

Vergaderjaar 1998–1999

**25 887**

## **Derde Nationaal Milieubeleidsplan**

**Nr. 17**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN ECONOMISCHE ZAKEN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 5 februari 1999

Hierbij bied ik u mede namens de Ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) en Verkeer en Waterstaat (V&W) en de Staatssecretaris van Financiën een nadere uitwerking aan van de brandstofmix-doelstellingen uit het derde Nationaal Milieu Beleidsplan (NMP-3).

In het NMP-3 heeft het vorige Kabinet de na te streven brandstofmix vastgesteld, welke staat voor de vanuit milieu en economie optimale inzet van benzine, diesel en LPG in het wegverkeer in 2010. Voor een aantal voertuigcategorieën is een duidelijke verschuiving voorgesteld in het gebruik van brandstofsoort. In deze brief wordt toegelicht met welk instrumentarium het Kabinet deze verschuiving wil bereiken.

#### **Aanleiding opstellen optimale brandstofmix in NMP-3**

De inzet van brandstoffen in het Nederlandse wegverkeer is in 1997 uitvoerig onderzocht door het Centrum voor Energiebesparing en schone technologie (CE). Dit onderzoek werd uitgevoerd om een heldere basis te scheppen voor het toekomstig overheidsbeleid ten aanzien van het gebruik van de motorbrandstoffen benzine, diesel en gas (LPG of aardgas) in de verschillende segmenten van het wegverkeer. Duidelijkheid over het overheidsbeleid op de lange termijn is essentieel in verband met de terugverdientijd van investeringen in ontwikkeling, productie en distributie van zowel motorbrandstoffen als motorvoertuigen. CE heeft onderzocht welke theoretische samenstelling van de brandstofmix de milieudoelen voor de sector wegverkeer met de beste overall kosten-effectiviteit realiseert. Hiertoe zijn de landelijke- en stedelijke milieu-effecten gewaardeerd en bezien in relatie met de macro-economische kosten (exclusief belastingen).

De optimale brandstofmix is daarmee niet alleen afhankelijk van de verschillen in de uitstoot van diverse voertuigcategorieën voor de drie brandstoffen, maar ook van de verschillen in de kale kosten (exclusief

fiscale lasten) van de brandstof en van de kosten van de aanschaf en het onderhoud voor zover die samenhangen met de gebruikte brandstof.

De studie van CE, welke op 4 juni 1997 naar de Kamer werd gezonden wees uit dat er mogelijkheden zijn om met wijzigingen in de huidige mix de nagestreefde milieukwaliteit voor 2010 te verbeteren én macro-kosten voor de maatschappij te sparen.

### **Toelichting brandstofmix-streefcijfers in NMP-3**

De belangrijkste conclusie van de CE-studie was dat een vermindering van het aandeel diesel in het stadsverkeer leidt tot een sterke vermindering van de stedelijke milieubelasting. Voor de typische stadsvoertuigen, zoals bussen, inzamelvoertuigen, taxi's en stedelijke distributietrucks streeft het Kabinet dan ook een sterke daling van het gebruik van diesel na. Zware stadsvoertuigen, die thans vrijwel alle op diesel rijden, kunnen met een redelijke kosten-effectiviteit overschakelen op LPG of aardgas. Lichte stadsvoertuigen (bestelwagens en taxi's) kunnen het beste benzine als alternatief voor diesel gebruiken en waar mogelijk LPG of aardgas. In de toekomst kan ook een combinatie van brandstof en motortechniek, bijvoorbeeld hybride aandrijfsystemen of brandstofceltechnologie, kosteneffectief zijn voor zowel zware als lichte voertuigen.

