WIJ WILLEM ALEXANDER,
BIJ DE GRATIE GODS,
KONING DER NEDERLANDEN,
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

Besluit van

tot wijziging van het Activiteitenbesluit milieubeheer en het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging in verband met de invoering van E10-benzine en de informatieplicht van leveranciers van brandstoffen

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van, nr. IenW/BSK-2019/5338, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;
Gelet op de artikelen 3, 4 en 8bis, vierde tot en met zesde lid, van Richtlijn 98/70/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 13 oktober 1998 betreffende de kwaliteit van benzine en van dieselbrandstof en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG van de Raad (PbEG L 350) en de artikelen 9.2.2.1, eerste lid, en 9.2.3.2 van de Wet milieubeheer;
De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van, nr.);
Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van, nr. IenW/BSK-2019/ , Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel I

Artikel 3.21 van het Activiteitenbesluit milieubeheer vervalt.

Artikel II

Het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging wordt als volgt gewijzigd:

A.

In artikel 1.1 wordt in alfabetische rangschikking het volgende begrip en de daarbij behorende begripsomschrijving ingevoegd, luidende:

E10: benzine met ten minste 8,5 volumeprocent biobrandstof, waarvan ten minste 7,5 volumeprocent bestaat uit ethanol of het equivalent van ethanol in ETBE *(*ethyl tert-butylether) of TAEE (tertamyl ethylether);

B.

Na artikel 2.8 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 2.9

1. Op plaatsen waar vloeibare brandstof wordt afgeleverd die metaalhoudende additieven bevat, wordt op een label aangegeven hoeveel metaalhoudende additieven de desbetreffende brandstof bevat. Dit label bevat in elk geval de tekst 'Bevat metaalhoudende additieven'. Het wordt duidelijk zichtbaar bevestigd op de plaats waar de informatie over de brandstofsoort is aangegeven en is van zodanige afmetingen en van een zodanig lettertype dat het duidelijk zichtbaar en gemakkelijk leesbaar is.
2. Als benzine biobrandstof bevat, informeert de brandstofleverancier de consument over:
   a. de aanwezigheid van biobrandstof;
   b. het percentage ethanol, waarbij in ieder geval wordt aangegeven of de benzine meer of minder dan 5% ethanol bevat, en
   c. de risico's bij gebruik van de diverse benzinemengsels, waarbij als de benzine meer dan 5% ethanol bevat, duidelijk wordt vermeld op of direct bij de afleverzuil, die bestemd is voor het afleveren van benzine ten behoeve van openbare verkoop aan motorvoertuigen voor het wegverkeer, dat niet alle voertuigen daarvoor geschikt zijn en waar informatie daarover beschikbaar is.
3. Als diesel biobrandstof bevat, informeert de brandstofleverancier de consument over:
   a. de aanwezigheid van biobrandstof;
   b. het percentage methylvetzuur (FAME), waarbij in ieder geval wordt aangegeven of de diesel meer of minder dan 7% methylvetzuur (FAME) bevat, en
   c. de risico's bij gebruik van de diverse dieselmengsels, waarbij als de diesel meer dan 7% methylvetzuur (FAME) bevat, duidelijk wordt vermeld op of direct bij een afleverzuil, die bestemd is voor het afleveren van diesel ten behoeve van openbare verkoop aan motorvoertuigen voor het wegverkeer, dat niet alle voertuigen daarvoor geschikt zijn en waar informatie daarover beschikbaar is.

C.

Na artikel 2.9 (nieuw) wordt een hoofdstuk ingevoegd, luidende:

Hoofdstuk 2A. Aflevering E10

Artikel 2.9a

Een tankstation dat beschikt over de mogelijkheid van het afleveren van twee of meer soorten benzine ten behoeve van openbare verkoop aan motorvoertuigen voor het wegverkeer, beschikt ten minste voor de helft van de vulpistolen voor het afleveren van benzine over vulpistolen voor het afleveren van E10.

