

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 479

van **BRUNO TOBBACK**

datum: 14 februari 2023

aan **ZUHAL DEMIR**

VLAAMS MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

Export laagwaardige brandstoffen - Monitoring

Laagwaardige autobrandstoffen zijn slecht voor mens en milieu. De hogere zwavelgehalten leiden tot verhoogde uitstoot van zwaveloxiden en schadelijk sulfaathoudend fijnstof. Deze uitstoot heeft ook een negatief effect op de werking van de katalysator van het voertuig, waardoor andere luchtverontreinigende stoffen meer worden uitgestoten. Op 7 maart 2017 kwam deze problematiek uitgebreid aan bod in het Vlaams Parlement. Toenmalig minister-president Geert Bourgeois stelde toen dat het belangrijk is dat we niet unilateraal tot een maatregel overgaan, omdat dan het probleem zich mogelijk zou verplaatsen.

De Nederlandse overheid besliste onlangs unilateraal om er strenger op toe te zien dat de brandstoffen voor het wegverkeer die bedrijven in Nederland naar ontwikkelingslanden exporteren, schoner zijn. Sinds eind 2022 is de Nederlandse inspectie ook gestart met administratieve en fysieke controles, waarbij ze monsters afneemt.

1. Hoeveel diesel en benzine wordt jaarlijks vanuit de Antwerpse haven geëxporteerd naar Afrika? Graag een opdeling naar landen en percentage zwavel en benzeen.
2. Welke stappen zijn er sinds 2017 gezet naar monitoring en regelgeving?
3. Welke afspraken zijn er ondertussen gemaakt met Nederland en de Europese Commissie?
4. Is Vlaanderen van plan om de maatregelen van Nederland te volgen? Zo niet, wat zal de impact ervan zijn op de export vanuit Antwerpen? Heeft de minister indicaties dat er een toename in export van laagwaardige brandstoffen vanuit Antwerpen zal zijn?



**Vlaams
Parlement**

ANTWOORD

op vraag nr. 479 van 14 februari 2023

van **BRUNO TOBBACK**

1. Het regelen van de uitvoer van diesel en benzine uit de Antwerpse haven is geen gewestbevoegdheid en daarom wordt de export van brandstoffen uit de Antwerpse haven naar Afrika niet gemonitord door de Vlaamse overheid. Wij hebben de gevraagde informatie dan ook niet beschikbaar.
2. Vlaanderen is niet bevoegd voor de uitvoer van benzine en diesel uit de haven van Antwerpen. Om die reden kon Vlaanderen dan ook geen stappen richting regelgeving zetten.
3. Er vindt regelmatig overleg plaats met Nederland, zowel bilateraal als binnen de Benelux.

Bilateraal vindt er regelmatig ambtelijk overleg plaats. Eind januari werd de problematiek ook besproken tijdens de Vlaams-Nederlandse top, in een overleg met mijn Nederlandse collega Vivianne Heijnen, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. De slotverklaring bepaalt hierover het volgende: "Nederland en Vlaanderen pakken samen de uitdagingen op als het gaat om de export van laagwaardige brandstoffen en gebruikte voertuigen. De gehalten zwavel, benzeen en mangaan in brandstoffen bedoeld voor export naar voornamelijk West-Afrika liggen vele malen hoger dan in Europese benzine en diesel is toegestaan. De havens in Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen zijn goed voor een groot deel van de brandstoffenexport naar (West)-Afrika. Nederland en Vlaanderen willen negatieve milieu-impact elders voorkomen en nemen hierin hun eigen verantwoordelijkheid."

In het kader van de Benelux werd een werkgroep opgericht over de brandstoffenproblematiek, waar Vlaanderen eveneens aan deelneemt.

Zoals ook al in de Benelux-werkgroep ter sprake kwam, is het belangrijk dat wordt opgetreden tegen de uitvoer van laagwaardige brandstoffen en dat een gelijk speelveld wordt gecreëerd binnen de Europese Unie. Daartoe zouden er, in het kader van de toekomstige herziening van de Richtlijn Brandstofkwaliteit (98/70/EC) exportnormen voor de kwaliteit van benzine en diesel moeten opgenomen worden in de richtlijn. Momenteel regelt die richtlijn enkel het op de markt brengen van brandstoffen binnen de Europese Unie, maar het is perfect mogelijk om ook specificaties voor export op te nemen.

Gezien het bepalen van exportnormen voor brandstoffen een federale bevoegdheid is, zal ik daarom de betrokken federale ministers vragen om de problematiek onder de aandacht te brengen van de Europese Commissie en aan te dringen op de noodzaak om exportnormen op te nemen bij de herziening van de Richtlijn Brandstofkwaliteit.

4. Politiek en beleidsmatig steunt Vlaanderen het vinden van een oplossing voor deze problematiek volledig. Vlaanderen is echter niet bevoegd voor het opleggen van kwaliteitsnormen met betrekking tot de export van brandstoffen en kan daarom zelf niet wetgevend optreden.

Zoals eerder vermeld, monitort Vlaanderen de uitvoer van brandstoffen daarom ook niet. Gezien de bezorgdheid die er bestaat over een eventuele verhoogde uitvoer van laagwaardige brandstoffen uit de haven van Antwerpen, is aan de betrokken ministers van de federale regering gevraagd om dringend te voorzien in monitoring van uitgevoerde brandstoffen, zowel qua hoeveelheden, bestemming en samenstelling (gehaltes zwavel, mangaan en benzeen). Ik ben bereid om samen met de federale regering de brandstofsector te benaderen met het oog op de bespreking van de problematiek in Europees verband.

Er zijn op dit moment geen indicaties dat er een toename zou zijn in export van laagwaardige brandstoffen uit Antwerpen. Zo stelt het vonnis in kortgeding van de Rechtbank Den Haag van 27 januari 2023, over de Nederlandse beleidsregel, in paragraaf 4.16: "In dit verband heeft de Staat tijdens de mondelinge behandeling onweersproken gesteld dat de Beleidsregel tot nu toe ertoe heeft geleid dat een aantal grote producenten vanuit Nederland schonere brandstof exporteert en dat er in ieder geval vooralsnog geen sprake is van een verschuiving van productie naar bijvoorbeeld Antwerpen." Zie [Rechtbank Den Haag 27 januari 2023, ECLI:NL:RBDHA:2023:740](#), paragraaf 4.16.