

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 2023

Vragen van het lid **Van Raan** (PvdD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht 'Campaigners urge EU to rethink green investment label for aviation'* (ingezonden 10 maart 2023).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 27 maart 2023).

#### Vraag 1

Klopt het dat de Europese Commissie overweegt om investeringen in nieuwe vliegtuigen te labelen als «climate-friendly investments»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

De Commissie heeft zich hier voor zover bekend (nog) niet officieel over uitgelaten. In het artikel waarnaar verwezen wordt en andere media leest het kabinet dat de Commissie dit inderdaad overweegt. De vorm waarin dit zou moeten gebeuren is door een gedelegeerde handeling op basis van de taxonomieverordening<sup>2</sup> voor te stellen. Tot een dergelijk voorstel openbaar gemaakt wordt, is het onzeker of en hoe luchtvaart hierin wordt opgenomen. In de aanbevelingen die het EU-platform voor duurzame financiering in maart 2022<sup>3</sup> aan de Commissie heeft gedaan staan criteria voor vier activiteiten: het bouwen, leasen, exploiteren, en op de grond afhandelen van vliegtuigen. In de aanbevelingen van het platform levert het bouwen en exploiteren van nieuwe vliegtuigen met nul CO<sub>2</sub> uit de uitlaat (bijvoorbeeld op basis van elektriciteit of groene waterstof) een substantiële bijdrage aan de mitigatie van klimaatverandering, en is het bouwen en exploiteren van nieuwe efficiëntere vliegtuigen (met verbrandingsmotoren) een transitieactiviteit. De taxonomie bestaat uit activiteiten die een substantiële bijdrage leveren aan de mitigatie van klimaatverandering en daarnaast uit specifieke regels voor faciliterende en transitieactiviteiten. Transitieactiviteiten hebben geen technologisch en economisch haalbaar koolstofarm alternatief en moeten bijdragen aan een traject naar maximaal 1,5 graden aardopwarming. Ze moeten overeenkomen met de beste prestaties in de sector, de ontwikkeling van koolstofarme ontwikkelingen niet in de weg staan en niet leiden tot een

<sup>1</sup> <https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/campaigners-urge-eu-rethink-green-investment-label-aviation-2023-02-17/>

<sup>2</sup> Verordening (EU) 2020/852

<sup>3</sup> [https://finance.ec.europa.eu/system/files/2022-03/220330-sustainable-finance-platform-finance-report-remaining-environmental-objectives-taxonomy-annex\\_en.pdf](https://finance.ec.europa.eu/system/files/2022-03/220330-sustainable-finance-platform-finance-report-remaining-environmental-objectives-taxonomy-annex_en.pdf)

lock-in van koolstofintensieve activa. In de geldende taxonomie zijn al verschillende transitieactiviteiten opgenomen.

#### Vraag 2

Deelt u de mening dat het absoluut ongeloofwaardig is om investeringen in vervuilende en fossiele vliegtuigen te betitelen als «klimaatvriendelijk»? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 2

Het kabinet is van mening dat activiteiten onder de taxonomie daadwerkelijk moeten bijdragen aan verduurzaming. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 1 zijn er verschillende categorieën aan activiteiten in de taxonomie en is er in de aanbevelingen van het platform onderscheid gemaakt tussen vliegtuigen met nul CO<sub>2</sub>-emissies en nieuwe efficiëntere vliegtuigen (de laatste als transitieactiviteit).

Vóór 2050 is het naar verwachting niet mogelijk om intercontinentaal te vliegen op waterstof en vrijwel zeker niet op batterijen. Daarom zet het kabinet daadkrachtig in op biologische en synthetische duurzame luchtvaartbrandstoffen (SAF) als oplossing om de grote luchtvaart op de korte en middellange termijn te verduurzamen. Daarbij is het nationale doel om in 2030 14% duurzame luchtvaartbrandstoffen bij te mengen en in 2050 volledig hierop over te gaan. Duurzame koplopers zullen mogelijk al eerder op 100% SAF vliegen. Vliegtuigen die op duurzame luchtvaartbrandstof vliegen stoten nog steeds wel CO<sub>2</sub> uit, maar minstens 70%<sup>4</sup> hiervan wordt in de levenscyclus gecompenseerd.

Volgens het rapport<sup>5</sup> van het milieucomité van ICAO ter voorbereiding op het in oktober 2022 vastgestelde mondiale langetermijnklimaatdoel van netto-nul CO<sub>2</sub> in 2050 zal er in een ambitieus scenario tot 2050 ruim drie biljoen dollar aan investeringen in duurzame brandstoffen nodig zijn van brandstofproducenten die zij door zullen belasten aan luchtvaartmaatschappijen. De productie van SAF is al opgenomen in de geldende taxonomie als een substantiële bijdrage aan de mitigatie van klimaatverandering. Het gebruik van SAF in vliegtuigen valt daarentegen nog niet onder de taxonomie, en zou dat in de vorm van een transitieactiviteit wel doen onder de criteria die het platform aanbeveelt. Het is op voorhand niet eenvoudig te definiëren hoe efficiënt een vliegtuig moet zijn en hoeveel SAF deze moet bijdragen om als transitieactiviteit bij te dragen aan de verduurzaming. Het kabinet wacht daarom een voorstel van de Commissie af.

