

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA 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-2022/260479

Uw kenmerk
2022Z19811

Bijlage(n)
1

Datum 14 december 2022
Betreft Beantwoording Kamervragen CDA over kwaliteitseis
bijmengen ethanol

Geachte voorzitter,

Via deze brief beantwoord ik de vragen die het lid Bontenbal (CDA) mij heeft
gesteld¹ over een mogelijke kwaliteitseis voor het bijmengen van bio-ethanol.

1. Herinnert u zich het commissiedebat Duurzaam vervoer van 29 juni jl., waarin u aangaf de reactie van de Europese Commissie op de vraag of de richtlijn Brandstofkwaliteit de invoering van een kwaliteitseis voor ethanol verbiedt te willen afwachten, dat het een terechte vraag is waarom andere lidstaten wel een kwaliteitseis hebben ingevoerd en dat u niet voornemens was om extra belemmeringen op te werpen voor bio-ethanol?

Ja, dat herinner ik me.

2. Bent u bekend met het bevestigende antwoord van de Europese Commissie² op de vraag van Europarlementariër Tom Berendsen (EVP) of het klopt dat het lidstaten vrijstaat om voor te schrijven dat enkel zuivere ethanol bijgemengd kan worden in benzine, voor zover deze ethanol voldoet aan de kwaliteitsvereisten van Richtlijn 2009/30/EG met betrekking tot brandstofkwaliteit?

Het schriftelijke antwoord van Eurocommissaris de heer Timmermans namens de Europese Commissie is tweeledig en in die zin kan uit het antwoord van de Commissie niet geconcludeerd worden dat het lidstaten vrijstaat om voor te schrijven dat enkel zuivere ethanol bijgemengd kan worden in benzine, voor zover deze ethanol voldoet aan de kwaliteitsvereisten van Richtlijn 2009/30/EG met betrekking tot brandstofkwaliteit (FQD-richtlijn). De Commissie geeft in de tweede alinea van haar antwoord juist aan dat het lidstaten niet is toegestaan om gedenatureerde dan wel zuivere ethanol voor bijmenging in benzine te verbieden, indien deze ethanol voldoet aan de FQD-eisen. In termen van de FQD-richtlijn: het is lidstaten niet toegestaan om het in de handel brengen van brandstoffen te

¹ Kamerstuk 2022Z19811

² Website Europees Parlement, 19 september 2022 (www.europarl.eu/doceo/document/P-9-2022-002839-ASW_NL.html)

verbieden, beperken of belemmeren, indien deze brandstoffen voldoen aan de eisen van de FQD.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/260479

De Commissie nuanceert vervolgens het antwoord, door op te merken dat het lidstaten wel is toegestaan om het gebruik van één soort ethanol te stimuleren, zolang een dergelijke nationale bepaling in overeenstemming is met het EU-recht. Als voorbeeld haalt de Commissie het stimuleren van bijvoorbeeld zuivere ethanol aan, om zodoende te kunnen worden meegeteld voor het bereiken van het bijzonder nationaal streefcijfer voor vervoer in het kader van de Richtlijn hernieuwbare energie (RED). Vertaald naar het Nederlandse RED-systeem van energie voor vervoer, verankerd in titel 9.7 van de Wet milieubeheer, zou dit betekenen dat alleen het leveren van een biobrandstof met zuivere ethanol in aanmerking zou komen voor verkrijging van hernieuwbare brandstofeenheden (HBE's). HBE's vertegenwoordigen een marktwaarde en dus zou het leveren van een biobrandstof met zuivere ethanol een prijsvoordeel opleveren ten opzichte van leveringen van biobrandstof met gedenatureerde ethanol.

Echter, in de Nederlandse praktijk zou een keuze om biobrandstof met zuivere ethanol via het RED-systeem van energie voor vervoer te stimuleren, tegelijkertijd leiden tot strijdigheid met de hiervoor aangehaalde verbodsbepaling uit de FQD. De (gemaximeerde) jaarverplichting voor conventionele biobrandstoffen die voor HBE's in aanmerking komen worden in Nederland feitelijk volledig gerealiseerd met tot benzine-E10 bijgemengde bio-ethanol. Tankstations zijn immers wettelijk verplicht om met hun benzinepompen ten minste voor de helft benzine-E10 aan te bieden (naast bijvoorbeeld Euro 98). Met HBE's gestimuleerde benzine-E10, indien bijgemengd met zuivere ethanol, zal een prijsvoordeel opleveren ten opzichte van benzine-E10, bijgemengd met gedenatureerde ethanol, en deze uit de markt drukken. Kortom, het aan de ene kant stimuleren van bijmenging in benzine-E10 met zuivere ethanol in het kader van de RED door het ontvangen van HBE's, leidt aan de andere kant tot het beperken of belemmeren van het in de handel brengen van gedenatureerde ethanol in E10-benzine, hetgeen niet is toegestaan ingevolge de FQD.

