

Vergaderjaar 2013–2014

**21 501-08**

**Milieuraad**

**Nr. 479**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 oktober 2013

Hierbij doe ik u een aanvulling toekomen op de geannoteerde agenda van de Milieuraad die op 14 oktober 2013 in Luxemburg plaatsvindt.

Eerder heeft u de geannoteerde agenda ontvangen voor de Milieuraad van 14 oktober 2014. Op verzoek van een aantal lidstaten en de Commissie zijn nog de volgende onderwerpen aan de agenda van de Milieuraad van 14 oktober 2013 toegevoegd: CO<sub>2</sub>-emissies van personenauto's en bestelbusjes en onder diversen: monitoring, rapportage en verificatie van CO<sub>2</sub>-emissies van zeescheepvaart; industriële emissierechten, de uitfasering van HFK's onder het Montreal Protocol en een terugkoppeling van de watertop in Boedapest van 8 tot 11 oktober 2013.

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

In juli vorig jaar heeft de Europese Commissie haar voorstellen gepresenteerd voor de wijze waarop de CO<sub>2</sub>-normen voor personenauto's (95 g/km) en bestelauto's (147 g/km) in 2020 gehaald zouden moeten worden. In juni van dit jaar heeft het lers voorzitterschap namens de Raad onderhandeld met het Europees Parlement om een akkoord in eerste lezing te bereiken. Dit heeft geleid tot een compromisvoorstel waarvan het evenwel niet duidelijk is of dit op een gekwalificeerde meerderheid binnen de Raad kan rekenen.

In het voorstel wordt bevestigd dat de 2020-doelstelling van gemiddeld 95 g CO<sub>2</sub>/km voor nieuwe personenvoertuigen haalbaar is. Daartoe bevat het voorstel een aantal elementen, zoals de zogenaamde «super credits» voor voertuigen met een uitstoot van minder dan 50g/km in de periode 2020 tot en met 2023. Bij het berekenen van de gemiddelde uitstoot per fabrikant, telt zo'n voertuig in 2020 mee als 2 voertuigen, in 2021 als 1,67 voertuig, in 2022 als 1,33 voertuig en vanaf 2023 als 1 voertuig. De gedachte hierachter is dat fabrikanten zo een extra prikkel hebben om zeer zuinige voertuigen op de markt te brengen. Een ander belangrijk element in het

compromis is de bepaling dat de nieuwe testcyclus voor personen- en bestelauto's zo snel mogelijk wordt ingevoerd. De Europese Commissie streeft er naar om die nieuwe testcyclus niet later dan 2017 in te voeren. De nieuwe testcyclus moet er onder meer voor zorgen dat het verschil tussen de fabrieksopgave en het werkelijke brandstofverbruik kleiner wordt dan nu het geval is. Met het compromisvoorstel blijven eco-innovaties mogelijk wanneer een testprocedure wordt herzien. De EU ziet een technologie als een eco-innovatie wanneer het nieuw is voor de markt, bijdraagt aan een significante CO<sub>2</sub>-besparing en niet al op een andere manier in aanmerking is genomen bij het bepalen van het niveau van CO<sub>2</sub>-uitstoot van het voertuig. De technologie moet erop gericht zijn de voertuigaandrijving of het energieverbruik van verplichte onderdelen te verbeteren. Tot slot stelt het compromisvoorstel de afwijkingsregeling bij: fabrikanten die jaarlijks minder dan 500 nieuwe personenauto's produceren, hoeven niet aan de CO<sub>2</sub>-norm te voldoen.

Het onderwerp staat voor de Milieuraad geagendeerd om de besluitvorming op het hoogste niveau af te ronden, mocht blijken dat er voorafgaand aan de Raad geen besluit kan worden genomen. Nederland steunt het compromis. Het is belangrijk om zo snel mogelijk een akkoord te sluiten waarin de normen voor 2020 worden vastgelegd. Leidraad voor de Nederlandse inzet is de motie Dik-Faber (nr. 465) waarin de regering wordt gevraagd om zich met maximale ambitie te blijven inzetten voor de CO<sub>2</sub>-emissiedoelstellingen voor personenauto's van 95 gram/km in 2020 en verdere verlaging daarvan in 2025 en niet in te stemmen met voorstellen om de werking hiervan te verzwakken dan wel te vertragen.