Artikel III

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 oktober 2019.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Nota van toelichting

I. Algemeen deel

1. Inleiding

Brandstofleveranciers moeten volgens de Wet milieubeheer (titel 9.7) een deel van de brandstoffen die zij leveren aan de Nederlandse vervoersmarkt laten bestaan uit hernieuwbare brandstoffen[1]. Aan deze zogenaamde 'jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer' kan onder meer voldaan worden door bio-ethanol bij benzine te mengen. Dit kan bij alle verschillende soorten benzine die geleverd worden aan de Nederlandse vervoersmarkt. Op dit moment zit in veruit de meeste benzine in Nederland maximaal 5% bio-ethanol (E5). In ons omringende landen, zoals België, Duitsland en Frankrijk, is ook volop benzine te krijgen waar tot 10% bio-ethanol (E10) is bijgemengd.

Dit besluit geeft invulling aan de voorgenomen invoering van de E10 verplichting, zoals in de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat aan de Tweede Kamer van 30 maart 2017 (Kamerstukken II 2016/17, 30196, nr. 541) is aangegeven. Met deze E10 verplichting wordt tegemoet gekomen aan de door de Tweede Kamer aangenomen motie van het lid Remco Dijkstra[2]. In de motie wordt de regering verzocht om in Nederland alleen biobrandstoffen toe te laten die ten opzichte van fossiele brandstoffen aantoonbaar ten minste 60% CO_2 reduceren, inclusief rekening houdende met een wijziging in indirect landgebruik. Deze motie kan evenwel vanwege Europeesrechtelijke redenen niet worden uitgevoerd, zoals in de brief van 30 maart 2017 is toegelicht. Om toch zoveel mogelijk aan de achterliggende gedachte van de motie tegemoet te komen, wordt derhalve E10 verplicht ingevoerd. Met de invoering van deze verplichting wordt er (binnen de limiet) voor conventionele biobrandstoffen meer zekerheid verkregen over de inzet van conventionele biobrandstoffen met een hoge CO_2-reductie en lage indirecte CO_2-emissie, ten behoeve van de jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer. De in benzine aanwezige bio-ethanol uit voedselgewassen kent immers een hoge CO_2-reductie en een laag risico op indirect veranderend landgebruik.
De regels over de inzet van E10 worden met dit wijzigingsbesluit opgenomen in een nieuw hoofdstuk 2A in het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging.

Een tweede aanpassing met dit wijzigingsbesluit ziet eveneens op het voornoemde Besluit brandstoffen luchtverontreiniging. Het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging bevat – onder andere - regels ter implementatie van Richtlijn 98/70/EG[3] (hierna: Richtlijn brandstofkwaliteit). Echter, in het verleden is de Richtlijn brandstofkwaliteit ook deels geïmplementeerd in artikel 3.21 van het Activiteitenbesluit milieubeheer. In dit artikel zijn regels opgenomen over de voorlichting van brandstofleveranciers aan consumenten over het biobrandstofgehalte en de mengsels van benzine en diesel en over de aanwezigheid van metaalhoudende additieven in de brandstof. Het is wenselijk deze bepalingen uit het Activiteitenbesluit milieubeheer nu deels te schrappen en deels alsnog te verplaatsen naar het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging, gelet op de samenhang met het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging en tevens bezien in het

[1] *hernieuwbare brandstof:* hernieuwbare vloeibare of gasvormige transportbrandstof van niet-biologische oorsprong als bedoeld in artikel 2, onderdeel u, van de richtlijn hernieuwbare energie.
[2] Kamerstukken II 2016/17, 30196, nr. 523.
[3] Richtlijn 98/70/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 13 oktober 1998 betreffende de kwaliteit van benzine en van dieselbrandstof en tot wijziging van Richtlijn 93/12/EEG van de Raad (PbEG L 350).

licht van de omzetting van regelgeving in het Activiteitenbesluit milieubeheer naar de nieuwe omgevingswetgeving.

2. Hoofdlijnen van het besluit

2.1 Aflevering E10

Duurzame bio-ethanol in benzine draagt net als andere biobrandstoffen bij aan het behalen van klimaatdoelstellingen. Ethanol gemaakt uit fossiele grondstoffen doet dat niet. Zo draagt duurzame bio-ethanol bij aan de doelstelling voor hernieuwbare energie in vervoer (16,4% in 2020; zie artikel 3 Besluit energie vervoer[4]) en de broeikasgasemissiereductiedoelstelling in de brandstofketen (6% in 2020; zie artikel 35 Besluit energie vervoer).

Op dit moment wordt bij benzine in veruit de meeste gevallen voor maximaal 5% bio-ethanol (E5) bijgemengd. Deze E5 is volop voor de consument beschikbaar. Er is maar een beperkt aantal tankstations die nu benzine met maximaal 10% bio-ethanol (E10) aanbieden.
Behoudens een informatieverplichting en de verplichting om te voldoen aan de milieutechnische eisen van benzine en aan de duurzaamheidseisen, zijn er vanuit de Europese en nationale wetgeving geen juridische belemmeringen om E10 op de markt te brengen. Echter op dit moment gebeurt dat dus nauwelijks. Daar is op dit moment (2018) ook geen noodzaak toe, omdat brandstofleveranciers ook aan hun jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer van 2018 kunnen voldoen zonder toepassing van E10. Zo wordt naast E5 op dit moment ook B7 ingezet, diesel met tot 7% biodiesel die vrijwel uitsluitend is geproduceerd uit afvalstoffen en residuen (hoofdzakelijk gebruikt frituurvet en dierlijke vetten categorie I en II).
Om in 2019 en 2020 aan hun jaarverplichting te voldoen, zouden er mogelijk door de brandstofleveranciers meer conventionele biobrandstoffen bijgemengd kunnen gaan worden. Volgens de regelgeving is dit in 2020 tot maximaal 5% van de totale energie-inhoud van de vervoersbrandstoffen (diesel en benzine) mogelijk. Omdat duurzame conventionele bio-ethanol ten opzichte van duurzame conventionele biodiesel in het algemeen een hoge CO_2-reductie en een laag risico op indirect veranderend landgebruik kent, verdient het de voorkeur om zoveel mogelijk duurzame bio-ethanol als conventionele biobrandstof in te zetten.

De nieuwe regels richten zich tot houders van tankstations (of ook genoemd benzinestations of pompstations) die ten minste twee soorten benzine kunnen aanbieden voor de openbare verkoop. In de praktijk betekent dit dat deze tankstations beschikken over een ondergrondse tankinfrastructuur om ten minste twee soorten benzine op te slaan en via een geheel van pompen, leidingen en vulpistolen op de afleverzuil voor de consument beschikbaar te maken. Dergelijke tankstations worden verplicht om in ieder geval voor de helft van de aanwezige vulpistolen voor de aflevering van benzine, te beschikken over vulpistolen voor de aflevering van E10. Voor de overige helft van de beschikbare vulpistolen voor de aflevering van benzine is de tankstationhouder vrij in de keuze van aanbieden van het soort benzine.
Twee gedachten liggen hieraan ten grondslag. Omdat in Nederland niet alle bestaande benzineauto's geschikt zijn om langdurig op E10 te rijden, maar wel op E5, kunnen tankstations die twee of meer soorten benzine kunnen aanbieden er voor kiezen om, naast E10, ook E5 of enige andere soort benzine aan te bieden. Voorts verzet de Richtlijn brandstofkwaliteit zich tegen een verbod tot afleveren van een brandstof (zoals bijvoorbeeld E5), zolang deze brandstof voldoet aan de voorschriften van de richtlijn op

[4] Stb. 2018, 134.

het gebied van de milieutechnische specificaties en de informatie- en duurzaamheidseisen.
De nieuwe regels houden tevens in dat een tankstation dat slechts één soort benzine kan aanbieden, keuzevrijheid heeft in het soort benzine dat aan de consument wordt aangeboden. In het verlengde hiervan komt ook artikel 3.21, vierde lid, van het Activiteitenbesluit milieubeheer te vervallen. Dit lid bepaald dat op een tankstation waarbij benzine kan worden getankt, ten minste één afleverpunt aanwezig moet zijn voor het aanbieden van een benzine met maximaal 5% toegevoegde ethanol (lees E5). Daarmee kan de beschikbaarheid van een benzine geschikt voor alle benzinemotoren op élk tankstation - ook op de kleine tankstations - worden gegarandeerd (de zgn. 'protection grade'). Voortzetting van deze verplichte 'protection grade' wordt echter niet langer noodzakelijk geacht, enerzijds vanwege de afnemende noodzaak om E5 te moeten blijven aanbieden (zie ook paragraaf 4.1) en anderzijds vanwege onderhavig besluit om de beschikbaarheid van E10 te vergroten.

2.2 Informatieplicht brandstofleveranciers

In de artikelsgewijze toelichting wordt nader ingegaan op de bepalingen die van artikel 3.21 van het Activiteitenbesluit milieubeheer zijn verplaatst naar artikel 2.9 (nieuw) van het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging.

3. Toezicht en handhaving

De met onderhavige wijziging vastgestelde (nieuwe) regels in de artikelen 2.9 en 2.9a van het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging zijn van toepassing op een houder van een tankstation. De Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: de ILT) is namens de Minister van infrastructuur en Waterstaat reeds verantwoordelijk voor het toezicht en de handhaving van de kwaliteit van brandstoffen ingevolge hoofdstuk 2 van het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging. De ILT zal ook gaan toezien op de verplichte aflevering van E10, zoals vastgesteld in artikel 2.9a van het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging. De ILT heeft ten aanzien van het ontwerpbesluit geen specifieke opmerkingen over de handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid.
Overtreding van de gestelde regels is een economisch delict ingevolge artikel 1a, sub 1, van de Wet op de economische delicten.

4. Gevolgen voor burgers, bedrijven , overheid en milieu

4.1 Consumenten

Volgens de laatste inventarisatie (2016) waren er ongeveer 1 miljoen auto's die niet geschikt zijn voor langdurig E10-gebruik. Dit zijn voornamelijk auto's die zijn gebouwd vóór het jaar 2000. De verwachting is dat ten tijde van de inwerkingtreding van het besluit het aantal auto's dat niet geschikt is voor langdurig E10-gebruik substantieel minder zal zijn dan bij de laatste inventarisatie. Hoeveel lager is moeilijk met zekerheid te zeggen, maar als gekeken wordt naar de cijfers over de verjonging van het wagenpark, dan wordt er jaarlijks een belangrijk aantal oudere auto's (18 jaar en ouder, auto's die voor 2000 zijn gemaakt) uit roulatie genomen. In de periode 2014 - 2016 zijn er jaarlijks ruim 200.000 auto's van vóór 2000 uit de roulatie genomen. In deze cijfers wordt evenwel geen onderscheid gemaakt tussen diesel en benzine auto's. Voorts omvat het aantal auto's dat niet geschikt is voor langdurig E10-gebruik ook een significante hoeveelheid oldtimers. Met een oldtimer wordt in de regel weinig gereden.

Hoewel het aantal benzine auto's dat niet geschikt is voor langdurig E10-gebruik dus aan het afnemen is, moest bij het opstellen van het besluit er nog wel rekening mee worden gehouden dat er ten tijde van de inwerkingtreding van dit besluit nog dergelijke auto's zullen zijn. Dit zal geen probleem zijn, omdat bij de meeste benzinestations naar verwachting na de inwerkingtreding van het besluit ten minste ook een soort benzine zal worden aangeboden die geschikt is voor auto's die niet geschikt zijn voor langdurig E10 gebruik, zoals bijvoorbeeld E5.