Na overleg met de betrokken branche-organisaties heeft het vorige Kabinet in het NMP-3 de volgende streefcijfers opgesteld voor de verschillende voertuig-categorieën

In % voertuigen	diesel		benzine		LPG/aardgas	
	1997	2010	1997	2010	1997	2010
1. stads- en streekbussen	99	40-25	-	-	1	60-75
2. stedelijke distributie trucks	100	70-40	-	-	-	30-60
3. inzamelvoertuigen	100	60-40	-	-	-	40-60
4. overige vrachtauto's	100	100	-	-	-	-
5. bestelauto's	91	60-40	7	40-50	2	2-10
6. personenauto's	11	5	82	88-85	7	7-10
7. taxi's	55	30-20	15	40-50	30	30-40

Uitgangspunt met betrekking tot het gebruik van LPG in lichte voertuigen (taxi's, personen- en bestelauto's) is dat op korte termijn deze voertuigen direct van de fabriek af met LPG-installatie worden geleverd tegen wezenlijk lagere kosten en met lagere emissies.

De streefcijfers zijn gebaseerd op de huidige inzichten en zullen worden aangepast indien ontwikkelingen in kosteneffectiviteit van bestaande of nieuwe technologieën daartoe aanleiding geven. Hiertoe zal in 2001 de eerder genoemde studie worden herhaald met de dan bekende gegevens en het dan geldende milieu-afwegingskader.

### **Fiscale instrumentarium**

In het NMP-3 heeft het vorige Kabinet aangekondigd dat mogelijkheden worden onderzocht om in de grondslagen van de motorrijtuigenbelasting (MRB) en/of de belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM) milieukeurmerken te betrekken, gericht op het stimuleren van schone en zuinige voertuigen en een optimale brandstofmix.

Tijdens de behandeling van het Belastingplan 1999 in de Tweede Kamer op 25 november 1998 jl. heeft de Staatssecretaris van Financiën medegedeeld dat mogelijke fiscale maatregelen worden gezien en in het voorjaar van 1999 aan de Tweede Kamer worden voorgelegd in het kader van de

tweede tranche van de vergroening. De mogelijke fiscale maatregelen kunnen dan vooruitlopend op het Belastingplan 2000 worden besproken.

### **Instrumentarium per voertuigcategorie**

Hieronder wordt per voertuigcategorie toegelicht met welke overheidsinstrumenten beoogd wordt deze streefcijfers te halen. De categorie «overige vrachtauto's» blijft buiten beschouwing, aangezien het Kabinet voor deze categorie geen brandstofmixverschuiving heeft voorgesteld.

#### *Stads- en streekbussen*

De technologische ontwikkeling van bussen met gasmotoren is in een vergevorderd stadium. De experimentele fase is voorbij. Momenteel zijn ongeveer 120 bussen met gasmotoren in bedrijf en ongeveer 70 besteld. Bussen met gasmotoren hebben naast voordelen op het terrein van luchtverontreiniging ook voordelen ten aanzien van geluidshinder. Wat betreft veiligheidswetgeving zijn er geen knelpunten voor grootschalige inzet van bussen met gasmotoren.

Op 24 april 1998 werd een intentieverklaring voor een convenant getekend tussen overheid en de vereniging van Openbaar Vervoerbedrijven (MOBIS). Het convenant is inmiddels goedgekeurd in de EU-notificatieprocedure volgens richtlijn 83/189 en zal zo snel mogelijk ondertekend worden. In het convenant is afgesproken dat in 2002 50% van de nieuw aangeschafte bussen op gas zal rijden.

De overheid heeft in de intentieverklaring toegezegd zich in te spannen om het haar ter beschikking staande instrumentarium zodanig in te richten dat wordt voorkomen dat de kosten van de exploitatie van LPG- en aardgasbussen nadelig worden beïnvloed ten opzichte van dieselbussen. Per 1 juli 1997 is het motorrijtuigenbelastingtarief voor bussen in het openbaar vervoer die rijden op LPG op nihil gesteld. In het belastingplan 1999 is het accijnstarief voor LPG voor deze bussen verlaagd.

LPG-apparatuur voor bussen staat ook op de zgn. VAMIL-lijst, een lijst van producten, waarvan ondernemers de kosten vervroegd fiscaal kunnen aftrekken van de vennootschapsbelasting (regeling vervroegde aftrek milieu-investeringen uit 1996).