## **Diversenpunten**

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

Op 28 juni 2013 bracht de Commissie een mededeling en een voorstel voor een verordening uit over broeikasgasemissies van de zeescheepvaart. De Commissie geeft in de mededeling aan dat om de mondiale klimaatdoelstellingen te halen verdergaande maatregelen nodig zijn dan tot dusverre in de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) genomen om de maritieme CO<sub>2</sub> uitstoot te reduceren. Gegeven de aard van de sector zijn uiteindelijk mondiale overeen te komen maatregelen noodzakelijk. Om in te spelen op lopende positieve ontwikkelingen in IMO stelt de Commissie een strategie voor die de internationale discussie kan voeden en stimuleren met de volgende fasering:

- (1) invoering van een monitoringssysteem;
- (2) de vaststelling van de maritieme reductiedoelstelling;
- (3) marktgerichte maatregelen.

Het voorstel voor een verordening voor «monitoring, rapportage en verificatie» (MRV) van maritieme CO<sub>2</sub> emissies heeft betrekking op routes van, naar en binnen de EU. Evenals voor andere sectoren is informatievoorziening via MRV een noodzakelijk bestanddeel van een reductieprogramma. Een EU systeem voor MRV kan het onderhandelingsproces in IMO faciliteren en de weg naar verdergaande maatregelen faciliteren. Alle grote schepen die EU havens aandoen moeten beschikken over een monitoring plan dat, net als het jaarlijkse emissierapport, goedgekeurd moet worden door onafhankelijke verificateurs. Getracht is zo veel mogelijk aan te sluiten bij de bestaande procedures voor informatievoorziening in de maritieme sector. Zodra in IMO besluiten over MRV worden genomen worden de consequenties voor de verordening gezien.

Het kabinet acht, net als de Commissie, aanvullende maatregelen nodig om de maritieme CO<sub>2</sub>-emissies te reduceren met een sterke voorkeur voor

mondiale maatregelen. MRV kan een goede eerste stap zijn. Een concreet en doordacht voorstel van de EU kan een constructieve bijdrage leveren aan de onderhandelingen in IMO.

### **Industriële emissierechten**

Denemarken heeft om een diversienpunt verzocht over het vrijwillig afzien van het gebruik van emissierechten die afkomstig zijn van 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 en daarmee van perverse prikkels. Zo wordt bijvoorbeeld de productie van HFK-22 (een industriële grondstof en koelmiddel) kunstmatig hoog te houden om zo meer emissierechten te kunnen verkopen voor het voorkomen van de uitstoot van bijproduct HFK-23. Vanwege dergelijke problemen is reeds besloten om dit type emissierechten per 2013 niet meer toe te staan in het emissiehandelsstelsel ETS.

In navolging daarop roept Denemarken andere lidstaten op om dit type rechten ook niet meer te gebruiken voor naleving van hun in de EU overeengekomen nationale doelstellingen voor 2020. Het heeft daartoe een verklaring opgesteld die inmiddels wordt ondersteund door een aantal lidstaten.

### **Uitfasering van HFK's onder het Montreal Protocol**

De Commissie zal de Raad informeren over recente ontwikkelingen in de internationale onderhandelingen over uitfasering van HFK's (hele sterke broeikasgassen) onder het Montreal Protocol. Uit recente verklaringen van de VS en China en de uitkomsten van de G8 en de G20 blijkt dat de politieke steun voor uitfasering van HFK's onder het Montreal Protocol is toegenomen. Ook in de *Climate and Clean Air Coalition*, waar NL sinds 2012 lid van is, is op ministersniveau steun uitgesproken voor een *HFK-deal* in het Montreal Protocol. De onderhandelingen over HFK's starten in de Bijeenkomst der Partijen van het Montreal Protocol van 21-25 oktober en zijn mede bepalend voor de discussie over HFK's tijdens de Klimaatop in Warschau.

Nederland en de EU steunen internationale afspraken over HFK's in het Montreal Protocol, gezien de concrete klimaatwinst, de succesvolle aanpak onder het Montreal Protocol en de kosteneffectiviteit als wordt voorkomen dat landen bij de uitfasering van ozonlaagafbrekende stoffen overschakelen naar HFK's. Een belangrijk onderwerp voor ontwikkelingslanden is de financiering voor omschakeling naar alternatieve klimaatvriendelijke HFK-vrije technologie. De Commissie geeft aan dat voor afspraken over HFK's op de kortere termijn meer middelen nodig zijn, maar dat het op de langere termijn leidt tot besparingen. De Commissie roept lidstaten op zich adequaat op deze discussie voor te bereiden, o.a. om in te stemmen met voldoende middelen voor het Multilateraal Fonds van het Montreal Protocol. Nederland steunt de analyse en de oproep van de Commissie. Nederland acht het daarbij belangrijk om de kosten van verschillende HFK uitfaseerscenario's in beeld te brengen. De EU zou dit als een positieve eerste stap kunnen voorstellen.

### **Watertop Budapest**

Onder dit diversienpunt zal de Raad geïnformeerd worden over de uitkomsten van de Watertop in Budapest van 9 tot 11 oktober 2013.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

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