Kosten voor de consument

De energie-inhoud van E10 is ongeveer 1% lager dan van E5. Dit betekent dat er per hoeveelheid E10 1% minder kilometers afgelegd kan worden dan met dezelfde hoeveelheid E5. Als alle andere omstandigheden gelijk blijven, zijn de gevolgen voor het benzineverbruik van bijvoorbeeld niet goed opgepompte banden of onzuinig rijgedrag groter dan het verschil van deze energie-inhoud. Wat de prijs van E10 gaat worden is moeilijk op voorhand te zeggen. Dit is afhankelijk van de fluctuerende grondstofprijzen, van de fluctuerende prijzen voor Hernieuwbare Brandstofeenheden[5] (HBE) en van de marketingstrategie van brandstofleveranciers en tankstationhouders.

De brandstofleveranciers hebben echter wel een prikkel om E10 te verkopen. Om tegen de laagste kosten te voldoen aan de jaarlijks oplopende doelstelling voor hernieuwbare energie in vervoer hebben de brandstofleveranciers een belang om E10 om te zetten. Dit belang zal er naar verwachting toe leiden dat E10 concurrerend in de markt zal worden gezet.

Informatie aan de consumenten

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.

4.2 Bedrijven

Bij het opstellen van het besluit is rekening gehouden met het aantal soorten benzine dat een tankstation aan de consument aanbiedt. Een tankstation dat slechts één soort benzine kan aanbieden, heeft de keuzevrijheid welke soort benzine het aanbiedt. Een tankstation dat twee of meer soorten benzine kan aanbieden, moet er voor zorgdragen dat ten minste de helft van de vulpistolen die voor benzine bestemd zijn, gebruikt worden voor het aanbieden van E10. De eigenaar van dit tankstation heeft keuzevrijheid welke soort benzine hij naast E10 aanbiedt. Het vervangen van een soort benzine door E10 kan eenvoudig, omdat de technische installatie bij wisseling van soort benzine niet hoeft te worden aangepast. De technische installatie is het geheel van opslagtanks en compartimenten in opslagtanks, leidingen, afleverzuilen en vulpistolen.
Er is gekozen om de verplichting in te laten gaan op een tijdstip dat de brandstofleveranciers het zomermengsel van benzine vervangen door het wintermengsel, waardoor er geen apart vervangingsmoment voor E10 hoeft te komen. De tankstationhouders zijn ingevolge artikel 2.9 van het Besluit brandstoffen

[5] HBE: Hernieuwbare Brandstof Eenheid. Brandstofleveranciers hebben een jaarverplichting hernieuwbare energie vervoer. Om hieraan te voldoen moeten de brandstofleveranciers jaarlijks een bepaalde hoeveelheid HBE's inleveren bij de NEa. Deze HBE's zijn ook verhandelbaar. Een HBE vertegenwoordigd dus een bepaalde waarde.

luchtverontreiniging (dit artikel komt inhoudelijk overeen met voormalig artikel 3.21 Activiteitenbesluit milieubeheer) verplicht om de consument aan de pomp te informeren welke soort benzine hij tankt. Vanaf 12 oktober 2018 moet hij dit volgens artikel 7 van de Regeling technische eisen en gebruiksinformatie over de infrastructuur van alternatieve brandstoffen[6] door middel van een sticker doen op de afleverzuil en de vulpistolen. Het plakken van deze stickers heeft ongeveer 50 euro per tankstation gekost. Dit betekent dat dit in totaal 200.000 euro heeft gekost. De verwachting is dat de kosten van het plakken van E10 stickers niet boven dit bedrag uitkomt.
Sommige tankstationhouders worden door hun vergunningverlener verplicht om door middel van een prijszuil de consumenten over de brandstofprijzen te infomeren. Deze tankstationhouders zullen wanneer zij E10 gaan aanbieden hun prijszuil moeten aanpassen. De aanpassing kost 2000 tot 5000 euro per zuil. Geschat wordt dat er tussen de 250 en 500 tankstations verplicht een prijszuil hebben. Dit betekent dat kosten van de verplichte aanpassing tussen de 0,5 miljoen en 2,5 miljoen euro ligt.

