

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk

IENW/BSK-2019/19784

Uw kenmerk

2019Z00918

Datum 6 februari 2019
Betreft Beantwoording vragen van het lid Dijkstra (VVD) over E10
naar aanleiding van het bericht 'de oplossing: én-en!'.

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u de antwoorden toekomen op de vragen van het lid Dijkstra (VVD) over E10 die hij naar aanleiding van het artikel 'De oplossing: én-en!' (ingezonden 22 januari 2019) heeft gesteld.

Vraag 1

Bent u bekend met de Bovagkrant van 12 december 2018 en het daarin gepubliceerde artikel 'De oplossing: én-en!'?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Hoeveel CO₂-winst en milieuvoordelen zou het gebruik van de brandstof E10 als reguliere benzinevervanger voor euro95 kunnen opleveren?

Antwoord 2

Binnen benzine levert het invoeren van E10 CO₂-reductie op. Het verschil tussen E5 (per 12 oktober 2018 de aanduiding voor Euro95 met 5% ethanol in de Europese Unie) en E10 is maximaal 0,12 ton CO₂-reductie per m³ benzine. E10 wordt ingezet voor de wettelijke jaarverplichting hernieuwbare energie voor vervoer (12,5% in 2019). Hierdoor draagt E10 bij aan de CO₂-reductie die door middel van de jaarverplichting gehaald wordt.

Op dit moment is het volgens Europese en nationale regelgeving al toegestaan om E10 op de markt te brengen. Er zijn nu maar een beperkt aantal tankstations die E10 aanbieden. Tot nu toe was daar geen noodzaak toe omdat brandstofleveranciers met E5 aan hun jaarverplichting hernieuwbare energie konden voldoen. Een grootschalige collectieve omschakeling wordt ook belemmerd door de Nederlandse mededingingsregels. Dit heeft o.a. te maken met het feit dat een brandstofleverancier in Nederland aan tankstations van verschillende merken levert. Door het aanbieden van de E10 met een AMvB te verplichten kan zonder dat er in strijd met de mededingingsregels wordt gehandeld, grootschalig groenere benzine aan de markt geleverd worden.

Vraag 3

Waarom neemt de introductie van de brandstof E10 in Nederland zoveel tijd in beslag? Deelt u de mening dat een spoedige introductie van E10 in Nederland tezamen met de juiste voorlichting aan de automobilist voor een kans kan zorgen voor zowel de portemonnee van de automobilist als voor de beoogde verduurzaming? Bent u daarom bereid om snel over te gaan tot introductie van E10? Welke planning is daarbij realistisch? Waar hangt de introductie nog op en waarom wordt dit niet sneller opgelost?

Antwoord 3

Vanwege zorgvuldige afstemming, met zowel de betrokken partijen als de voorgeschreven toetsingen, heeft het proces enige tijd in beslag genomen. Ik wil dat de introductie van E10 nu zo snel mogelijk plaatsvindt en dat de automobilist op de juiste manier wordt geïnformeerd, zodat E10 de benzineplas verder verduurzaamt.

In het ontwerp-Besluit E10 dat ik op 28 januari 2019 naar uw Kamer heb gestuurd is 1 oktober 2019 als inwerkingsdatum opgenomen. Om dit Besluit in werking te kunnen laten treden zijn een aantal procedurele stappen nodig zoals behandeling in de Tweede Kamer en advisering van de Raad van State. Binnen de mogelijkheden die ik heb zal ik mijn best doen om deze stappen zo snel mogelijk te laten doorlopen.

Vraag 4

In hoeverre kan E10 op dit moment concurreren met de reguliere brandstof euro95 als het gaat om de prijs per liter aan de pomp? Wat is het prijsverschil en waarin zit hem dat? In hoeverre zijn de productiekosten van E10 hoger? Is er kans op een prijsdaling als de volumes toenemen? Kunt u dit toelichten?

Antwoord 4

Uiteraard is het aan de brandstofleveranciers en tankstations zelf om de prijs te bepalen. De ANWB heeft onderzoek gedaan naar de brandstofprijzen. Uit dat onderzoek, dat in de ANWB Kampioen van januari 2019 is gepubliceerd, blijkt dat in Nederland E10 gemiddeld zo'n 2 cent goedkoper wordt aangeboden dan E5. Dit is ongeveer gelijk aan het verschil in energie-inhoud tussen E5 en E10. De verwachting is dat er een prikkel ontstaat bij de brandstofleveranciers om E10 goedkoop in de markt te zetten vanwege de jaarverplichting. E10 is een relatief goedkope optie en kosteneffectieve manier om aan deze verplichting te voldoen.