Het Kabinet zet ook een subsidieregeling in voor de bevordering van schonere en zuiniger bussen in het openbaar vervoer, de MiBu-regeling. Op basis van deze regeling is in 1998 een Bekendmaking gepubliceerd in de Staatscourant waarin een budget van f 2,5 miljoen beschikbaar wordt gesteld; in de begroting van het ministerie van V&W is rekening gehouden met een jaarlijks oplopend budget voor deze regeling. De regeling wordt uitgevoerd door Senter (uitvoeringsorganisatie voor technologie en milieu).

Tenslotte zal het Ministerie van V&W, in samenwerking met het Ministerie van VROM en het Centrum voor Energiebesparing en schone technologie (CE) binnenkort een voorlichtingsbrochure voor lokale overheden uitgeven. Hierin is informatie opgenomen over de wijze waarop lokale overheden aandacht kunnen besteden aan milieuzaken in de concessieverlening van het stads- en streekvervoer. In deze brochure zijn onder meer een kosten- en een emissievergelijking opgenomen van een diesel-versus een gasbus.

#### *Stedelijke distributietrucks*

Het technisch definiëren van de stedelijke distributietruck is ingewikkeld, omdat deze trucks ver uiteenlopende afmetingen en gewicht hebben. Voor een specifieke stimulering van deze voertuigcategorie is het echter wel noodzakelijk criteria op te stellen wat een stedelijke distributietruck is. De NOVEM (uitvoeringsorganisatie voor Energie en Milieu) werkt dan ook

aan een definitie in het kader van het meerjaren-programma «Stiller, schoner en zuiniger verkeer en vervoer in stedelijk gebied» van de ministeries van V&W, VROM en EZ. Met behulp van dit meerjaren-programma worden ook enkele concrete demonstratie-projecten gefinancierd. Ook het Platform Stedelijke Distributie, waarin zowel branche-organisaties als overheid vertegenwoordigd zijn, werkt mee aan een definitie. De Europese Commissie tenslotte heeft een voorstel ingediend voor de definitie van de stedelijke distributietruck, welke met name gericht is op emissies. Deze trucks worden EEV's genoemd (Enhanced Environmentally Friendly Vehicles). De Milieuraad heeft in december 1998 deze definitie vastgelegd; in het voorjaar van 1999 zal het voorstel naar verwachting definitief worden.

De overheid kan wegens het ontbreken van een technische definiëring van de stedelijke distributietruck momenteel niet het gebruik van milieuvriendelijke trucks stimuleren. Indien een definitie ontwikkeld is zal het Kabinet een stimulans overwegen.

Overheden kunnen gebruik maken van de definitie van een stedelijke distributietruck voor hun beleid ten aanzien van bijvoorbeeld parkeren, de lokale venstertijden (toegangstijden tot de binnenstad) en/of openbare aanbestedingen.

Momenteel worden enkele projecten ondersteund via de regelingen «Demo» (voor praktijkexperimenten voor wegvoertuigen, budget in 1999 f 10 miljoen) en «Transactie» (voor stimulering milieu- en efficiencyverbetering in het goederenvervoer, budget in 1999 f 5 miljoen). Ook in de komende jaren zal een aantal projecten onder deze programma's worden uitgevoerd.

#### *Inzamelvoertuigen*

De gastechniek bij deze voertuigen verkeert in vergelijking met de bussen nog in het ontwikkelingsstadium. In het kader van het meerjaren-programma «Stiller, schoner en zuiniger verkeer en vervoer in stedelijk gebied» van de ministeries van V&W, VROM en EZ worden momenteel enkele concrete projecten gefinancierd.

De ontwikkeling van gasmotoren in deze voertuigcategorie is analoog aan de stads- en streekbussen. Het ministerie van V&W heeft in samenwerking met de NOVEM een plan van aanpak opgesteld om te komen tot een convenant tussen rijksoverheid, gemeenten en relevante branche-organisaties over nieuw aan te schaffen huisvuilauto's en andere reinigingsvoertuigen.

Voor stimulering van het gebruik van gasmotoren in inzamelvoertuigen is een heldere definitie nodig. Het ministerie van V&W zal dan ook een definitie opstellen, welke uiterlijk maart 1999 gereed is.

