

Vergaderjaar 2013–2014

21 501-08

Milieuraad

Nr. 483

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 oktober 2013

U hebt mij om een schriftelijke reactie gevraagd over het bericht *EU tar sands law would cost oil firms «less than a euro cent a litre»*¹. Ik heb het bericht gelezen maar kan de uitspraken in het bericht niet beoordelen omdat de onderliggende documenten niet zijn gepubliceerd. Ik kan u wel de stand van zaken meedelen als het gaat om het voorstel van de Europese Commissie over de uitvoeringsbepalingen onder artikel 7a van de brandstofkwaliteitsrichtlijn.

Ruim anderhalf jaar geleden heeft de Commissie het Comité dat daarvoor is ingesteld om advies gevraagd over het voorstel inzake de uitvoeringsbepalingen die o.a. de rekenmethodiek van de CO₂ emissiereductie doelstelling regelen. De lidstaten konden het toen niet eens worden over het voorstel. Kern van de discussie was of er één specifieke standaard CO₂ waarde per type ruwe olie moet worden gebruikt of een generieke standaardwaarde voor alle benzine en alle diesel. Daarnaast was er onenigheid over het niveau van de rapportage, op bedrijfsniveau, per lidstaat of op het niveau van de gehele Unie.

Omdat het Comité geen positief advies kon geven, heeft de Commissie het voorstel ingetrokken en toegezegd een impact assesment analyse te laten uitvoeren, waarin ook de concurrentiepositie van de Europese olie-industrie zal worden betrokken, en op basis daarvan met een nieuw voorstel te zullen komen. Deze zijn beide echter nog steeds niet gepubliceerd.

Ik ben van mening dat het nieuwe voorstel zo snel mogelijk gepubliceerd zou moeten worden. Dat zou een basis kunnen zijn voor verdere regelgeving die bijdraagt aan een verduurzaming van de transportsector, waarbij ook de fossiele brandstoffen een bijdrage leveren.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

Er zijn aanwijzingen die doen vermoeden dat het voorstel binnenkort gepubliceerd zal worden. U wordt na de publicatie nader hierover geïnformeerd.

Gezien de grote belangen wordt op dit dossier veel gelobbyd en gepubliceerd. De posities van de olie-industrie, Canada en de VS aan de ene kant en milieuorganisaties aan de andere kant liggen ver uit elkaar.

Nederland heeft destijds een compromis voorstel ingebracht dat op steun van de meeste lidstaten kon rekenen. Dat voorstel voorzag in een standaardwaarde per type ruwe olie, mits goed onderbouwd en onderling goed vergelijkbaar. Daarnaast pleitte het compromis voor een rapportage op niveau van een lidstaat. Dit compromisvoorstel is echter nooit in stemming gebracht omdat de Commissie aan haar voorstel wilde vasthouden.

U vraagt verder naar de hoeveelheden Canadese teerzandolie die op de Nederlandse en Europese markt komen. Omdat de rapportage over aard en herkomst van fossiele brandstoffen nog niet Europees geregeld is zijn hierover geen exacte cijfers bekend. Het voorstel beoogt juist dit wettelijk te regelen. Er is in 2011 samen met de NEa en het CBS wel eens gekeken naar het aandeel teerzanden. Toen werd het volgende geconcludeerd:

Nagenoeg alle ruwe teerzandolie wordt vanuit Canada naar de VS gebracht waar de ruwe olie geraffineerd wordt. De pijpleiding vanuit Canada gaat naar het binnenland van de VS en niet naar oliehavens, zoals Houston. Hieruit kan worden opgemerkt dat er nauwelijks teerzandolie vanuit de VS verder naar Europa wordt verscheept. Uit de aardoliebalans van het CBS en cijfers van IEA valt op te maken dat de ingevoerde diesel in Nederland hooguit 0,4% teerzandolie bevat. Dit cijfer heeft betrekking op de invoer. Veel van de importen worden verder naar andere EU-landen geëxporteerd, waardoor het aandeel op de Nederlandse markt uiterst gering zal zijn.

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