

Samenvatting

Deze geannoteerde agenda is gebaseerd op de voorlopige agenda die het Cypriotisch Voorzitterschap op 29 juni 2012 uitbracht. In de aanloop naar de Milieuraad kan de agenda nog wijzigen.

Het Cypriotische Voorzitterschap heeft vier wetgevingsdossiers geagendeerd voor deze Milieuraad. Het Voorzitterschap beoogt een algemeen akkoord over de uitbreiding van de **batterijenrichtlijn**, door het verbod op cadmium in batterijen ook van toepassing te laten zijn op draagbaar gereedschap. Nederland kan akkoord gaan met het huidige voorstel van het Voorzitterschap. Het Voorzitterschap heeft de **verordening inzake scheepsrecycling** geagendeerd, waarmee wordt beoogd het in 2009 aangenomen verdrag van Hong Kong over dit onderwerp Europees te implementeren. De voortgang van de onderhandelingen zal worden gepresenteerd en mogelijk zal over een aantal onderwerpen een debat worden gevoerd. Een akkoord ligt nog niet voor de hand. Nederland hecht eraan dat de verordening uitvoerbaar is en dat onnodige administratieve lasten worden voorkomen. De Commissie zal het voorstel tot herziening van de **verordening inzake de reductie van CO₂-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen** (bestelbusjes), en naar verwachting ook het gerelateerde voorstel ten aanzien van personenauto's, presenteren en eventueel vindt een gedachtewisseling plaats. Het voorstel met betrekking tot bestelbusjes bevestigt dat eerder vastgestelde doelen voor de emissie van CO₂ haalbaar zijn. Nederland zou graag ambitieuzere normen zien. Als laatste staat de herziening van de **F-gassenverordening** op de agenda, maar de verwachting is dat dit onderwerp komt te vervallen omdat de Commissie nog geen voorstel heeft uitgebracht.

Het Voorzitterschap heeft Raadsconclusies voorbereid over de Europese inbreng in de **klimaattop** die eind dit jaar in Doha (Qatar) plaatsvindt en over het vervolg op de **Rio+20 duurzaamheidstop** die in juni plaatsvond in Rio de Janeiro (Brazilië).

Onder **diversenpunten** zal de Commissie mogelijk een groenboek presenteren over de samenstelling en inhoud van de Ad-hoc werkgroep die invulling gaat geven aan een nieuw mondiaal juridisch bindend klimaatinstrument. Daarnaast zal de Commissie naar verwachting onder diversenpunten een stand van zaken geven over ETS luchtvaart.

Richtlijn inzake batterijen en accu's (batterijenrichtlijn)

Inhoud

De batterijenrichtlijn stelt beperkingen aan het cadmiumgehalte van batterijen die op de Europese markt worden gebracht. De Commissie bracht op 26 maart 2012 een voorstel uit (COM(2012)136) om de in de vigerende richtlijn opgenomen uitzondering voor batterijen in draagbaar gereedschap op te heffen. Op het moment van schrijven van deze geannoteerde agenda zijn er nog drie inhoudelijke discussiepunten. De Commissie stelde oorspronkelijk voor om het cadmiumverbod voor batterijen in draagbaar gereedschap eind 2015 in te laten gaan. Een aantal lidstaten dringt aan op een latere ingangsdatum, en het Voorzitterschap stelt nu als compromis eind 2016 voor. De Commissie stelt artikel 192 VWEU (inzake milieu) voor als rechtsgrondslag; een aantal lidstaten wil dit graag aanpassen naar of aanvullen met artikel 144 VWEU (interne markt). Als laatste vindt discussie plaats over hoe de koppeling van deze richtlijn met de richtlijn inzake afgedankt elektrisch en elektronisch afval (ook bekend als de WEEE-richtlijn) kan worden vormgegeven waar het gaat om registratie-eisen aan producenten.

Stand van zaken

Het Voorzitterschap overweegt tijdens de Milieuraad een algemeen akkoord over de herziening van de batterijenrichtlijn voor te leggen.

