

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/112004

Uw kenmerk
2020Z10434/2020Z10596 en
2020Z09506/2020D21659

Datum 15 juni 2020
Betreft Beantwoording Kamervragen over het basisjaar van
CORSIA en stand van zaken uitvoering motie Sneller en
Stoffer

Geachte voorzitter,

Bijgaand treft u de antwoorden op de vragen van 9 juni en 10 juni jl. van de leden Kröger (GL), Paternotte (D66), Bruins (CU) en Van Raan (PvdD) over de Nederlandse inzet m.b.t. voorstel voor Raadsbesluit inzake EU-inzet in ICAO over CORSIA (COM (2020) 194). Hiermee geef ik tevens invulling aan het verzoek van de Commissie IenW van 3 juni jl. over de Nederlandse inzet m.b.t. het voorstel voor een Raadsbesluit inzake de EU-inzet in ICAO over CORSIA (COM (2020) 194).

Daarnaast wil ik met deze brief ingaan op het verzoek van het lid Meenen om u te informeren over de uitvoering van de motie van de leden Sneller (D66) en Stoffer SGP) (Kamerstuk 29232-19) met betrekking tot Europese slotverordening. In deze motie wordt de regering verzocht zich Europees in te zetten voor een groene heropbouw van de sector door onder andere de toekenning van gratis EU ETS-rechten op te schorten en door de Europese slotverordening te herzien, waarmee duurzaamheid een criterium voor slotallocatie kan worden.

Het verlagen van gratis emissierechten voor de luchtvaart zal onderdeel uitmaken van de Europese Green Deal. De regering staat positief tegenover het afbouwen van gratis rechten en heeft de Europese Commissie gevraagd om een tijdige algehele evaluatie van het EU ETS, waarbij alle elementen van het EU ETS luchtvaart, waaronder de afbouw van gratis rechten, integraal afgewogen dienen te worden. Verder heb ik eerder aangegeven dat ik me bij de herziening van de slotverordening in de EU zal inzetten voor meer ruimte voor nationaal beleid, onder meer op het gebied van duurzaamheid.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Beantwoording Kamervragen 9 juni over basisjaar van het CORSIA (2020Z10434)

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/112004

Vraag 1.

Bent u op de hoogte van het voorstel van de Europese Commissie om de referentieperiode van het Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) op basis waarvan de CO₂-compensatievereisten worden vastgesteld te beperken naar 2019?¹

Antwoord 1.

Ja, van dat voorstel ben ik op de hoogte.

Vraag 2.

Klopt het dat een aanpassing van het basisjaar, zoals ook is opgemerkt door de Europese Commissie, mogelijk tot een situatie leidt waarin er tot 2023 geen compensatievereisten zijn voor de luchtvaartsector? Kunt u toelichten of u dit wenselijk acht gezien de klimaatopgave waar we voor staan?

Antwoord 2.

De klimaatopgave is gebaat bij een mondiale aanpak van de luchtvaartsector en bij maatregelen die uiteindelijk leiden tot een absolute reductie binnen de sector zelf. Het definiëren van een lange termijn doelstelling is daarvoor van groot belang en mondiaal is dit proces onlangs gestart met het oog op besluitvorming in 2022. Offsetting maakt deel uit van het traject om tot die absolute reductie te komen, maar is geen doel op zich.

Als er zou worden besloten tot een aanpassing van de baseline naar het jaar 2019 dan is het ook afhankelijk van het herstel van de luchtvaartsector in hoeverre er in de eerste fase van CORSIA van offsetting sprake zal zijn. Het is dus inderdaad mogelijk dat er geen sprake is van offsetting gedurende de eerste periode.

Vraag 3.

Klopt het dat Nederland tot 9 juni 2020 heeft om schriftelijk een voorstel te doen/voorkeur aan te geven? Bent u van plan dit met de Kamer te delen/bespreken? Zo nee, waarom niet?

Vraag 4.

Kunt u de Nederlandse positie met betrekking tot het voorstel van de Europese Commissie toelichten?

Antwoord op 3 en 4.