3. Is ditzelfde antwoord door de Commissie ook naar u gecommuniceerd in antwoord op uw vragen?

Het antwoord van Eurocommissaris de heer Timmermans namens de Commissie stemt overeen met het antwoord dat het ministerie van IenW ambtelijk vanuit de Commissie heeft ontvangen.

4. Deelt u de constatering dat er geen Europese belemmeringen zijn om ook in Nederland een kwaliteitseis voor bio-ethanol in te voeren, aangezien er geen bepaling in de Richtlijn Brandstofkwaliteit (FQD) is die lidstaten verbiedt het gebruik van enkel ongedenatureerde ethanol voor te schrijven en de Renewable Energy Directive (RED) lidstaten vrijlaat bij het inzetten van de instrumenten die zij nodig achten om de doeleinden van de RED te realiseren?

Nee, die constatering deel ik niet zoals ik heb toegelicht in mijn antwoord op vraag 2.

5. Onderkent u het feit dat met het inzetten van bio-ethanol tot 95% aan broeikasgasemissies kan worden gereduceerd en dat het invoeren van een

kwaliteitseis ervoor kan zorgen dat het invoeren van juist minder duurzame bio-ethanol uit bijvoorbeeld de Verenigde Staten wordt voorkomen?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Dit is een mogelijk gevolg, maar uit het onderzoek van TNO blijkt dat ook andere effecten kunnen optreden, waardoor juist de gewenste ontwikkeling en inzet van geavanceerde bio-ethanol wordt belemmerd.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/260479

6. Bent u bereid, gezien het antwoord van de Europese Commissie dat er geen Europese wetgeving is die een kwaliteitseis voor bio-ethanol verbiedt, het feit dat andere lidstaten al gebruik maken van een dergelijke kwaliteitseis, en uw eigen voornemen om geen extra belemmeringen op te werpen voor bio-ethanol, opnieuw te bezien of er ook in Nederland een kwaliteitseis voor bio-ethanol kan worden ingevoerd en deze zo spoedig mogelijk uit te werken?

Zoals ik reeds heb toegelicht in mijn Kamerbrief³ van 24 juni 2022 ben ik niet voornemens de kwaliteitseis in te voeren.

Zoals in deze brief is aangegeven maakt de kwaliteitseis geen onderscheid op basis van CO₂-reductie, maar op basis van ethanolspecificatie. Hierdoor zal voor niet-Europese ethanol meer invoerheffing moeten worden betaald. Hieronder valt ook geavanceerde ethanol van buiten de EU, dat door deze extra kosten minder aantrekkelijk wordt voor importeurs. Hoewel er momenteel slechts beperkte productiecapaciteit voor geavanceerde ethanol buiten de EU is, kunnen toekomstige ontwikkelingen snel gaan.

Bovendien laten de recente cijfers van de Nederlandse Emissieautoriteit⁴ zien dat het aandeel ethanol uit geavanceerde grondstoffen sterk groeit. De REDII stimuleert dit ook, doordat steeds hogere CO₂-reductie-eisen worden gesteld aan nieuwe ethanolinstallaties. Daarmee zou een kwaliteitseis op bio-ethanol zelfs negatieve effecten op de uitstoot van CO₂ kunnen hebben, terwijl de verplichting juist CO₂-reductie als doel stelt.

De RED III biedt concretere handvatten om specifiekere CO₂-reductie in de keten te belonen. Ik overweeg dit bij de nationale implementatie ook door te voeren. Daarvoor zijn bij de RED II implementatie ook handvatten in onze nationale wetgeving opgenomen (de broeikasgasreductie-eenheid, BKE), met uitgestelde inwerkingtreding.⁵

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen

³ 2021Z09853/2021D22904

⁴ Rapport Resultaten hernieuwbare energie voor vervoer 2021, 1 juli 2022, Nederlandse Emissieautoriteit

⁵ Staatscourant 2020, 57993, 11 november 2020