Nederlandse positie

Nederland kon zich goed vinden in het oorspronkelijke Commissievoorstel. Nederland kan ook instemmen met een iets latere invoering van het verbod (uiterlijk 1 januari 2017) om producenten meer tijd te geven voor de omschakeling naar cadmium-vrije alternatieven. Wat betreft de rechtsgrondslag ligt het voor de hand de bestaande rechtsgrondslag (het milieuartikel) te handhaven, maar Nederland kan zich flexibel opstellen aangezien de keuze van grondslag op de uitwerking van de regelgeving in Nederland geen effecten zal hebben. Nederland ziet de voordelen van een koppeling met de WEEE-richtlijn waar het gaat om producenten registratie, maar ook mogelijke nadelen. Enerzijds kan dubbele registratie worden voorkomen, maar de registratie-eisen van de WEEE-richtlijn zijn wel uitgebreider. Nederland zet zich in voor een invulling waarmee dubbele registratie wordt voorkomen (voorkomen van lastenverzwaring) zonder dat de registratievereisten voor batterijenproducenten toeneemt.

Verordening inzake scheepsrecycling

Inhoud

Het verdrag van Hong Kong betreffende scheepsrecycling is op 15 mei 2009 in International Maritime Organization (IMO) verband aangenomen maar zal naar verwachting pas in 2020 in werking treden. De Commissie heeft op 23 maart 2012 een voorstel uitgebracht (COM(2012)118) dat strekt tot vroegtijdige implementatie van het verdrag van Hong Kong in de Europese Lidstaten, vooruitlopend op inwerkingtreding van het verdrag zelf. Net als het verdrag stelt de verordening regels voor de verwerking van afgedankte zeeschepen. Het voorstel beslaat de gehele levenscyclus van schepen onder EU-vlag, en bevat strengere milieubepalingen die noodzakelijk zijn om het verdrag effectief en handhaafbaar te implementeren.

De verordening vermindert de prikkel tot omvlaggen doordat een 'groene lijst' recyclinginrichtingen wordt opgenomen. Door het zogenaamde 'omvlaggen' voert een schip niet meer onder Europese vlag en valt daardoor niet meer onder de EU-regelgeving, waaronder de verplichting tot een deugdelijke verwerking. Binnen Europa is beperkte verwerkingscapaciteit voor zware schepen en recycling binnen de EU heeft veelal een hogere kostprijs. Door de verordening wordt het ook juridisch mogelijk om een schip onder Europese vlag bij een erkende recyclinginrichting buiten Europa aan te bieden. Onder de huidige regelgeving is dat niet mogelijk. Momenteel wordt nog onderzocht hoe de EU de kwaliteit van recyclinginrichtingen in het buitenland kan controleren.

Een belangrijk discussiepunt is de samenhang met het verdrag van Basel over grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen, waarbij Nederland Partij is. Binnen de EU is het verdrag van Basel geïmplementeerd via de EVOA (Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen). Op dit moment vallen schepen zwaarder dan 500 gT onder het verdrag van Basel. Met de nieuwe scheepsrecyclingverordening worden grote schepen uit de werkingssfeer van de EVOA gehaald, maar zijn de eisen van het verdrag van Basel nog wel van kracht. Deze eisen zullen voor grote schepen pas vervallen als in het kader van het verdrag van Basel overeenstemming is bereikt over de gelijkwaardigheid van het verdrag van Hong Kong aan Basel. Dit kan betekenen dat scheepseigenaren in de tussentijd aan de administratieve eisen van zowel het verdrag van Basel als de nieuwe verordening moeten voldoen.

De Raad heeft voortgang geboekt op het gebied van eisen aan de inventaris van gevaarlijke stoffen aan boord. Voor bestaande schepen zijn de eisen vereenvoudigd ten opzichte van die voor nieuwe schepen, omdat het bij bestaande schepen niet altijd mogelijk is om met hetzelfde detail aan te geven welke stoffen aanwezig zijn en in welk volume. Hiermee volgt de verordening de lijn van het verdrag van Hong Kong.

