

Verslag EU-Milieuraad

20 december 2007

Samenvatting:

De Raad bereikte wel een politiek akkoord over de CO₂-emissies van de luchtvaart en stelde conclusies over Milieu en Volksgezondheid vast.

Het Portugese Voorzitterschap deed tevergeefs een uiterste poging om een politiek akkoord over de bodemrichtlijn te bereiken. Een vijftal lidstaten, waaronder Nederland, liet weten niet met het compromisvoorstel van het voorzitterschap in te kunnen stemmen.

Kaderrichtlijn bodem:

Het Portugese Voorzitterschap heeft zich ingezet voor het bereiken van een politiek akkoord over de kaderrichtlijn Bodem. En marge van de klimaatop in Bali had het Voorzitterschap zich veel moeite getroost aan de bezwaren van diverse lidstaten, waaronder Nederland, tegemoet te komen. Alle lidstaten spraken hierover in de Raad hun waardering uit. De compromistekst bleek echter de fundamentele bezwaren tegen de richtlijn die bij vijf lidstaten bestonden niet weg te kunnen nemen, waardoor er geen gekwalificeerde meerderheid was voor een politiek akkoord. De overige 22 lidstaten gaven aan dat zij juist graag een kaderrichtlijn bodembescherming wilden, o.a. om daarmee ook bij te kunnen dragen aan doelstellingen in het kader van de klimaatverandering. Hoewel voor veel lidstaten de kaderrichtlijn ambitieuzer had gemogen gaven zij aan toch in te willen stemmen met de tekst.

Ik heb ingebracht dat een goede bodembescherming van belang is. Lidstaten voeren daarvoor verschillend beleid en Nederland heeft vanaf het begin van de onderhandelingen benadrukt dat dit beleid vooral een nationale zaak is. Toch heeft Nederland, toen bleek dat een meerderheid van de lidstaten de richtlijn wenselijk vond, diverse voorstellen gedaan om de richtlijn werkbaar te maken en te voorkomen dat er te veel details werden voorgeschreven. Ook ik heb het Voorzitterschap bedankt voor alle inzet, maar heb aangegeven niet in te kunnen stemmen met het richtlijnvoorstel.

Een aantal andere lidstaten was eveneens van mening dat bodembeleid vooral een nationale aangelegenheid is. Daarnaast vreesden zij dat het richtlijnvoorstel de kwaliteit van het reeds bestaande nationale bodembeleid zou ondergraven. Al deze landen gaven daarom aan niet te kunnen instemmen met het richtlijnvoorstel. Een van de lidstaten vond het richtlijnvoorstel voor wat betreft het onderdeel bodemverontreiniging niet goed genoeg en stemde om die reden tegen het richtlijnvoorstel. Deze lidstaat zag echter wel kansen om in de toekomst tot een richtlijn te komen, waarbij de huidige tekst als basis kon dienen.

In de bijlage bij dit verslag treft u een analyse aan van de implicaties van het voorstel voor een kaderrichtlijn bodem, zoals verzocht door de VVD tijdens het AO Milieuraad van 19 december 2007.

Opname van luchtvaartactiviteiten in het Europese Emissiehandelsstelsel

De Raad heeft een politiek akkoord bereikt over het opnemen van de luchtvaart in het Europese Emissiehandelsstelsel. Het Voorzitterschap gaf aan dat de Europese Unie haar ambities op klimaatgebied met concrete instrumenten waar moet maken. De emissies in de transportsector moeten naar beneden. De Commissie heeft daarom maatregelen gepresenteerd voor het wegtransport en nu ook voor de luchtvaart. Alle lidstaten onderschreven het belang van het verminderen van de CO₂ emissies van de luchtvaart door het opnemen van luchtvaartactiviteiten in het emissiehandelsstelsel. Belangrijke discussiepunten waren de startdatum van het stelsel, het plafond van de emissierechten, het percentage te veilen rechten en het al dan niet oormerken van de veilingopbrengsten.

Ik heb aangegeven dat na de klimaatop in Bali op woorden daden moeten volgen. Ook heb ik aangegeven dat volgens Nederland de verplichting voor de Europese vluchten in 2011 in moet gaan, waarna in 2012 de verplichting voor alle vluchten zou moeten gelden. Het plafond van het aantal emissierechten, dat gebaseerd is op 100% van de emissies in de periode 2004-2006, zou ook lager vastgesteld kunnen worden. Nederland vindt een goede onderbouwing van het percentage te veilen rechten van groot belang, zeker in verband met de bredere ETS-herziening. Voor Nederland is evenwel 10% voor het startjaar aanvaardbaar. De Nederlandse zorgen over het oormerken van opbrengsten van verkochte rechten heb ik kenbaar gemaakt.

Uiteindelijk scharden alle lidstaten zich achter het compromis van het Voorzitterschap. Afsproken is dat vanaf 2012 alle luchtvaartmaatschappijen deelnemen aan het Europese Emissiehandelsstelsel. 10% van de rechten onder het plafond zal worden geveild en er komt een gratis reserve voor nieuwkomers en snelle groeiers. De oormerkbepaling over veilingopbrengsten heeft uiteindelijk een aanbevelend in plaats van bindend karakter gekregen, wat tegemoet komt aan de Nederlandse bezwaren tegen het oormerken van de veilingopbrengsten.