Bij de ontwikkeling van de luchtvaart zet Nederland in op ambitieuze doelen en op het behoud en de implementatie van CORSIA met de huidige definitie van de baseline als uitgangspunt. Aanpassingen in CORSIA beschouwt Nederland als fall back optie met oog op het behoud van het systeem. Het op 9 juni vastgestelde Raadsbesluit over het voorstel van de Europese Commissie is bedoeld als praktische instructie voor de Europese leden in de ICAO Council bij de onderhandelingen over dit onderwerp tijdens de komende vergadering, die duurt van 8 tot 26 juni. Het raadsbesluit is geen besluit tot

¹ Proposal for a COUNCIL DECISION amending Council Decision (EU) 2016/915 as regards the reference period intended to be used for measuring growth of CO₂ emissions, to take account of the consequences of the COVID-19 pandemic in the context of CORSIA

aanpassing van de baseline. Dat mandaat ligt bij de Raad van ICAO. Het is gebruikelijk dat voorafgaand aan internationale vergaderingen, waaraan de EU deelneemt, een Europees proces wordt doorlopen om vast te stellen welke ruimte de EU (respectievelijk haar deelnemende lidstaten) in de onderhandelingen heeft.

In dit besluit is duidelijk aangegeven op basis van welke juridische en technische overwegingen er ruimte is voor de Europese leden van de Raad van ICAO om, zoals in het raadsbesluit staat aangegeven 'if necessary', een besluit te steunen om de baseline te wijzigen naar 2019 met een voorziene evaluatie in 2022. Tijdens de laatste schriftelijke ronde heeft geen van de 27 Europese lidstaten heeft naar aanleiding van het voorgenomen raadsbesluit gereageerd, waarmee het raadsbesluit unaniem is vastgesteld .

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/112004

Vraag 5.

Kunt u toelichten wat u bedoelde toen u in de beantwoording van het schriftelijk overleg voor de Transportraad² schreef: "Nederland is daarbij ambitieus."? Betekent dit dat Nederland voor ambitieuzere doelen gaat dan het oude voorstel? Voor ambitieuzere doelen dan het nu voorliggende compromis? Of voor ambitieuzere doelen dan het meest vergaande voorstel om de doelen te verzwakken?

Vraag 6.

Kunt u toelichten hoe het internationale proces verder zal verlopen? Wanneer wordt de baselinedebat en het EU-standpunt in het verband van de International Civil Aviation Organization (ICAO) besproken? Kunt u aangeven wanneer dit in de ICAO-raad wordt besproken? Wat zal de positie van Nederland in de ICAO-raad zijn op dit onderwerp?

Antwoord op 5 en 6

De onderhandelingen vinden plaats van 8 tot 26 juni tijdens de 220^{ste} zitting van de Raad van ICAO. Op vrijdag 12 juni heeft een eerste debat over CORSIA plaatsgevonden. Wat Nederland betreft is het uitgangspunt bij deze onderhandelingen de baseline, zoals die in de huidige regels is gedefinieerd als het gemiddelde van de jaren 2019 en 2020 en dat is ambitieuzer dan de ter bespreking voorliggende aanpassing. Gezien de op dit moment sterk uiteenlopende posities van de leden in de Raad van ICAO is het zeer de vraag of er tijdens deze zitting een besluit kan worden genomen. De roep om meer informatie en een beter inzicht in de gevolgen van de verschillende opties wordt steeds sterker.

Vraag 7.

Wat zal (naar uw verwachting) het resultaat zijn voor de korte termijn (vijf jaar) en voor de lange termijn (dertig jaar) voor de effecten van CORSIA op emissies en het klimaat, als de baseline uitsluitend over 2019 wordt berekend in plaats van over 2019 én 2020? Deelt u de analyse van het Öko-Institut³ dat het verschil tussen 2020 wel of niet mee laten tellen over de looptijd van CORSIA honderden of zelfs duizenden megatonnen CO₂ kan schelen?

² 2020Z09944

³ Website öko-Institut e.V., mei 2020

(<https://www.oeko.de/publikationen/p-details/should-corsia-be-changed-due-to-the-covid-19-crisis>)

Antwoord 7.

Zie ook het antwoord op vraag 2. Mede afhankelijk van de ontwikkeling van de luchtvaart in de komende jaren zou een lagere referentielijn eerder kunnen leiden tot de verplichting tot offsetting van emissies en daarmee ook over de totale looptijd van CORSIA (2020 – 2035). Het doel van de verduurzaming van de luchtvaart is uiteindelijk niet gelegen in offsetting, maar in het bereiken van absolute reducties door technologische vernieuwing en schonere brandstof.

Vraag 8.

Wat vindt u van het advies van het Öko-Instituut om te wachten met aanpassingen van de baseline, tot aan de algemene CORSIA-herziening in 2022?

Antwoord 8.

Het wachten met een besluit tot de evaluatie in 2022 is een van de opties die in ICAO op tafel ligt en komt in feite overeen met het handhaven van de huidige definitie van de baseline tijdens de eerste fase. Zie daarover ook mijn antwoord op vragen 5 en 6.

Vraag 9.

Bent u van mening dat u, mede gezien de motie-Kröger c.s. van 19 april 2018⁴, de Kamer voldoende proactief op de hoogte hebt gehouden van deze ontwikkeling?

Antwoord 9

Ja.

Vraag 10.

Kunt u nader uiteenzetten wat uw vervolgstappen zullen zijn als dit voorstel wordt aangenomen en het CORSIA-referentiejaar 2019 wordt?

Antwoord 10.

Mocht er uiteindelijk nu of later dit jaar besloten worden tot een aanpassing van het basisjaar dan zal ik inzetten op de evaluatie die voorzien is in 2022. Gelijktijdig zet ik mij in voor een ambitieus lange termijn doel waarover in ditzelfde jaar in de Algemene Vergadering van ICAO een besluit wordt genomen.

Vraag 11.

Kunt u toelichten hoe 2019 als referentiejaar zich verhoudt tot de motie van de leden Paternotte en Kröger⁵ die stelt dat de invoering van CORSIA op geen enkel vlak een verzwakking mag betekenen ten opzichte van het Europese emissiereductiesysteem, en dat het EU-ETS-systeem niet mag worden vervangen totdat het ambitieniveau is verhoogd? Bent u het eens met de vragenstellers dat het ambitieniveau zeker niet verhoogd is met het aannemen van het referentiejaar 2019?

Antwoord 11.

Wat betreft de gelijktijdige toepassing van het EU ETS en CORSIA kijk ook ik uit naar de rapportage van de Europese Commissie over hoe dit vorm te geven mede in het licht van de voorgenomen evaluatie en aanscherping van het EU ETS. Volgens de laatste berichten staat deze nu gepland voor dit najaar.

⁴ Kamerstuk 31936, nr. 467

⁵ Kamerstuk 31936, nr. 470

Het ambitieniveau van CORSIA is koolstofneutrale groei vanaf 2020. Wat de keuze voor het jaar 2019 als referentiejaar precies betekent zal feitelijk tegen het einde van 2020 bekend worden, wanneer nauwkeuriger kan worden vastgesteld hoe het gemiddelde van 2019 en 2020 zich zal verhouden tot het jaar 2019. Het uitgangspunt voor Nederland is behoud van de huidige ambitie.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/112004

Vraag 12.

Kunt u deze vragen elk afzonderlijk beantwoorden voordat u het Nederlandse voorstel indient?

Antwoord 12.

Zie mijn beantwoording.

Beantwoording Aanvullende Kamervragen 10 juni over basisjaar van het CORSIA (2020Z10596)

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/112004

Vraag 1.

Klopt het dat Nederland heeft ingestemd met het veranderen van de baseline binnen CORSIA naar 2019?

Antwoord 1.

Nee, dat klopt niet. Nederland heeft ingestemd met een instructie, zoals vervat in het raadsbesluit, die ruimte biedt om als dit nodig is voor het behoud van de mondiale steun voor CORSIA, de baseline aan te passen.

Vraag 2.

Op welke manier acht u, gezien uw antwoorden in het schriftelijk overleg Transportraad waarin u sprak van een ambitieuze inzet, het beperken van de baseline tot 2019 ambitieus?

Antwoord 2.

Zie de beantwoording op de vragen 5 en 6 gesteld op 9 juni.

Vraag 3.

Waarom heeft u niet gehandeld volgens motie-Kröger c.s. (Kamerstuk 31936, nr. 467), waarin de Kamer u verzocht heeft om onderhandelingen rond CORSIA in afstemming met de Tweede Kamer te doen?

Antwoord 3.

In het kader van de voorbereidingen op de high level videoconferentie Transportraad heb ik u op 3 juni op de hoogte gebracht van de overwegingen met betrekking tot een aanpassing van de baseline tijdens de komende ICAO Council vergadering. Op basis van deze overwegingen heeft de EU in het op 9 juni genomen Raadsbesluit de instructie vastgesteld voor de Europese leden van de Raad van ICAO ten behoeve van de onderhandelingen in deze raad die tot 26 juni duren. Het Europese raadsbesluit is dus geen besluit over de aanpassing van de baseline. Uiteraard zal ik de Kamer blijvend informeren over nieuwe ontwikkelingen.

Vraag 4.

Kunt u deze en de eerdere vragen beantwoorden vóór het notaoverleg van 18 juni?

Antwoord 4.

Ja.