de slotverklaring van deze top onder de aandacht van de Milieuraad.

### **Internationale bijeenkomsten** (diversenpunt)

Het Voorzitterschap en de Commissie memoreerden de meest belangrijke internationale bijeenkomsten die in september en oktober zijn gehouden, met bijzondere aandacht voor de diplomatieke conferentie waarop het Kwikverdrag van Minamata door de internationale gemeenschap werd ondertekend.