Stand van zaken

Het Voorzitterschap zal de voortgang van de onderhandelingen presenteren en mogelijk zal over een aantal onderwerpen een debat worden gevoerd. Een akkoord over deze verordening wordt op korte termijn niet verwacht. Mogelijk kiest het Voorzitterschap er daarom voor zich te beperken tot een voortgangsrapportage.

Nederland heeft het verdrag zelf al wel ondertekend, maar nog niet geratificeerd. Het voorstel van de Commissie tot een Besluit over de ratificatie van het verdrag (COM(2012)120, 23 maart 2012) is niet geagendeerd voor deze Milieuraad, en in de afgelopen maanden is hier ook niet verder over onderhandeld.

Nederlandse positie

Nederland staat in beginsel positief tegenover de keuze om het verdrag van Hong Kong vroegtijdig Europees te implementeren door een verordening, maar deelt de zorgpunten waarover momenteel wordt gediscussieerd. Nederland kan zich vinden in het onderscheid tussen bestaande en nieuwe schepen; hiermee wordt de uitvoerbaarheid van de regels verbeterd en wordt aangesloten bij het verdrag van Hong Kong. Nederland deelt de zorgen van andere Lidstaten over het risico op omvlaggen, dat ook met deze verordening (in mindere mate) blijft bestaan. De uiteindelijke oplossing hiervoor zal op mondiaal niveau gevonden worden als het verdrag van Hong Kong in werking treedt. Het is dan ook belangrijk dat het verdrag zo snel mogelijk in werking treedt, en de EU geeft met deze verordening het goede voorbeeld. Nederland zet zich in om zo veel mogelijk aan te sluiten bij het systeem van controle en handhaving van zeevaartverdragen (waarop het verdrag van Hong Kong is gebaseerd) en om dubbele procedures en onnodige administratieve lasten zo veel mogelijk te beperken.

Verordening inzake de reductie van CO₂-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen en verordening inzake de reductie van CO₂-emissies van personenauto's

Inhoud

De Commissie heeft op 11 juli 2012 een voorstel (COM(2012)394) uitgebracht tot herziening van de verordening inzake CO₂-emissies van lichte bedrijfsvoertuigen (bestelbusjes). De Commissie bevestigt dat de eerder vastgestelde doelstelling van 147 g CO₂/km in 2020 haalbaar is. De kosten vallen zelfs lager uit dan in eerste instantie werd verwacht. Parallel hieraan bracht de Commissie een voorstel (COM(2012)393) uit tot herziening van de verordening inzake CO₂-emissies van nieuwe personenauto's. Met dit voorstel wordt de 2020-doelstelling voor CO₂-emissies van auto's bevestigd.

Stand van zaken

De Commissie geeft een presentatie over het voorstel voor bestelbusjes, eventueel vindt hierna een gedachtewisseling tussen de lidstaten plaats. Op het moment van schrijven van deze geannoteerde agenda is onduidelijk of het voorstel ten aanzien van personenauto's ook aan de orde zal komen. Dit ligt wel voor de hand aangezien de twee voorstellen als pakket worden behandeld.

Nederlandse positie

Nederland is verheugd dat de Commissie in het voorstel voor bestelbusjes bevestigt dat de normen haalbaar zijn tegen lagere kosten dan gedacht, maar dat betekent wat Nederland betreft dat er meer ambitie getoond mag worden. Door de normen voor lichte bedrijfsvoertuigen nu niet aan te scherpen laat de Commissie kansen liggen om brandstofbesparingen te realiseren, hetgeen tot lagere gebruikskosten leidt voor onder ander MKB-bedrijven. Nederland zet zich er daarom voor in om de norm van 147 g CO₂/km aangescherpt te krijgen of, indien dat niet mogelijk blijkt, om bij de normstelling voor de periode 2020-2025 een inhaalslag te realiseren. Nederland kan zich vinden in de doelstelling die de Commissie voorstelt voor personenauto's. Wel zou Nederland graag zien dat ook voor de periode na 2020 indicatieve doelen worden vastgesteld.

