

Vergaderjaar 2018–2019

35 150

EU-voorstel: Discussienota naar een duurzamer Europa in 2030 COM (2019) 22¹

C

BRIEF VAN DE EERSTE VICEVOORZITTER VAN DE EUROPESE COMMISSIE, DE HEER F. TIMMERMANS EN DE VICEVOORZITTER VAN DE EUROPESE COMMISSIE, DE HEER J. KATAINEN

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Brussel, 5 juni 2019

De Commissie dankt de Eerste Kamer voor haar advies over de discussienota «Naar een duurzaam Europa in 2030»{COM(2019) 22 final}.

Verwezenlijking van de doelstellingen inzake duurzame ontwikkeling is een gedeelde verantwoordelijkheid en vereist een mentaliteitsverandering bij niet alleen de overheid, maar ook de belanghebbenden zelf. Het is essentieel dat alle belanghebbenden daarbij betrokken zijn. De Commissie is dan ook zeer ingenomen met de belangstelling die de Eerste Kamer in het kader van de politieke dialoog heeft getoond en zal met genoeg reageren op de vragen en opmerkingen van de leden van de fracties van SP en GroenLinks.

De Commissie kan de volgende toelichting geven over het aandeel dat het transport van de wereldwijde handel heeft in de wereldwijde broeikasgasemissies. Het aandeel van 27% van de broeikasgasemissies in de Europese Unie dat voor rekening komt van de vervoerssector bestrijkt zowel de intra- als de extra-EU-handel. De broeikasgasemissie-inventarissen die de lidstaten hebben gemeld bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering zijn niet uitgesplitst tussen transport binnen de EU en buiten de EU. Volgens gegevens van het Europees Milieuagentschap vertegenwoordigt het internationale intra- en extra-EU-transport zo'n 3% van de totale broeikasgasemissies in de Unie.

Meer dan 90% van de wereldhandel gaat over zee. Volgens gegevens van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) bedroegen de jaarlijkse broeikasgasemissies van de scheepvaart in de periode 2007–2012 gemiddeld ongeveer een miljard ton CO₂ dat wil zeggen zo'n 3% van de

¹ Zie dossier E190003 op www.europapoort.nl

wereldwijde emissies. In april 2018 heeft de IMO een eerste strategie vastgesteld om de broeikasgasemissies van schepen te verminderen. Volgens die strategie vastgesteld om de broeikasgasemissies van schepen te verminderen. Volgens die strategie moeten de totale emissies van de internationale scheepvaart uiterlijk in 2050 zijn teruggebracht tot ten hoogste 50% van het niveau van 2008 en moet er tegelijkertijd worden gestreefd naar volledige uitfasering. De Europese Unie staat volledig achter de strategie van de IMO, die ernaar streeft dat de broeikasgasemissies worden losgekoppeld van het bruto binnenlands product.

Wat betreft het effect van internationale handelsakkoorden van de EU op de verbintenis om de broeikasgasemissies te reduceren, lijken economische studies uit het verleden die de Wereldhandelsorganisatie in 2009 heeft onderzocht, de conclusie te rechtvaardigen dat openstelling van de handel tot meer CO₂-emissies zou kunnen leiden. Het schaafeffect (toename van de CO₂-emissies als gevolg van de toegenomen economische activiteit) lijkt dominantier te zijn dan het effect van de techniek (facilitering van de goedkeuring van mitigatietechnieken of -apparatuur) en het effect van de samenstelling (veranderingen in de energiemix van een land). In het verslag van de Wereldhandelsorganisatie² wordt ook een aantal milieueffectbeoordelingen genoemd die in verband met vrijhandelsovereenkomsten zijn opgesteld.

Enkele meer algemene overwegingen (onderbouwd met een kwantitatieve analyse) met betrekking tot de relatie tussen internationale handel en koolstofemissies zijn te vinden in punt 5.6.2.3 («international trade and carbon emissions») van de diepgaande analyse ter ondersteuning van de langetermijnvisie die tot uiting komt in de mededeling van de Commissie «Een schone planeet voor iedereen».³

De Commissie zal doeltreffende uitvoering van de wetgeving bevorderen. De traditionele aanpak om complianceproblemen te verhelpen en naleving te bevorderen, bestaat uit richtsnoeren, EU-financiering en uiteindelijk inbreukprocedures en gerechtelijke procedures. Hoewel deze instrumenten hun verdiensten hebben en op grote schaal worden gebruikt, is gebleken dat al deze instrumenten in een bredere context moeten worden geplaatst om de steun en de maatregelen op Europees niveau beter te kunnen afstemmen. De redenen voor niet-naleving kunnen van allerlei aard zijn en verschillen niet alleen van lidstaat tot lidstaat maar ook van sector tot sector. Lacunes op milieugebied kunnen niet met het milieubeleid alleen worden opgevuld. Luchtverontreiniging kan bijvoorbeeld niet worden aangepakt zonder de mobiliteit aan de orde te stellen, de duurzaamheid in de stedelijke omgeving te verbeteren of voor verbetering te zorgen op het gebied van woningverwarming en landbouw.

In de discussienota presenteert de Commissie de nodige prioriteiten voor de komende jaren: snel evolueren van een lineaire naar een circulaire economie, het voedselsysteem in volledig duurzame banen leiden en de economie, de mobiliteit en de bebouwde omgeving vergroenen. Het is essentieel dat alle horizontale instrumenten waaronder onderwijs, onderzoek, innovatie en digitalisering, financiering en belastingen, alsmede ondernemerschap en handelsbeleid, volledig dienstbaar zijn aan de transitie naar duurzaamheid. Succes is slechts mogelijk als de door te voeren veranderingen sociaal rechtvaardig zijn, zodat niemand aan zijn lot wordt overgelaten.

² WTO-UNEP (2009), Trade and Climate Change, https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/trade_climate_change_e.pdf

³ https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/docs/pages/com_2018_733_analysis_in_support_en.pdf

Het is de bedoeling om met de discussienota de nadruk te leggen op de bijdrage van de Europese Unie aan de verwezenlijking van de Agenda 2030 voor duurzame ontwikkeling en de daarin opgenomen duurzame ontwikkelingsdoelen, maar ook uitdagingen te identificeren en debat en dialoog te stimuleren over de wijze waarop de doelstellingen voor duurzame ontwikkeling in de toekomst beter kunnen worden geïntegreerd in het EU-beleid, met name tegen de achtergrond van het Witboek over de toekomst van de Europese Unie. De drie scenario's die in de discussienota worden beschreven, moeten leiden tot reflectie op het Europa dat we in 2030 willen bereiken en als leidraad dienen voor het ambitieniveau van de uitvoering van de Agenda 2030 voor duurzame ontwikkeling en het leiderschap van de Europese Unie in haar interne en externe dimensie. De nota moet als inspiratiebron dienen voor het debat over de politieke prioriteiten voor de periode na 2019.

De Commissie hoopt dat de vragen van de Eerste Kamer hiermee zijn beantwoord en verheugt zich op het vervolg van de politieke dialoog.

Eerste vicevoorzitter
Frans Timmermans

Vicevoorzitter
Jyrki Katainen