4.3 Milieu
Dit besluit heeft positieve gevolgen voor het milieu. De bijdrage aan de reductie van broeikasgasemissies van E10 zijn hoger dan die van E5.

5. Advisering, consultatie en voorhang Tweede Kamer

5.1 Advisering
Bij de totstandkoming van het besluit is samengewerkt met de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO).

5.2 Consultatie
Gedurende de totstandkoming van het besluit zijn regelmatig consumentenorganisaties en brancheorganisaties van oliemaatschappijen, benzinestations, autofabrikanten, biobrandstofproducenten geconsulteerd.

5.3 Adviescollege toetsing regeldruk
Het Adviescollege toetsing regeldruk heeft geconstateerd dat nut en noodzaak van het voorstel zijn onderbouwd, dat beargumenteerd niet is gekozen voor een minder belastend alternatief en aandacht is geschonken aan de werkbaarheid en merkbaarheid van de maatregel. Op advies van het college zijn in paragraaf 4.2 de gevolgen voor de regeldruk voor het bedrijfsleven beter in beeld gebracht.

5.4 Voorhang Tweede Kamer en Eerste Kamer
(PM)

5.5 Voorpublicatie (PM)

II. Artikelsgewijze toelichting

Artikel I

Artikel 3.21 van het Activiteitenbesluit milieubeheer is deels verplaatst en deels komen te vervallen. Het eerste tot en met derde lid van artikel 3.21 van het Activiteitenbesluit milieubeheer is verplaatst naar het nieuwe artikel 2.9, eerste tot en met derde lid, van het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging.
Het vierde lid van artikel 3.21 van het Activiteitenbesluit milieubeheer, met de verplichting tot het op ten minste één aanleverpunt aanbieden van een lichte olie (lees:

[6] Staatscourant 2017, nr. 35004.

benzine) met maximaal 5% toegevoegde ethanol, is komen te vervallen. Het laten vervallen van deze zogenaamde 'protection grade' hangt samen met de invoering van de verplichting tot het aanbieden van benzine met maximaal 10% toegevoegde ethanol (E10), zoals opgenomen in het nieuwe artikel 2.9a van het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging.
Het vijfde lid van artikel 3.21 van het Activiteitenbesluit milieubeheer is eveneens komen te vervallen. Dit lid implementeerde destijds artikel 21, eerste lid, van Richtlijn 2009/28/EG[7], maar deze richtlijnbepaling is vanwege Richtlijn (EU) 2015/1513[8] inmiddels komen te vervallen.

Artikel II

Onderdeel A (artikel 1.1 Besluit brandstoffen luchtverontreiniging)