Verder zouden de productiekosten van bio-ethanol (E10 is benzine waar minimaal 7,5% bio-ethanol is bijgemengd) bepalend kunnen zijn voor het prijsverschil tussen E5 en E10. De prijzen van de grondstoffen waar bio-ethanol van gemaakt wordt kunnen deze kosten bijvoorbeeld beïnvloeden. Echter, omdat zowel de grondstoffenmarkt als de bio-ethanolmarkt een mondiale markt is en de Nederlandse markt hierbinnen klein is zal de invoering van E10 nauwelijks invloed hebben op de prijs van bio-ethanol.

Vraag 5

Zijn u voorbeelden uit het buitenland bekend waar E10 al concurreert met euro95 of waar bijvoorbeeld fiscale maatregelen ter stimulering van E10 toepassing zijn? Zo ja, waar en hoe? Deelt u de mening dat het verstandig kan zijn om de meest CO₂- of milieuvriendelijke van de twee brandstoffen goedkoper te maken als zijnde de meest logische keuze voor de automobilist, mits de auto het aankan?

Antwoord 5

Uit de ANWB Kampioen van januari blijkt dat, net als in Nederland, ook in België en in Duitsland E10 goedkoper wordt aangeboden dan E5. Dit geldt ook voor Frankrijk. Enkel in Frankrijk wordt accijns als instrument ingezet om E10 te stimuleren. In België is E5 nagenoeg uitgefaseerd en wordt naast E10 veelal een premiumproduct aangeboden waardoor E10 de goedkopere optie is. Ik verwacht dat de E10-verplichting in combinatie met de jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer voldoende prikkels zijn voor de brandstofleveranciers om E10 concurrerend in de markt neer te zetten. Ik zie op dit moment dus geen reden om een accijnsmaatregel in te zetten.

Vraag 6

Kunt u aangeven voor hoeveel en welke auto's of motoren in het huidige Nederlandse wagenpark de brandstof E10 niet geschikt is en hoe mensen daar zelf eenvoudig achter kunnen komen? Wat doet u voor autobezitter met voertuigen die beter euro95 kunnen blijven tanken? Wat zijn de nadelen van E10 voor oudere motoren en wat zijn de eventuele gevolgen van het gebruik? Hoe gaat u de consument voorlichten over E10 en wat is de rol van de brancheverenigingen of wat zou die kunnen zijn? Kunt u de belangrijkste informatiepagina's op internet over E10 in uw antwoord met de Kamer en het publiek delen?

Antwoord 6

Volgens de laatste inventarisatie (2016) waren er destijds ongeveer 1 miljoen auto's niet geschikt om langdurig op E10 te rijden. Dit zijn voornamelijk auto's gebouwd vóór het jaar 2000. De verwachting is dat het aantal auto's dat niet langdurig op E10 kan rijden elk jaar zal dalen. Hoeveel dit aantal zal dalen is moeilijk met zekerheid te zeggen.

Vanwege de reeds bestaande informatieplicht dienen alle consumenten in ieder geval door de brandstofleveranciers geïnformeerd te worden dat hun voertuig mogelijk niet geschikt is om op E10 te kunnen rijden en waar informatie daarover beschikbaar is. Ook andere betrokken partijen zoals het Rijk, consumentenorganisaties, autofabrikanten en garagehouders hebben een belangrijke taak in de voorlichting aan de consumenten over het rijden op E10. Daartoe zal een gezamenlijke informatiecampagne worden opgezet. Op dit moment is er op internet al informatie te vinden of een voertuig geschikt is voor E10, zoals <https://www.e10check.nl/> van het IvDM (Het Instituut voor Duurzame Mobiliteit). Juist om er voor te zorgen dat iedereen op voldoende plekken kan blijven tanken, ook de mensen met een auto die nog niet geschikt is voor E10, zijn brancheorganisaties, maar ook de Rai en ANWB regelmatig geconsulteerd bij de totstandkoming van dit besluit. Alleen tankstations met twee of meer tankinstallaties voor benzine zijn verplicht om na ingang van dit besluit bij minimaal de helft van hun vulpistolen E10 aan te bieden. Het is de verwachting dat zij daarnaast E5 aan zullen bieden, juist omdat er nu nog zoveel vraag naar is.

Het nadeel van E10 voor oudere motoren betreft de mogelijke aantasting van kunststoffen en metalen. Dit gebeurt in de regel niet direct, maar is een langer proces. Indien een situatie zich voordoet dat een keer E10 getankt wordt dan levert dit geen directe nadelen op. Er kan vervolgens ook gewoon E5 getankt worden.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2019/19784

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer