

Vergaderjaar 2018–2019

**31 936**

**Luchtvaartbeleid**

**31 793**

**Internationale klimaatafspraken**

**Nr. 525**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 november 2018

In navolging van de toezegging die ik heb gedaan in het AO Transportraad op 21 november 2018 stuur ik u hierbij de toelichting op de ontwikkelingen van het mondiale emissiecompensatie en reductiesysteem CORSIA en van het Europese emissiehandelssysteem EU ETS.

### **Ontwikkeling CORSIA**

Nederland heeft, als lidstaat van de EU, van begin af aan een mondiaal systeem voor de reductie van CO<sub>2</sub>-emissies gesteund met het oog op de potentiële omvang van een dergelijke mondiale CO<sub>2</sub>-reductie maatregel en gezien het belang van een gelijk speelveld in de internationale luchtvaart. Uw Kamer is hier met regelmaat over geïnformeerd (bijvoorbeeld Kamerstuk 31 936, nr. 465, van 19 april 2018). Nadat tijdens de Algemene Vergadering van ICAO in oktober 2016 was besloten tot het invoeren van een mondiaal CO<sub>2</sub>-emissiereductiesysteem (CORSIA<sup>1</sup>), heeft ICAO met experts vanuit de hele wereld gewerkt aan de uitvoeringsregels van dit systeem. In november 2017 heeft de Raad van ICAO goedkeuring gegeven aan een voorstel voor de uitvoeringsregels van CORSIA. Dit voorstel is op 5 december 2017 voorgelegd aan de lidstaten. Bij brief van 9 maart 2018 heeft Nederland, evenals de andere EU-lidstaten, met dit voorstel ingestemd onder het voorbehoud dat nog de nodige onderdelen, die van belang zijn voor de effectiviteit van het systeem moeten worden verbeterd. Hierbij is onder meer gewezen op de eisen die gesteld worden aan offsetting en biobrandstoffen.

Na verwerking van alle commentaren heeft de Raad van ICAO op 27 juni 2018 tijdens zijn 214<sup>e</sup> zitting ingestemd met de uitvoeringsregels van CORSIA. Een tijdige vaststelling van de uitvoeringsregels was van belang met het oog op de regels voor monitoring, rapportage en verificatie en de start van het meten van de CO<sub>2</sub>-emissies per 1 januari 2019. Dit is van

<sup>1</sup> CORSIA Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation

belang voor het bepalen van de referentie-emissie ten opzichte waarvan de groei van de internationale luchtvaart vanaf 2020 wordt gemeten. Deze referentie wordt bepaald aan de hand van de gemiddelde mondiale uitstoot van de internationale luchtvaart over de jaren 2019 en 2020.

Bij het vaststellen van een standaard hebben de ICAO Verdragstaten de mogelijkheid om aan te geven welke verschillen er bestaan tussen de nieuwe ICAO-regels en de eigen nationale wetgeving op het moment van inwerkingtreding van de nieuwe ICAO-regels («filing of differences»). Het kenbaar maken van afwijkingen is een gebruikelijke gang van zaken als het gaat om de implementatie van ICAO-voorschriften. De EU is geen ICAO Verdragsstaat en kan daardoor ICAO niet informeren over de verschillen. Tegelijkertijd wordt CORSIA op EU-niveau geïmplementeerd. Daardoor wordt er op EU-niveau afgestemd over de manier waarop de individuele EU-lidstaten ICAO zullen informeren over de afwijkingen. De EU-lidstaten moeten uiterlijk 30 november 2018 rapporteren welke verschillen er op 1 januari 2019 zullen bestaan tussen de uitvoeringsregels van CORSIA en de regels die reeds in het kader van het EU ETS zijn ingevoerd. De inhoud van deze reactie naar ICAO wordt op Europees niveau afgestemd, omdat dit beleidsterrein primair een bevoegdheid van de Europese Unie is. Dit betekent dat Nederland niet kan afwijken van de Europees afgestemde reactie en vóór 1 december 2018 in lijn met deze EU-reactie de verschillen kenbaar zal maken aan ICAO. Met deze reactie worden geen bevoegdheden uit handen gegeven aan ICAO. Ik zal de Kamer parallel aan het versturen van de reactie aan ICAO, dat wil zeggen voor 1 december 2018, een kopie van de Nederlandse reactie toesturen. De Nederlandse inzet voor de afgestemde reactie van de Europese lidstaten naar ICAO is vierledig:

1. Steun voor een effectief CORSIA voor emissiereductie van de internationale luchtvaart.
2. Behoud van de beleidsvrijheid en van de juridische basis voor het toepassen van EU ETS op de luchtvaart.
3. Het aangeven van technische verschillen op het gebied van monitoring, rapportage en verificatie (MRV) tussen CORSIA en ETS
4. Wijzen op het belang van verbetering van CORSIA op het gebied van duurzaamheidscriteria voor brandstoffen en offsets.

In deze (voorgestelde) reactie wordt er, zoals aangegeven onder punt 4, gewezen op het belang van verbetering van CORSIA op het gebied van duurzaamheidscriteria voor brandstoffen. Dit om zoveel mogelijk ruimte te houden in de discussie over de verbetering van deze criteria. De duurzaamheidscriteria van biobrandstoffen die in het kader van CORSIA zullen worden ingezet, en andere aspecten met betrekking tot de uitvoering van CORSIA, zijn de komende jaren onderwerp van gesprek binnen ICAO. Met de EU zal Nederland er op inzetten dat ook mondiaal de biobrandstoffen die in het kader van CORSIA zullen worden ingezet zullen voldoen aan de Europese duurzaamheidscriteria.

### **Stand van zaken EU ETS**

Eind 2017 is de beperking van de reikwijdte van EU ETS luchtvaart tot intra-Europees vliegverkeer verlengd tot 31 december 2023. Deze verlenging van de beperkte reikwijdte (ook wel bekend als «stop-the-clock») geeft ruimte aan de implementatie van CORSIA. In de loop van 2019 zal de Europese Commissie beginnen met een impact assessment. Voor zover nu bekend zal de Europese Commissie begin 2020 aan het Europees Parlement verslag doen van de stand van zaken met betrekking tot de ontwikkeling en implementatie van CORSIA. Eind 2020 wordt de rapportage van het impact assessment verwacht, op basis waarvan in

2021 met de lidstaten zal worden besproken op welke wijze met het EU ETS luchtvaart zal worden verder gegaan. Ik zal de Kamer op de hoogte houden van de verdere ontwikkelingen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga