

> Retouradres Postbus 20951 2500 EZ DEN HAAG

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Directoraat-Generaal
Milieu**
Klimaat en Luchtkwaliteit
Mobiliteit en
Verkeersemissies

Rijnstraat 8
Postbus 20951
2500 EZ DEN HAAG
www.vrom.nl

Kenmerk
DGM/ K&L2009003550

Uw kenmerk
08-VROM-B-66

Datum 20 januari 2009
Betreft Vragen inzake verlaging toe te voegen biobrandstoffen

Geachte Voorzitter,

Bijgaand doe ik u toekomen de antwoorden op een lijst van vragen bij het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit biobrandstoffen wegverkeer 2007 (Kamerstuk 31209-64).

Beantwoording vragen verlaging percentages toe te voegen biobrandstoffen

Vraag 1

Kan aan de bijmengverplichting de herkomst van de biobrandstoffen gekoppeld worden zodat biobrandstoffen uit Europa de voorkeur hebben totdat de duurzaamheid, inclusief sociaal-economische aspecten, van te importeren biobrandstoffen aangetoond is?

Antwoord

Nee. Op grond van internationale verdragen (WTO, GATT) kunnen alleen eisen verbonden worden aan de biobrandstoffen die niet bepaalde landen bevoordelen of andere uitsluiten. Biobrandstoffen die in Europa worden gebruikt, moeten voldoen aan dezelfde eisen, ongeacht of de grondstoffen afkomstig zijn uit Europa of van buiten Europa. Ik merk daarbij op dat vast staat dat Europa zijn toenemende vraag naar biobrandstoffen niet uit eigen productie zal kunnen dekken en daarom mede aangewezen zal zijn op invoer.

Vraag 2

Welke verantwoordelijkheid heeft de Nederlandse overheid bij controle aan de eigen grens als het gaat om monitoring en toezicht op import van duurzaam geproduceerde biobrandstof?

Antwoord

Er gelden nog geen eisen voor de duurzaamheid van biobrandstoffen. In de nabije toekomst zal dat anders zijn, mede door de Nederlandse inzet in internationaal verband. Het gaat immers niet alleen om de biobrandstoffen die in Nederland in het wegverkeer worden ingezet maar ook elders, te beginnen in Europa.

Vandaar dat Nederland zich in Europa sterk heeft gemaakt voor het stellen van duurzaamheidseisen voor de in te zetten biobrandstoffen. Dit heeft zijn weerslag gekregen in de in december jl. aangenomen EG-richtlijn hernieuwbare energie. Bij de implementatie van die richtlijn krijgen de lidstaten de verantwoordelijkheid de duurzaamheid te waarborgen van de biobrandstoffen die meetellen bij het behalen van het aandeel hernieuwbare energie in de verkeerssector in Nederland. Bij het opleggen van verplichtingen aan bedrijven die brandstoffen op de markt brengen zouden alleen duurzame biobrandstoffen mogen meetellen bij het invullen van die verplichting. Volgens de genoemde EG-richtlijn moeten de betreffende bedrijven onafhankelijke auditing laten uitvoeren ter borging van de duurzaamheid. De lidstaten moeten tegen het eind van 2010 de richtlijn geïmplementeerd hebben.

Directoraat-Generaal Milieu
Klimaat en Luchtkwaliteit
Mobiliteit en
Verkeersemisies

Datum
20 januari 2009

Kenmerk
DGM/ K&L2009003550

Vraag 3

Welke verantwoordelijkheid hebben importeurs als het gaat om het garanderen van de herkomst van duurzame biobrandstoffen? Welke sancties zijn verbonden aan het niet nakomen van duurzaamheidseisen?

Antwoord

Er geldt geen verantwoordelijkheid voor importeurs om de herkomst van duurzame biobrandstoffen te garanderen. Dit betekent dat er ook geen sancties aan de orde zijn. In het antwoord op vraag 2 is aangegeven hoe, na implementatie van de genoemde EG-richtlijn, de aanpak inzake de borging van de duurzaamheid van biobrandstoffen zal zijn.

Vraag 4

Welke stimulans gaat er nog uit van de motie Spies (31200 XI, nr. 38) nu de dubbeltelling geen effect heeft op de totaaldoelstelling voor de lidstaten van de inzet van hernieuwbare energie in 2020 of voor het bereiken van de totale doelstelling voor de verkeerssector?

Antwoord

De stimulans bestaat eruit dat individuele bedrijven die brandstoffen op de markt brengen met een kleiner volume biobrandstoffen aan hun verplichting kunnen voldoen. Dit kan voor hen een kostenvoordeel betekenen. Bij het stellen en behalen van nationale klimaatdoelen en instrumentatie van die doelen zal rekening gehouden moeten worden met de dubbeltelling. Als door de dubbeltelling minder biobrandstoffen ingezet worden, zou dit immers een geringere reductie in CO₂-emissies in de verkeerssector betekenen.

Vraag 5

Is er al duidelijkheid over de biobrandstoffendoelstelling van de EU tot 2020? Zo ja, heeft u al ideeën over de aanpassing van de nationale regelgeving die hierop betrekking heeft?

Antwoord

Er geldt volgens de in het antwoord op vraag 2 reeds aangehaalde richtlijn hernieuwbare energie een doelstelling hernieuwbare energie in de verkeerssector. Deze is minimaal 10% in 2020. Bij het behalen van deze doelstelling mogen ook andere vormen van hernieuwbare energie dan biobrandstoffen die in het verkeer worden toegepast, zoals hernieuwbare elektriciteit, meetellen.

Ik ga er evenwel van uit dat het merendeel van de doelstelling behaald zal moeten worden met biobrandstoffen. Uiterlijk 30 juni 2010 moet elke EU-lidstaat een Actieplan bij de Europese Commissie notificeren waarin aangegeven wordt op welke wijze hij denkt de doelstellingen hernieuwbare energie te kunnen halen. Daarin zal ook opgenomen moeten worden hoe specifiek in de verkeerssector met de ter beschikking staande opties omgegaan wordt. Daarnaast zal de Nederlandse regelgeving op het gebied van biobrandstoffen moeten worden aangepast aan de nieuwe richtlijn, met voor de duurzaamheidsaspecten een nieuwe grondslag in de Wet milieubeheer.

**Directoraat-Generaal
Milieu**
Klimaat en Luchtqualiteit
Mobiliteit en
Verkeersemisies

Datum
20 januari 2009

Kenmerk
DGM/ K&L2009003550

Vraag 6

Bent u bereid de controle op rapportages aan te vullen met steekproeven bij de binnenlandse producenten en leveranciers van bijgemengde brandstoffen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

Nu reeds worden in aanvulling op de controles van de rapportages steekproefsgewijze controles bij leveranciers van verkeersbrandstoffen uitgevoerd. Het gaat hierbij om controles van de (bio)brandstoffenboekhouding die in samenwerking tussen de VROM-Inspectie en de Belastingdienst ten kantore van de leveranciers van verkeersbrandstoffen worden uitgevoerd. Veelal worden deze controles gelijktijdig met de steekproefsgewijze controles van de accijnsboekhouding door de Belastingdienst uitgevoerd. Het daadwerkelijke uitvoeren van fysieke controles van het aandeel biobrandstof in benzine en diesel is lastig uitvoerbaar. Ten eerste is de meetnauwkeurigheid beperkt en ten tweede is niet bekend welk aandeel biobrandstof zich in een bepaalde hoeveelheid brandstof die op de markt wordt gebracht precies bevindt. Leveranciers kunnen namelijk aan de verplichting voldoen door aan een deel van de brandstoffen bijvoorbeeld 5% biobrandstof bij te mengen en aan een ander deel 1%.

Vraag 7

Hoeveel ruimte is er nog in het nakomen van de Kyoto-verplichtingen? Waar vloeit deze ruimte uit voort? En hoeveel blijft er over na aftrek?

Antwoord

De emissieruimte voor Nederland onder het Kyoto Protocol bestaat uit het emissieplafond volgens het Kyoto Protocol, vermeerderd met de ingekochte buitenlandse emissieruimte (met name verkregen uit JI- en CDM-projecten). De Nederlandse emissieruimte onder het Kyoto Protocol is ongeveer 200 Mton CO₂-eq. per jaar. De doelstelling voor het aankopen van buitenlandse emissiereducties bedraagt 13 Mton per jaar. Daarmee komt het totale Nederlandse emissiebudget op 213 Mton per jaar.

Volgens de meest recente projecties van ECN en PBL, inclusief de effecten van Schoon en Zuinig, zullen de broeikasgasemissies volgens de Kyoto-regels in 2010/2011 ongeveer tussen de 207 en 209 Mton liggen. De verlaging van de biobrandstoffendoelstelling, met een effect van ca. 0,5 Mton in 2010, brengt het halen van de Kyoto-doelstellingen dus niet in gevaar. Er blijft jaarlijks nog 4,5 tot 5,5 Mton over.

Vraag 8

In hoeverre is het toekennen van een emissiefactor nul aan de verbranding van biobrandstoffen nog houdbaar, gezien uw constatering dat het niet bekend is in hoeverre de broeikasgasemissies in de keten van productie tot gebruik van de biobrandstoffen worden beïnvloed?

Antwoord

Het toekennen van de emissiefactor nul hangt samen met de verbranding van de biomassa zelf. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat gebruikte grondstoffen vervangen worden. Indien dit niet gebeurt, bijvoorbeeld bij boskap, komt dit tot uitdrukking in de desbetreffende nationale broeikasgasbalans. Eventuele emissies van fossiele oorsprong als gevolg van de bewerking of het vervoer van de biobrandstoffen staan daar los van. Dit betekent dat het hanteren van een emissiefactor nul alleszins houdbaar is.

Voorts merk ik op dat er een samenhang is met de wijze waarop de Kyoto-regels zijn opgesteld. Daarbij is in beginsel uitgegaan van de op nationale bodem veroorzaakte emissies. Niet alleen voor biobrandstoffen, maar ook voor andere producten die in Nederland op de markt gebracht worden, geldt dat de in het buitenland veroorzaakte ketenemissies niet meetellen bij de Nederlandse emissies, maar bij de desbetreffende buitenlandse nationale emissies. Dit geldt ook andersom: emissies die in Nederland worden veroorzaakt ten gevolge van productie voor de buitenlandse markt, tellen mee voor de Nederlandse emissies. Alternatief zou zijn dat voor alle producten de ketenemissies in beeld gebracht worden en worden toegerekend aan het land waarin deze producten geconsumeerd worden. Gegeven de vele producten, de diversiteit daarin en de belangen die in het geding zijn is de complexiteit en omvang van een dergelijke operatie dermate groot, dat internationale overeenkomst daarover niet te verwachten is.

Vraag 9

Hoe kunt u de gevolgen voor de interim-doelstelling voor de vermindering van broeikasgasemissies van Schoon & Zuinig met betrekking tot hernieuwbare energie aan de Kamer rapporteren zonder dat u duidelijkheid heeft over het effect van broeikasgasemissies in de keten van productie tot gebruik van biobrandstoffen?

Antwoord

Bij de interim-doelstelling voor de vermindering van broeikasgasemissies van Schoon & Zuinig gaat het om de nationale emissies. Daarbij wordt aangesloten op de Kyoto-systematiek. Deze aanpak is in het antwoord op vraag 8 nader toegelicht.

Hoogachtend,
de minister van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,

dr. Jacqueline Cramer

**Directoraat-Generaal
Milieu**
Klimaat en Luchtkwaliteit
Mobiliteit en
Verkeersemisies

Datum
20 januari 2009

Kenmerk
DGM/ K&L2009003550