

Plenaire behandeling wetsvoorstel Wijziging van de Wet milieubeheer, de Wet luchtvaart en de Wet op de economische delicten ten behoeve van de implementatie van richtlijn nr. 2008/101/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 19 november 2008 (PbEU 2009, L 8) tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG teneinde ook luchtvaartactiviteiten op te nemen in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap (handel in emissierechten luchtvaart) (31963).

De heer **Jansen** (SP):

Voorzitter. Het energieverbruik van de luchtvaart is de afgelopen 25 jaar het snelst gegroeid van alle transportvormen en nog veel sneller dan het energieverbruik van de huishoudens en de industrie. Dat heeft alles te maken met de extreme bevoordeling van deze modaliteit in fiscaal opzicht. De automobilist betaalt per 1000 liter benzine al meer dan €700 aan accijnzen, de internationale luchtvaart nul komma nul. Helemaal niets dus. Het onder de emissiehandel brengen van de luchtvaart betekent dat deze sector nu ook een heel klein beetje gaat meebetalen voor de milieuruimte die hij gebruikt. Kan de minister van milieu aangeven hoeveel de regeling die wij vandaag behandelen, de luchtvaartmaatschappijen bij benadering gaat kosten, omgerekend in euro's per 1000 liter kerosine. Dan kunnen wij de vergelijking maken met de autosector. Ik zie nog steeds niet goed in waarom wij die kilometers van de auto op een andere manier zouden behandelen als de kilometers door de lucht. Is de minister het met de SP-fractie eens dat het logisch zou zijn als de belasting op de luchtvaart -- en daar reken ik het ETS gemakshalve ook maar onder -- meer vergelijkbaar wordt gemaakt met die op andere vervoersvormen, zoals de auto? Als de minister dat ook vindt, hoe zouden wij dan zo snel mogelijk deze situatie kunnen bereiken?

Wij hebben in onze inbreng gevraagd hoe het kan dat de militaire luchtvaart nog steeds wordt uitgezonderd. De argumenten die de minister daarvoor aanvoert, vonden wij niet erg overtuigend. Allereerst wordt gesteld dat in de militaire luchtvaart de vluchten niet geregistreerd worden door Eurocontrol. Maar dat is toch helemaal niet nodig? Als registratie van het aantal getankte liters kerosine voor de verschillende vliegtuig- en helikoptertypen plaatsvindt, zou met een eenvoudige rekensom de CO₂-emissie en daarmee de hoeveelheid aan te kopen rechten bepaald kunnen worden.

Waarom gebeurt dat niet? Waarop baseert de minister haar stelling dat dit veel bestuurlijke lasten zou veroorzaken? Men kan van mij aannemen dat de zojuist genoemde gegevens alle bij de luchtmacht bekend zijn.

Vervolgens zegt de minister dat het internaliseren van de milieukosten bij de militaire luchtvaart niet tot minder vluchten leidt. Dit kan de minister toch niet menen? Het is evident dat er extra gevlogen wordt als brandstof vrijwel niets kost, ook in het leger. Het aantal hoofdpijnverwekkende oefenvluchten van AWACS-toestellen boven Zuid-Limburg zou als sneeuw voor de zon afnemen als de luchtmacht en de NAVO reële brandstofprijzen zouden betalen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks):

Ik steun de vragen die de heer Jansen stelt. Zou het ook een goed idee zijn om de regering te vragen het Pentagon onder het ETS te brengen?

De heer **Jansen** (SP):

Ik ben gewend om een iets minder grote broek aan te trekken dan GroenLinks gewoonlijk doet. Ik vind het al mooi als de minister van VROM en haar collega van Defensie op dit punt namens Nederland proberen om de milieukosten van de militaire luchtvaart wereldwijd te laten internaliseren. Dan maakt het me niet zoveel uit of dat gaat via het ETS of via een ander systeem. Ik constateer in ieder geval dat we daarover voorlopig nog wel zullen discussiëren met de minister van milieu, die heel typische argumenten aanvoert om te ontkennen dat de militaire luchtvaart precies zo rationeel reageert op prijsprikkels als de automobilist of wie dan ook.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

De heer **Jansen** (SP):

Ik constateer dus dat bijvoorbeeld die hoofdpijnverwekkende AWACS-toestellen ongetwijfeld veel minder zouden vliegen wanneer de brandstofprijzen hoger waren. Dan zou de aanschaf van de moderne simulator, wat zo tergend lang duurt, opeens een stuk minder lang duren en zou de roulatiesnelheid van de crews met directe ingang minstens gehalveerd worden, waardoor het aantal oefenvluchten kan worden beperkt. Dan zou wellicht de AWACS op korte termijn in de mottenballen gezet worden, bijvoorbeeld ten faveure van een satellietstelsel, onbemande toestellen op zonne-energie of welk ander speelgoed de NAVO ook nog kan verzinnen. Dit weet de minister toch ook wel? Waarom handelt zij daar als minister van milieu niet naar? Ik overweeg, op dit punt een *motie* in te dienen.