Milieu en Gezondheid

Het Voorzitterschap had Raadsconclusies voorbereid over het onderwerp Milieu en Gezondheid. Het Voorzitterschap gaf aan dat reeds algemene overeenstemming onder de Lidstaten bereikt was over voorliggende Raadsconclusies. De Commissie noemde de conclusies ambitieus en riep Lidstaten op de juiste maatregelen te nemen om gezondheidsrisico's door milieufactoren aan te pakken en zo vele levens te sparen. De Commissie refereerde specifiek aan slechte luchtkwaliteit, pesticiden en risico's voor kwetsbare groepen als kinderen. In 2008 zal een EU-"pilot project" worden gestart voor een onderzoekscentrum over milieu en gezondheid. Tevens zal input voor de WHO-conferentie worden voorbereid. Een drietal lidstaten wees op het belang van biomonitoring. Er moest voortgang gemaakt worden met de uitvoering van biomonitoring, zeker nu er financiële bijdragen van 24 Lidstaten is verkregen.

Diversenpunten

Bij de meeste diversenpunten nam de Raad zonder verdere discussie kennis van de informatie van de Voorzitter, de Commissie of de Lidstaat die had verzocht het punt op de agenda te plaatsen. Dit gold voor de informatie over de Brandstofkwaliteitsrichtlijn, waar het Voorzitterschap de stand van zaken van de onderhandelingen in de raads werkgroep weergaf, de terugkoppeling van het voorzitterschap over de "high level"-conferentie over bedrijfsleven en biodiversiteit die op 12 en 13 november 2007 in Portugal plaatsvond, de Informele Ministeriële bijeenkomst over territoriale samenhang en regionaal beleid, het resultaat van de bijeenkomst van de internationale stuurgroep IMOSEB en het diversenpunt over pesticiden. Het Voorzitterschap gaf tevens een terugkoppeling van de klimaatop in Bali. In dat kader heb ik de complimenten van het Nederlandse kabinet en de Tweede Kamer overgebracht aan het Voorzitterschap voor de uitstekende inzet op Bali. Bij de behandeling van het diversenpunt over het voorstel voor een richtlijn inzake de bescherming van het milieu door middel van het strafrecht, verwees de voorzitter naar de schriftelijke informatie. De lidstaten hebben gereageerd op twee punten: de presentatie door de Commissie van het voorstel voor een verordening van het Europese Parlement en de Raad betreffende de beperking van CO₂-uitstoot door personenauto's en het verzoek van de Italiaanse delegatie de rol van de Europese Unie bij de bescherming van walvissen te bespreken. Wat het laatste punt betreft: de Europese Commissie komt met een mededeling en het voorstel voor een Raadsbesluit waarin een mandaat wordt neergelegd voor een gezamenlijk EU optreden in het kader van de 'International Whaling Commission'. Het Raadsbesluit zal op de Milieuraad van 3 maart a.s. aan de orde zijn.

Voorstel voor een verordening van het Europese Parlement en de Raad betreffende de beperking van CO₂-uitstoot door personenauto's

De Commissie herinnerde aan de 2020 doelstellingen voor reducties van broeikasgassen. In de transportsector zijn de emissies de laatste jaren toegenomen. Het voorstel om in 2012 de CO₂-emissies van personenauto's naar gemiddeld 120 gram CO₂ per kilometer te brengen (130 gram d.m.v. betere motortechniek) is van groot belang voor de reductie van CO₂ uitstoot. Het zal ertoe bijdragen dat de uitstoot van auto's met 19% zal afnemen. Het voorstel zal de Europese industrie tot innovatie brengen en een koploper in de wereld maken, de brandstofconsumptie van consumenten doen afnemen en positief bijdragen aan de voorzieningszekerheid van energie. Ook wordt verwacht dat de luchtkwaliteit door het voorstel zal verbeteren. De grens van 130 gram is een gemiddelde: lichtere auto's moeten lager uitkomen, zwaardere auto's kunnen hoger uitkomen. Producenten die de 130 gram-norm overschrijden krijgen een boete opgelegd die in vier jaar zal oplopen van 20 tot 95 euro per gram en per in de EU geregistreerd voertuig.

Ik heb beklemtoond dat auto's zuiniger moeten worden en dat het beginsel "de vervuiler betaalt" impliceert dat de zwaarste lasten moeten drukken op auto's met de grootste CO2-belasting. 2012 mag geen einddoel zijn. De industrie moet weten aan welke eisen zij in 2020 moet voldoen. Dat perspectief op verdere CO2-reducties is belangrijk. Een aantal lidstaten gaf aan de door de Commissie voorgestelde (uiteindelijke) norm van 130gr/km te steunen. Enkele lidstaten met grote-auto industrieën had kritiek op de keuze van de Commissie voor gewicht als basis voor de berekening van de CO2 uitstoot.