#### Vraag 3

Kunt u bevestigen dat luchtvaartmaatschappijen uit zichzelf al hun vloot vernieuwen, omdat a) ze dit veel brandstofkosten bespaart, b) sommige vliegtuigen nou eenmaal einde levensduur zijn en c) er steeds strengere grenzen worden ingevoerd voor geluidshinder, luchtvervuiling en broeikasgasemissies?

#### Antwoord 3

Luchtvaartmaatschappijen vernieuwen inderdaad om uiteenlopende redenen uit zichzelf hun vloot.

#### Vraag 4

Weet u waarom de Europese Commissie deze fossiele investeringen nu dan als «groen» of «klimaatvriendelijk» wil labelen?

#### Antwoord 4

Zie het antwoord op vraag 1.

#### Vraag 5

Kunt u aangeven wat de gemiddelde levensduur is van een vliegtuig, zodat we weten tot wanneer de straks als «groen» verkochte vliegtuigen zullen bijdragen aan de opwarming van de aarde?

<sup>4</sup> Op basis van de richtlijn hernieuwbare energie, richtlijn (EU) 2018/2001

<sup>5</sup> <https://www.icao.int/environmental-protection/LTAG/Pages/LTAGreport.aspx>

#### Antwoord 5

Indicatief kan men uitgaan van een economische levensduur in de orde van vijftien tot vijfentwintig jaar. Over de gemiddelde levensduur van verkeersvliegtuigen zijn echter geen nieuwe, openbare cijfers bekend. De COVID-crisis heeft een grote impact gehad op zowel de instroom als de uitstroom uit de mondiale vloot, waardoor oudere cijfers niet langer representatief zijn. Een andere factor die het moeilijk maakt de gemiddelde levensduur in te schatten is onzekerheid rond toekomstig klimaatbeleid voor de luchtvaart.

#### Vraag 6

Onderschrijft u de stelling dat een nieuw, iets minder vervuilend, vliegtuig nog steeds geen «groene» investering genoemd kan worden als het per saldo verder bijdraagt aan de cumulatieve CO<sub>2</sub>-uitstoot? Zo nee, hoe definieert u dan een «groene» investering?

#### Antwoord 6

Zoals in het antwoord op vraag 1 is aangegeven, maakt het EU-platform voor duurzame financiering onderscheid tussen vliegtuigen met nul CO<sub>2</sub>-uitstoot en de nieuwe, efficiëntere vliegtuigen als transitieactiviteit. Nieuwe efficiëntere vliegtuigen stoten in de orde van 20% minder CO<sub>2</sub> uit dan de voorgaande generatie. Hoe meer duurzame brandstof bijgemengd wordt, zoals aangegeven in het antwoord op vraag 2, hoe minder een vliegtuig nog bijdraagt aan de cumulatieve CO<sub>2</sub>-uitstoot.

Een aanpalend risico is overigens dat de bouw en aanschaf van nieuwe efficiëntere vliegtuigen leidt tot groei van de mondiale vloot. Om een dergelijk risico te ondervangen heeft het platform de Commissie aanbevolen om in de criteria voor het leasen en exploiteren van vliegtuigen voorwaarden op te nemen met betrekking tot het uit de vloot halen en zelfs ontmantelen van een oud vliegtuig van vergelijkbare omvang voor elk aangeschaft nieuw efficiënter vliegtuig. Het kabinet wacht een voorstel van de Commissie af.

#### Vraag 7

Bent u bereid zich actief te verzetten tegen het classificeren van investeringen in fossiele vliegtuigen als «groen» of «klimaatvriendelijk»? Zo ja, gaat u voor die positie steun zoeken in de Europese Unie? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 7

In lijn met de Kamerbrief van juni 2021<sup>6</sup> zal het kabinet de Commissie blijven verzoeken om met aanvullende, realistische criteria te komen voor de luchtvaart, zodat private financiering optimaal benut kan worden voor de noodzakelijke energietransitie in deze sector. Belangrijke principes daarbij zijn technologische neutraliteit en wetenschappelijke onderbouwing in lijn met een 1,5-gradenpad. Wanneer een concreet voorstel voorligt zal het kabinet deze beoordelen en de Kamer daarover informeren.

#### Vraag 8

Bent u bereid om de lobbyisten van de luchtvaartsector te laten weten dat wanneer ze dit soort ongeloofwaardige plannen blijven aandragen ze niet langer als serieuze gesprekspartner gezien zullen worden? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 8

De betreffende plannen zijn aanbevelingen van het EU-platform<sup>7</sup> voor duurzame financiering. Dit platform heeft op basis van de taxonomieverordening een mandaat om (niet-bindende) aanbevelingen te formuleren voor de Commissie. De 35 leden en 14 waarnemers zijn een brede afspiegeling van de wetenschap en duurzame financieringswereld. Het kabinet hecht aan het onafhankelijke karakter van dit platform en haar aanbevelingen.

<sup>6</sup> Kamerstuk 32 013, nr. 248

<sup>7</sup> [https://finance.ec.europa.eu/sustainable-finance/overview-sustainable-finance/platform-sustainable-finance\\_en](https://finance.ec.europa.eu/sustainable-finance/overview-sustainable-finance/platform-sustainable-finance_en)