Anders dan de benaming doet veronderstellen bevat E10 geen 10% bio-ethanol, maar minimaal 8,5 volumeprocent biobrandstoffen, waarvan ten minste 7,5 volumeprocent bestaat uit ethanol of het equivalent van ethanol in ETBE *(*ethyl tert-butylether) of TAEE (tert-amyl ethylether).
Het invoeren van een verplichting voor het afleveren van benzine waar precies 10% biobrandstoffen inzit, is niet uitvoerbaar, omdat het percentage bio-ethanol in de benzine enigszins kan fluctueren en dus boven de 10% kan uitkomen, hetgeen niet is toegestaan op grond van de Richtlijn brandstofkwaliteit[9]. Voorts wensen brandstofleveranciers gedurende het jaar enige flexibiliteit in de hoeveelheid bio-ethanol die zij bijmengen. Een ondergrens van 8,5% volumeprocent biobrandstoffen geeft de brandstofleveranciers voldoende flexibiliteit.
Als onderdeel van biobrandstoffen mag ethanol ook aanwezig zijn in de vorm van ETBE of TAEE. Deze twee stoffen hebben beide een fossiel deel en een ethanol groep. De ethanol groep telt mee voor de 7,5%, het fossiele deel van het molecuul telt niet mee voor de 7,5%. Om rekening te houden met het feit dat ETBE en TAEE uit een fossiel deel en een niet fossiel deel bestaat, telt elke volumeprocent maar deels mee voor de hoeveelheid ethanol die in E10 moet zitten. De omrekenfactoren van ETBE en TAEE zijn:
- ETBE: 0,429 van het molecuulgewicht van ETBE. Dit betekent dat voor de bepaling van het percentage ethanol in een benzine 1 volumeprocent ETBE overeenkomt met 0,429 volumeprocent ethanol;
- TAEE: 0,384 van het molecuulgewicht van TAEE. Dit betekent dat voor de bepaling van het percentage ethanol in benzine 1 volumeprocent TAEE overeenkomt met 0,384 volumeprocent ethanol.

Onderdeel B (artikel 2.9 Besluit brandstoffen luchtverontreiniging)

Het nieuwe artikel 2.9 van het Besluit brandstoffen luchtverontreiniging is inhoudelijk grotendeels gelijk aan artikel 3.21, eerste tot en met derde lid, van het Activiteitenbesluit milieubeheer, dat met onderhavig wijzigingsbesluit is komen te vervallen. Artikel 2.9 betreft de implementatie van de Richtlijn brandstofkwaliteit, met de verplichting voor de lidstaten om ervoor te zorgen dat de consument naar behoren wordt voorgelicht over het biobrandstofgehalte en de mengsels van benzine en diesel en

[7] Richtlijn 2009/28/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 april 2009 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en houdende wijziging van en intrekking van Richtlijn 2001/77/EG en Richtlijn 2003/30/EG (PbEU 2009, L 140).
[8] Richtlijn (EU) 2015/1513 van het Europees Parlement en de Raad van 9 september 2015 tot wijziging van Richtlijn 98/70/EG betreffende de kwaliteit van benzine en dieselbrandstof en tot wijziging van Richtlijn 2009/28/EG ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (PbEU L 239).
[9] Artikel 3 en Bijlage I van de Richtlijn brandstofkwaliteit.

over de aanwezigheid van metaalhoudende additieven in de brandstof (zie de artikelen 3, derde lid, derde volzin, 4, eerste lid, derde alinea, en 8bis, vierde tot en met zesde lid, van de Richtlijn brandstofkwaliteit).