Verordening inzake bepaalde gefluoreerde broeikasgassen (F-gassenverordening) (eventueel)

Inhoud

Gefluoreerde broeikasgassen (F-gassen) worden onder andere gebruikt als koudemiddel en in de halfgeleiderindustrie en hebben een sterke broeikaswerking. Het gaat vooral om de zogenaamde HFK's, die in toenemende mate als koudemiddel worden ingezet als alternatief voor ozonlaagaantastende stoffen die op grond van het Montreal protocol vanaf 2015 verboden zijn. De zogenaamde F-gassenverordening is in 2006 in werking getreden en stelt eisen aan het gebruik van F-gassen om lekkage van deze gassen te voorkomen. De Commissie zal binnenkort een voorstel presenteren om de F-gassenverordening aan te passen, waarbij deze mogelijk wordt aangescherpt. De Commissie denkt hierbij aan een mix van instrumenten om, naast eisen aan gebruik en terugwinning van F-gassen, voor bepaalde toepassingen ook over te gaan tot uitfasering van F-gassen en mogelijke verboden voor nieuwe apparatuur waarin F-gassen wordt gebruikt.

Stand van zaken

In december 2011 heeft de Commissie een consultatie gehouden en in januari zijn stakeholders geraadpleegd over de aankomende herziening. Daarbij bleek veel draagvlak te zijn voor een aanscherping van de F-gassenverordening, mits de nieuwe maatregelen economisch haalbaar zijn. Op het moment van schrijven van deze geannoteerde agenda is de verwachting dat het voorstel van de Commissie pas na de Milieuraad gepubliceerd zal worden en dat dit agendapunt zal komen te vervallen.

Nederlandse positie

Nederland staat positief tegenover een aanscherping van de F-gassenverordening, inclusief het uitfaseren van individuele stoffen waarvoor voldoende alternatieven beschikbaar zijn. Hierbij hecht Nederland er wel aan dat nieuwe regels voor het bedrijfsleven economisch haalbaar zijn.

Vorbereiding van de klimaatconferentie (COP 18), Doha (Qatar)

Inhoud

Van 26 november tot 7 december wordt in Doha, Qatar, de jaarlijkse mondiale klimaatconferentie gehouden (COP-18 en COP/MOP-8). Deze conferentie bouwt voort op de resultaten van de conferentie in Durban (december 2011), waar een akkoord werd bereikt over een pakket, gericht op de ontwikkeling van een robuust mondiaal klimaatregime, met een precaire balans tussen de verschillende belangen. Op hoofdlijnen gaat het aan de ene kant om verlenging van het Kyoto-protocol vanaf 2013 (met nieuwe doelstellingen voor emissiereducties door deelnemende ontwikkelde landen) en aan de andere kant om de start van een onderhandelingsproces richting een nieuw juridisch bindend instrument dat vanaf 2020 voor alle landen moet gaan gelden, niet later dan 2015 moet worden vastgesteld en vanaf 2020 in werking moet zijn.

De afgelopen maanden hebben de internationale onderhandelingen in het teken gestaan van een uitwerking van het Durbanpakket. Er wordt onderhandeld over de precieze amenderingen van het Kyoto-protocol, die in Doha formeel door Partijen moeten worden vastgesteld. Tegelijk wordt onderhandeld over een duidelijk werkprogramma dat zicht biedt op een akkoord in 2015 over een nieuw mondiaal juridisch bindend instrument voor post-2020, met als doel de mondiaal afgesproken maximale temperatuurstijging van 2°C binnen bereik te houden. De uitdaging voor de klimaatconferentie in Doha is om de balans van Durban te behouden en beide onderdelen in tandem tot een succesvolle uitkomst te brengen: én een verlenging van Kyoto én een werkprogramma voor de onderhandelingen over een nieuw post-2020 juridisch instrument.