Min of meer dezelfde argumenten gaan op voor de kleine luchtvaart. Ook daarvoor zou de milieuwens niet opwegen tegen de administratieve lasten. Maar het is toch een fluitje van een cent om voor de kleine luchtvaart de CO₂-rechten te laten inkopen door de vliegvelden vanwaar deze toestellen opstijgen? Die vliegvelden verdisconteren deze kosten vervolgens in de brandstofprijs. Probleem opgelost zonder enige bureaucratie. Waarom doet de minister van milieu zelfs geen poging om deze maas in de wet op termijn via Europa -- dat geef ik toe -- te dichten?

Haar meest opmerkelijke argument vind ik: het vliegen met een zakenjet onder de 3700 kg is veel duurder dan reizen met openbaar vervoer op deze afstanden. Hoe naïef kun je zijn? Onlangs bestelde een emir een Airbus A380 -- dat is het grootste vliegtuig ter wereld -- als privétoestel. Dat is toch nog wel iets duurder dan een kleine zakenjet. Dit soort mensen is niet gewend om 's morgens met de trein naar hun werk te rijden.

Waarom laat de minister van milieu de kleine luchtvaart, die per afgeleide passagierskilometer nog veel vervuilerder is dan de grote luchtvaart, zo gemakkelijk ontsnappen uit het ETS?

Mijn laatste punt betreft het fenomeen van de administrerende lidstaat. Wij waren bij onze inbreng beducht voor het risico van strategisch gedrag bij de luchtvaartmaatschappijen. De minister heeft duidelijk gemaakt dat strategisch gedrag voor de lidstaten niet mogelijk is. Geldt dat ook voor de luchtvaartmaatschappijen? Op grond van welk criterium bepaalt de Europese Commissie straks wat de administrerende lidstaat wordt? Kan een luchtvaartmaatschappij van buiten de Europese Unie door extra vluchten te plannen naar een vliegveld in een lidstaat met een vriendelijke handhavingsmoraal ervoor zorgen dat zij een ander thuisland toegewezen krijgt? Wat ons betreft moet dergelijk strategisch gedrag uitgesloten worden door een stevige handhaving.

Voorzitter. Samenvattend: de SP-fractie vindt het wetsvoorstel een stapje in de goede richting, maar wij verwachten dat de minister van milieu full speed doorgaat met de zaken die wij bepleiten.

(tweede termijn)

De heer **Jansen** (SP):

Voorzitter. Mevrouw Neppérus en de heer De Mos hebben gewezen op het probleem van het level playing field. De SP-fractie heeft daar ook problemen mee. Dat level playing field zou vooral betrekking moeten hebben op de behandeling van de modaliteiten in verband met de milieueffecten van hun transport. Ik waardeer het dat de minister gezegd heeft dat ook zij van mening is dat de behandeling gelijkwaardig moet worden. Daarover zijn wij het dus eens. De SP-fractie blijft het buitengewoon merkwaardig vinden dat de minister dan een uitzondering maakt voor de militaire luchtvaart en ook voor de kleine luchtvaart. Dat laatste vind ik van ondergeschikt belang vanwege de kleine hoeveelheid emissies.

De militaire luchtvaart is een overheidstaak. Ook deze minister zegt altijd: de overheid moet het goede voorbeeld geven en voorop lopen. Op dit punt heeft de overheid een dubbele moraal. De minister zegt in wezen: wat geldt voor normale stervelingen, voor de huishoudens en bedrijven -- door middel van prijsprikkels moeten ze het goede pad op geholpen worden -- geldt niet voor onszelf. Ik vind dat erg ongeloofwaardig. Zelfs in de Formule 1 -- volgens mij is dat niet een tak van sport waar op een paar liter benzine gekeken wordt -- worden tegenwoordig eisen gesteld aan energie-efficiency die ieder jaar scherper worden om hiermee de teams en daarmee de auto-industrie een prikkel te geven om zuinige motoren te ontwikkelen.

Het is waar dat defensievliegtuigen zo snel mogelijk moeten vliegen. Stel dat er een prikkel komt. Dan geef ik de minister op een briefje dat het aantal zuinige jachtvliegers kwadratisch stijgt. Kortom, de prijsprikkel die de minister in andere sectoren wel wil uitdelen, kunnen wel degelijk heel goed werken. Vandaar de volgende motie.

De Kamer, gehoord de beraadslaging,

constaterende dat militaire luchtvaart een aanzienlijk aandeel heeft in de emissie van luchtvaart, maar is uitgesloten van het emissiehandelssysteem;

overwegende dat ook militaire luchtvaart gestimuleerd dient te worden tot emissiereductie;

verzoekt de regering, in alle relevante internationale gremia ervoor te pleiten de milieukosten van de militaire luchtvaart te internaliseren,

en gaat over tot de orde van de dag.