

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

2304

Vragen van de leden **Van Veldhoven** (D66) en **Dik-Faber** (CU) aan de Minister van Economische Zaken en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht dat het eerste schip met teerzandolie volgende week in Europa aankomt* (ingezonden 26 mei 2014).

Antwoord van Minister **Kamp** (Economische Zaken) mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 23 juni 2014)

Vraag 1

Kent u het bericht «First shipment of Canadian tar sands heads towards EU shores»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2 en 3

Kunt u dit bericht bevestigen?

Kunt u aangeven of deze olie – in onbewerkte of bewerkte vorm – ook in Nederland zal aankomen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2 en 3

De Nederlandse overheid is niet actief betrokken in de oliehandel en heeft daarom geen inzicht in individuele transacties. De Nederlandse overheid beschikt ook niet over gegevens over plaats van aankoop en herkomst van olie. De reden is dat brandstofleveranciers zelf niet over deze gegevens beschikken en er daarom ook niet over kunnen rapporteren. Hierover is uw Kamer reeds geïnformeerd in de brief van Staatssecretaris Atsma van 16 november 2011 (kamerstuk 32 357-32).

Vraag 4 en 5

Is er een keuzemogelijkheid voor consumenten om deze olie niet af te nemen, maar wel aardolieproducten van andere herkomst? Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?

Indien het antwoord op vraag 4 negatief is, bent u bereid deze keuzemogelijkheid in ieder geval voor de Nederlandse markt te creëren?

¹ RTCC.org – 22 mei 2014

Antwoord 4 en 5

Transparantie in de fossiele keten acht ik van belang. Het is zonder internationale afspraken echter niet mogelijk – en vanwege het belang van een internationaal gelijk speelveld voor Nederlandse bedrijven niet wenselijk – om alleen in Nederland een keuzesysteem op te zetten. Olie wordt grotendeels uit het buitenland geïmporteerd. Het vermelden en registreren van de herkomst is internationaal echter niet verplicht. Daarom weten Nederlandse importeurs en/of leveranciers vaak ook niet wat de herkomst is van de producten die zij aanbieden. Om deze reden is het dan ook niet mogelijk deze informatie aan consumenten aan te bieden. Voor consumenten is dus nu niet na te gaan wat de herkomst van de olie is waaruit de eindproducten zijn samengesteld. Ruwe oliesoorten zijn nog individueel te identificeren. Echter, nadat ruwe olie is verwerkt tot olieproducten zijn de producten doorgaans identiek, en is het aan het olieproduct niet meer te zien met welke ruwe oliesoort het is gefabriceerd. Een liter benzine is een liter benzine.

De olieproducten worden ook in dezelfde tanks opgeslagen en vermengd. Het opzetten van gescheiden logistieke systemen voor olieproducten, die gefabriceerd zijn met de diverse ruwe oliesoorten, zou gepaard gaan met hoge kosten en grote administratieve lasten, zowel voor het Nederlandse bedrijfsleven als de Nederlandse consument.

Bovendien wordt binnenkort het voorstel van de Europese Commissie verwacht voor uitwerking van artikel 7a van de Richtlijn Brandstofkwaliteit. Hierin wordt geregeld hoe brandstofleveranciers moeten rapporteren over de CO₂-reductie van 6% die zij in 2020 gerealiseerd moeten hebben in de keten fossiele transportbrandstoffen. De Staatssecretaris van IenM heeft al in haar brief van

5 december 2013 (Kamerstuk 21 501-08-494) aan uw Kamer toegezegd naar aanleiding van dit nieuwe voorstel met uw Kamer in debat te zullen gaan over hoe de gewenste transparantie in de keten fossiele transportbrandstoffen gerealiseerd kan worden, rekening houdend met de lasten voor het bedrijfsleven. Het is verstandig om eerst de besluitvorming over dit voorstel af te wachten.

De regering zal ook uitvoering geven aan de motie van Kamerlid Jan Vos (Kamerstuk 33 834-17) en in kaart brengen welke juridische en economische obstakels er zijn om volledige transparantie van de brandstoffenmix te realiseren. Naar aanleiding van de resultaten van deze inventarisatie zullen de Staatssecretaris van IenM en ik uw Kamer verder informeren welke mogelijkheden er zijn.

Vraag 6

Kunt u uiteenzetten hoe de import van deze CO₂-intensieve olie zich verhoudt tot de doelen van het Europese klimaatbeleid en de Fuel Quality Directive?

Antwoord 6

De behandeling van CO₂-intensieve oliesoorten is naar de mening van het kabinet een internationaal vraagstuk. Nederland zet zich in voor een Europees klimaatbeleid, dat betekenisvolle stappen zet in de richting van een duurzame energievoorziening. Dat is ook zo afgesproken in het Energieakkoord. Omdat het milieu om een internationale aanpak vraagt, en nationale grenzen overstijgt, zijn internationale afspraken van groot belang. Daarom maakt Nederland zich sterk voor het opnemen van een CO₂-reductiedoel voor de EU van 40% als minimale uitkomst van het onderhandelingsproces over het Europese Klimaat- en Energiepakket. De uiteindelijke Europese CO₂-reductiedoelstelling zal verdeeld worden over zowel de ETS als de non-ETS sector. Voor wat betreft hun raffinage-activiteiten vallen oliemaatschappijen onder het ETS. Het is de verantwoordelijkheid van de oliebedrijven om te bepalen op welke wijze zij de CO₂-reductiedoelstelling in het kader van het ETS willen realiseren. Voor Nederland ligt er in de non-ETS sector een afspraak in het kader van het SER-Energieakkoord om in het wegtransport in 2030 maximaal 25 Megaton CO₂ uit te stoten (een reductie van 17% t.o.v. 1990) en in 2050 de CO₂-uitstoot van de transportsector met 60% te hebben gereduceerd. Dit is een forse ambitie. Het is daarom van belang dat er op EU-niveau instrumenten blijven die sturen op CO₂-reductie van zowel brandstoffen als voertuigen. Nederland zet zich daarom in voor de voortzetting van een CO₂-reductiedoelstelling voor de keten fossiele brandstoffen in de Richtlijn Brandstofkwaliteit, ook na 2020.

Voor de periode tot 2020 geldt dat brandstofleveranciers in de EU in 2020 moeten aantonen dat zij over de gehele keten fossiele brandstoffen 6% CO₂ hebben bespaard. Hoe verschillende ruwe oliesoorten hierbinnen moeten worden behandeld zal worden bediscussieerd in de besluitvorming over het voorstel van de Europese Commissie over art. 7a van de Richtlijn Brandstofkwaliteit. Dit voorstel wordt binnenkort verwacht. De inzet van meer CO₂-intensieve oliën in de brandstofmix leidt er voor de brandstofleveranciers toe dat zij elders meer inspanning zullen moeten leveren om te komen tot de vereiste 6% CO₂-reductie over de keten fossiele brandstoffen.