

Vergaderjaar 2013–2014

21 501-08

Milieuraad

Nr. 494

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 december 2013

Graag ga ik in op het verzoek van Kamerlid Ouwehand om per brief een toelichting te geven op hoe ik uitvoering zal geven aan de moties Kamerstuk 21 501-08, nr. 480 en Kamerstuk 21 501-08, nr. 481 van respectievelijk de Kamerleden Van Veldhoven en Ouwehand over de Europese Richtlijn Brandstofkwaliteit en de zorgen over de winning van olie uit teerzanden in Canada.

Laat ik voorop stellen dat ik de zorgen van de Kamer deel als het gaat om de inzet van CO₂ intensieve oliën in de fossiele brandstofketen voor transport en de effecten daarvan op het milieu. Ik wil mij inzetten voor het bereiken van een aanzienlijke reductie van CO₂-emissies in het transport. Samen met de stakeholders werk ik momenteel aan een gezamenlijke visie op een duurzame brandstoffenmix en een bijbehorend actieplan om in 2050 te komen tot een reductie van 60% CO₂ emissies in het transport. Hiermee geef ik invulling aan een deel van het SER-energieakkoord. In de brandstoffenvisie gaat het om de vraag hoe de brandstoffenmix zich gaat ontwikkelen. Ook aan de manier waarop moet worden omgegaan met de CO₂ intensieve oliën in de brandstoffenmix zal aandacht worden besteed. In de tweede helft van 2014 verwacht ik uw Kamer te kunnen informeren over deze brandstoffenvisie.

In de motie van Kamerlid Ouwehand over de teerzandwinning in Canada worden twee zaken verzocht. Ik kom uw Kamer graag tegemoet met betrekking tot het tweede deel van deze motie. Ik geef hier ook al uitvoering aan. De Canadese regering is goed bekend met de Europese en Nederlandse zorgen over de negatieve effecten van de grootschalige winning van olie uit de teerzanden in Alberta. Nederland en Canada spreken hier op politiek en ambtelijk niveau al regelmatig over en onze zorgen worden serieus genomen. Recent heeft een gesprek plaatsgevonden met de Canadese ambassade en zijn de zorgen van uw Kamer nog eens onder de aandacht gebracht. Ik zal in mijn gesprekken met Canada de zorgen van uw Kamer blijven overbrengen.

Er zijn ook positieve ontwikkelingen te melden met betrekking tot de winning van teerzandolie in Canada. Zo werkt de Canadese federale regering momenteel aan wetgeving om de CO₂ uitstoot van de winning van olie uit teerzanden verder terug te dringen. Bilateraal probeert Nederland ook een constructieve bijdrage te leveren. Zo werkt Nederland met de provincie Alberta op het gebied van watermanagement al enige tijd aan het verduurzamen van de productie in de teerzanden en het opruimen van de na productie resterende «tailing ponds». Een aantal Nederlandse bedrijven is hierbij actief.

Ik kan uw Kamer helaas niet tegemoet komen met betrekking tot het eerste deel van de motie van Kamerlid Ouwehand. Ik vind de sturing op CO₂ reductie in de fossiele brandstofketen voor transport belangrijk. In de Richtlijn Brandstofkwaliteit wordt geëist dat een besparing van 6% CO₂ wordt gerealiseerd in de keten fossiele transportbrandstoffen. De CO₂ besparing staat voorop. Er wordt daarbij niet gesteld dat sommige oliën niet meer gebruikt mogen worden. Een EU-verbod op de invoer van teerzandolie, waarvoor de motie van Kamerlid Ouwehand mij vraagt te pleiten, zou dit wel doen. Teerzandolie is al gemengd met andere soorten olie wanneer het in de EU wordt geïmporteerd. Een EU-importverbod zou daarmee alleen uitvoerbaar zijn als alle olie waar mogelijk teerzandolie in vermengd is, wordt geweigerd. Het zou daardoor een grote handelsverstoring hebben: een groot deel van de olie die door het verbod geraakt wordt, is immers geen teerzandolie. Daarnaast zou een EU-importverbod in strijd zijn met de WTO-regels. Deze kennen wel een uitzondering ter bescherming van het milieu, maar voorwaarde is dat er niet tussen landen of gelijksoortige producten wordt gediscrimineerd. Dat gebeurt in dit geval wel, omdat niet alle landen en olieproducten in gelijke mate aangesproken worden.

Tot slot merk ik op dat handelsmaatregelen een EU competentie zijn. Een importverbod zal daarom door de Europese Commissie moeten worden voorgesteld en door de Raad worden goedgekeurd. Gezien bovengenoemde technisch-juridische problemen in WTO kader en de onderhandelingen met Canada over een vrijhandelsakkoord, zal de Commissie niet zijn over te halen zo'n voorstel te doen. Ik acht daarom het pleiten voor een EU-importverbod om alle bovengenoemde genoemde redenen niet wenselijk. Met deze toelichting en de invulling van het tweede deel van de motie, beschouw ik de motie Ouwehand als afgedaan.

Graag wil ik ook ingaan op de motie van Kamerlid Van Veldhoven, die de regering vraagt om het oorspronkelijke Commissievoorstel voor rapportage op bedrijfsniveau te steunen, wanneer dit opnieuw in stemming wordt gebracht. Het gaat om een uitvoeringsrichtlijn van de Richtlijn Brandstofkwaliteit waarin de CO₂ waarden van verschillende soorten fossiele brandstoffen en een rapportage over de CO₂ besparing in de keten fossiele transportbrandstoffen worden vastgelegd. Het is inmiddels bekend dat de Europese Commissie werkt aan een herziening van het eerdere voorstel. Het is echter nog niet bekend wanneer precies de Commissie dit herziene voorstel zal publiceren en wat daarvan de inhoud zal zijn.

Ik ga graag op basis van een herzien voorstel en het bijbehorende impact assessment met uw Kamer in debat over hoe in het belang van het milieu de vereiste CO₂ besparing en de gewenste transparantie in de keten fossiele transportbrandstoffen gerealiseerd kunnen worden, daarbij rekening houdend met de lasten voor het bedrijfsleven. Ook zal ik samen met andere lidstaten bezien of er mogelijkheden zijn deze gewenste

transparantie te bewerkstelligen. Zodra de Commissie het nieuwe voorstel heeft uitgebracht zal ik uw Kamer hierover informeren en een eerste beoordeling geven.

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