In artikel 2.9, eerste lid, is bepaald dat consumenten te allen tijde door brandstofleveranciers moeten worden voorgelicht over de aanwezigheid van metaalhoudende additieven in de brandstoffen.
In artikel 2.9, tweede lid, aanhef en onder a, en derde lid, aanhef en onder a, is bepaald dat consumenten te allen tijde door de brandstofleveranciers moeten worden voorgelicht over de aanwezigheid van biobrandstof in benzine en dieselbrandstof
Verder moet ingevolge artikel 2.9, tweede lid, aanhef en onder b en c, en derde lid, aanhef en onder b en c, de consument over het percentage ethanol in benzine en methylvetzuur (FAME) in diesel worden geïnformeerd en over de risico's bij gebruik van de diverse benzinemengsels of dieselmengsels. Aangezien het biobrandstofgehalte in de benzine of diesel fluctueert, is het niet mogelijk de consument continu te informeren over het exacte gehalte ethanol en methylvetzuur (FAME). Het is aan de brandstofleverancier om te bepalen hoe gedetailleerd hij de consument wil informeren. Echter, indien de benzine meer dan 5% ethanol bevat of de dieselbrandstof bevat meer dan 7% methylvetzuur (FAME), moet duidelijk op of direct bij een afleverzuil die bestemd is voor het afleveren van brandstof ten behoeve van openbare verkoop aan motorvoertuigen voor het wegverkeer worden vermeld dat niet alle voertuigen geschikt zijn voor deze brandstoffen en waar informatie daarover beschikbaar is. Dit is nodig, omdat benzine met meer dan 5% ethanol en dieselbrandstof met meer dan 7% methylvetzuur (FAME) gevolgen voor de motor van een auto kan hebben.
De hiervoor beschreven informatieplicht sluit aan bij de gebruikersinformatie die ingevolge de implementatie van Richtlijn 2014/94/EU[10] over het gebruik van biobrandstoffen moet worden verstrekt. Zo is ingevolge artikel 7 van de Regeling technische eisen en gebruiksinformatie over de infrastructuur van alternatieve brandstoffen (Staatscourant 2017, nr. 35004) vanaf oktober 2018 op afleverzuilen en hun vulpistolen tevens een etiket te vinden met daarop het symbool van de specifieke brandstof. Voor benzine is dit symbool aangevuld met de letter E, met daarachter het cijfer dat het maximumgehalte ethanol in de benzine weergeeft (bijvoorbeeld E5 of E10). Voor diesel is het symbool aangevuld met de letter B, gevolgd door het maximum gehalte methylvetzuur (FAME) in de diesel (bijvoorbeeld B7 of B10).

Onderdeel C (hoofdstuk 2A. Aflevering E10; artikel 2.9a Besluit brandstoffen luchtverontreiniging)

Voor zover op een tankstation voor de openbare verkoop van brandstof aan motorvoertuigen voor het wegverkeer twee of meer soorten benzine kunnen worden getankt, verplicht het nieuwe artikel 2.9a om in ieder geval ten minste voor de helft van de vulpistolen voor het afleveren van benzine te beschikken over vulpistolen voor het afleveren van E10. Of een tankstation ingericht is voor twee of meer soorten benzine is afhankelijk van de technische installatie op de locatie. De technische installatie is het geheel van opslagtanks en compartimenten in opslagtanks, leidingen, afleverzuilen en vulpistolen. Hiermee wordt tevens verzekerd dat bij tankstations die twee of meer soorten benzine kunnen aanbieden, naast E10, ook andere soorten benzine aangeboden mogen blijven worden, bijvoorbeeld E5 voor auto's die niet langdurig op E10 kunnen rijden.

[10] Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PbEU 2014, L 307).

Een tankstation waarbij slechts één soort benzine kan worden getankt, bijvoorbeeld omdat het maar beschikt over één opslagtank voor benzine, is vrij in de keuze van het aanbieden van de soort benzine voor wegvoertuigen. Dit wordt ook mogelijk gemaakt door het schrappen van de zogenaamde 'protection grade'. De tankstationhouder zal op basis van de vraag van de consument bepalen welke soort benzine hij vervolgens daadwerkelijk zal aanbieden.

Artikel III

Dit wijzigingsbesluit treedt in werking met ingang van 1 oktober 2019. Bij de vaststelling van het tijdstip van inwerkingtreding is afgeweken van de vaste verandermomenten (Aanwijzing voor de regelgeving 4.17, tweede lid) en de minimuminvoeringstermijn van twee maanden (Aanwijzing voor de regelgeving 4.17, vierde lid). De reden van deze afwijking is dat de inwerkingtredingsdatum hierdoor samenvalt met het moment van overgang van benzine met een zomerspecificatie naar benzine met een winterspecificatie. Gelet op het belang van de brandstofleveranciers wordt hiermee een extra moment van wisseling van benzinesoorten voorkomen.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven – Van der Meer