Een derde element dat de 'driehoek van Doha' zal completeren, betreft klimaatfinanciering. In Kopenhagen en Cancun is afgesproken dat ontwikkelde landen in de periode 2010-2012 30 miljard dollar beschikbaar zullen stellen voor klimaatfinanciering (*fast-start finance*). Verder werd afgesproken dat de ontwikkelde landen in 2020 per jaar USD 100 mrd. zullen mobiliseren. De druk vanuit ontwikkelingslanden (incl. China en India) op ontwikkelde landen neemt toe om in Doha concrete afspraken te maken over de omvang en opschaling van klimaatfinanciering in de periode van 2013 tot 2020, ter financiering van klimaatacties door ontwikkelingslanden. Onduidelijkheid over financiering na 2012 zal door ontwikkelingslanden gebruikt worden om vooruitgang in de onderhandelingen over een nieuw instrument te traineren en vormt daarmee ook een risico voor de samenwerking met meer constructieve ontwikkelingslanden die wel vaart willen maken met de onderhandelingen gericht op de totstandkoming van het nieuwe instrument.

Stand van zaken

De Milieuraad beoogt conclusies aan te nemen over de brede EU-inzet voor de klimaatconferentie in Doha. Op 9 oktober neemt de Ecofin Raad waarschijnlijk conclusies aan over klimaatfinanciering.

Nederlandse positie

Voor Nederland kan de inzet voor het nieuwe, mondiale, juridisch bindende instrument voor na 2020 als volgt worden samengevat. De 21^e eeuw heeft een nieuw mondiaal klimaatinstrument nodig dat werkt en waar alle landen (zeker de grote uitstoters) aan mee willen doen. Een aantrekkelijk nieuw instrument verhoogt de kans op deelname en zorgt voor waarborging van het gelijke speelveld. Om langere tijd effectief te blijven moet het instrument mee kunnen groeien met veranderende verhoudingen in de wereld: het kan niet langer gebaseerd zijn op het simpele onderscheid tussen ontwikkelde landen en ontwikkelingslanden en moet flexibel zijn in het aanpassen van mitigatieambities. Het instrument moet een brede diversiteit aan typen inspanningen en verplichtingen mogelijk maken (*spectrum of commitments*) en veel soorten actie (door zowel overheden als anderen) op het gebied van zowel mitigatie als adaptatie ondersteunen en erkennen. Het instrument moet niet alleen gaan over "wat wij gaan of moeten doen", maar vooral ook over "hoe wij het gaan doen", voortbouwend op het institutionele raamwerk waar eerder toe is besloten. Hierbij moeten naast mitigatie ook adaptatie, financiering en technologie mee kunnen groeien met internationale ontwikkelingen. Doha moet uitzicht bieden op de ontwikkeling van een instrument dat aan bovenstaande elementen voldoet.

Ten aanzien van de tweede verplichtingenperiode van het Kyoto-protocol is Nederland bereid in Doha met de EU een amendement te accepteren, inhoudende een reductie van 20% voor de EU in 2020 ten opzichte van 1990 (conform de bestaande EU klimaat- en energiewetgeving uit 2008/2009). Nederland en de EU zien deze tweede verplichtingenperiode als een overgangsfase op weg naar het nieuwe juridisch bindende instrument, waar het Kyoto-protocol in 2020 in zou moeten opgaan. Na vaststelling van dit amendement zal het terstond naar uw

Kamer worden gestuurd voor goedkeuring. Het is voor Nederland en de EU van belang dat er tegelijk voldoende voortgang wordt geboekt in het proces om een nieuw bindend instrument te ontwikkelen. De uiteindelijke beoordeling of die balans er is, zal in Doha in EU-verband gemaakt moeten worden.

Nederland is voornemens om klimaatfinanciering in 2013 op het niveau van 2012 te handhaven.

Uitkomsten van en vervolg op de Rio+20 duurzaamheidsconferentie

Inhoud

Van 20-22 juni is in Rio de Janeiro (Brazilië) de Rio+20 VN Conferentie over Duurzame Ontwikkeling gehouden. Tijdens de Milieuraad liggen Raadsconclusies voor die terugblikken op deze conferentie en vooruit kijken naar de implementatie van de afspraken die daar gemaakt zijn. Het slotdocument van de conferentie bevat meerdere afspraken die onder andere moeten leiden tot vergroening van de economie en hervorming van de mondiale governance op gebied van duurzaamheid. De Rio+20 top zal onder andere een vervolg krijgen via een viertal processen:

- 'International Environmental Governance': specifiek wordt de status van UNEP versterkt onder andere door het invoeren van het algemeen lidmaatschap van de UNEP Governing Council en versterking van de financiële basis uit het reguliere budget van de VN.
- 'International Framework for Sustainable Development': In het komende jaar onderhandelen de VN landen over een nieuw 'high-level' politiek forum dat de bestaande CSD (Commission on Sustainable Development) in 2013 moet gaan vervangen.
- 'Sustainable Development Goals': Deze doelstellingen voor duurzame ontwikkeling worden door een open, intergouvernementele werkgroep opgesteld. Op de termijn is de bedoeling dat de SDG's samen komen met de Millennium Development Goals en de Post 2015 ontwikkelingsagenda zodat er één samenhangend ontwikkelingsraamwerk wordt opgesteld.
- 'Means of Implementation': Een open, intergouvernementeel proces onder de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties (AVVN) zal in de periode tot 2014 werken aan opties voor een strategie voor de financiering van duurzame ontwikkeling.

De AVVN vergadert sinds 18 september en zal eind dit jaar resoluties aannemen over deze trajecten. De Raadsconclusies verwelkomen deze ontwikkelingen, de EU spreekt zich uit voor de institutionele hervormingen die via de AVVN in gang zullen worden gezet.

Wat betreft vergroening van de economie benadrukken de Raadsconclusies het belang van 'corporate sustainability reporting' (waarbij bedrijven aan de maatschappij rapporteren over hun prestaties op gebied van duurzaamheid) en de ontwikkeling van aanvullende welvaartindicatoren (anders dan BNP). De Raadsconclusies verwelkomen de uitkomsten van Rio + 20, waaronder het besluit om instrumentarium ter bescherming van de mariene biodiversiteit in het VN Zeerechtverdrag (UNCLOS) op te nemen, de aandacht voor duurzame visserij en het voorkomen van plastic afval in de oceaan en de afspraken die zijn gemaakt over duurzame consumptie en productie. Tevens verwelkomen de Raadsconclusies het initiatief dat het Secretariaat Generaal van de VN heeft gelanceerd op het gebied van duurzame energie (Sustainable Energy for All) en de Zero Hunger Challenge.

Stand van zaken

Op dit moment wordt nog gediscussieerd over de tekst van de Raadsconclusies. Deze Raadsconclusies vormen de basis voor de Europese inbreng in de AVVN en worden verder uitgewerkt in EU position papers over de bovengenoemde onderwerpen.

Nederlandse positie

Nederland kan zich vinden in de strekking van de Raadsconclusies, maar wil niet dat deze in te veel detail treden of in herhaling vallen. Nederland wil conclusies op hoofdlijnen die nog voldoende ruimte bieden om constructief te kunnen opereren in de komende VN werkgroepen. Selectief citeren uit eerder aangenomen Raadsconclusies wekt verwarring over de status van de niet genoemde delen en voegt niks toe.

Diversenpunten

Groenboek over de samenstelling en functies van de Ad-hoc Werkgroep van het Durban Platform

Tijdens de klimaatop in Durban eind 2011 is besloten een Ad-hoc Werkgroep op te richten die onder andere als taak zal hebben een nieuw mondiaal juridisch bindend instrument te ontwikkelen om de 2°C doelstelling te halen. Deze werkgroep zal uiterlijk 2015 zijn werkzaamheden afronden zodat het nieuwe instrument tijdens de COP-21 in 2015 kan worden aangenomen en in 2020 in werking kan treden. Binnenkort brengt de Europese Commissie een groenboek uit dat de basis moet gaan vormen voor een stakeholders-consultatie met lidstaten en belanghebbenden (bedrijven, NGOs e.d.) over de fundamentele architectuur van het nieuwe instrument en uiteindelijk moet bijdragen aan het nader definiëren van een EU-standpunt hierover. Indien het groenboek op tijd voor de Milieuraad uitkomt zal de Commissie dit in de Raad presenteren.

ETS

Naar verwachting zal de Commissie een stand van zaken geven met betrekking tot ETS luchtvaart.