Als deze definitie er is kan worden bezien welk pakket maatregelen geëigend is. Onderzocht zal worden of – naar analogie met de aanpak bij bussen – een subsidieregeling onderdeel van zo'n pakket zal zijn. LPG-apparatuur voor inzamelvoertuigen staat tenslotte reeds op de zgn. VAMIL-lijst (zie voor toelichting stads- en streekbussen).

#### *Bestelauto's*

Bestelauto's zijn over het algemeen leverbaar met een diesel-, benzine- en gasmotor. Het Kabinet heeft in het NMP-3 een trendbreuk voorgesteld om het relatief zeer hoge aantal bestelauto's met dieselmotoren te laten dalen. Dit zal gepaard gaan met een stijging van het relatief lage aantal bestelauto's op benzine en gas.

De huidige motorrijtuigenbelasting (MRB) voor bestelauto's is relatief laag en voor alle brandstoffen gelijk. Mede door de goedkopere diesel is het thans vrijwel altijd voordeliger op diesel te rijden.

Een nader onderzoek naar het gebruik van de verschillende soorten

bestelwagens (bijv. jaarkilometrage, stedelijk gebruik, gebruikersgroep) is noodzakelijk om inzicht te verschaffen in de keuze van de gebruiker voor een bepaalde brandstof. Aan de hand van dit onderzoek, dat in het voorjaar van 1999 afgerond zal worden, zal worden bezien welk pakket van maatregelen effectief kan worden ingezet. Voorts worden de komende jaren enkele grootschalige proefprojecten opgestart via de programma's «Demo» en «Transactie» (zie toelichting stedelijke distributietrucks).

#### *Taxi's*

Gezien de vele kilometers binnen de stedelijke omgeving van taxi's is een verschuiving van het gebruik van diesel naar benzine en eventueel gas gewenst. Hierbij treden vrijwel geen technische belemmeringen op. Taxi's zijn thans vrijgesteld van motorrijtuigenbelasting (MRB) en belasting personenauto's en motorrijwielen (BPM, betreft teruggaaf-regeling). Fiscaal gezien zou een ontmoediging van het gebruik van diesel slechts mogelijk zijn door deze vrijstellingen te beperken bij het gebruik van diesel, hetgeen tot een lastenverzwaring zou leiden. Een dergelijke maatregel zou haaks staan op het Kabinetsbeleid voor lagere kosten voor de taxi-branche en de daarmee verbonden tarieven voor reizigers. Anderzijds kunnen taxi's wel een andere, voordelige motorbrandstof kiezen. De taxi's met benzine- of gasmotor zijn opgenomen op de VAMIL-lijst voor 1999 (zie voor toelichting stads- en streekbussen). Wat betreft het niet-fiscale instrumentarium zal in 1999 het meerjaren-programma «Stilller, schoner en zuiniger verkeer en vervoer in stedelijk gebied» worden ingezet voor enkele proefprojecten. Daarbij wordt vooral aansluiting gezocht bij de beheerders van grote wagenparken, de zgn. fleetowners, aangezien bij deze groep het motoronderhoud en de inzet van bijvoorbeeld een eigen tankinstallatie kosteneffectief is. Een andere invalshoek om een brandstofomslag te bereiken in het Nederlandse taxipark is het verwerken van milieu-doelstellingen, zoals de brandstofsoort, in de uitgifte van vergunningen, bij openbare aanbestedingen en bijvoorbeeld bij het opstellen van venstertijden (gereguleerde toegang tot de binnenstad). Momenteel worden de mogelijkheden hiervan geïnventariseerd door het ministerie van V&W; dit onderzoek wordt in maart 1999 afgerond.

#### *Personenauto's*

De hoofdlijn in het NMP-3 voor personenauto's (vastgesteld in februari 1998) is dat het aandeel diesel in 2010 omlaag moet (meer dan een halvering). In de loop van 1998 is de nieuwverkoop van diesel-personenauto's echter fors toegenomen en de verkoop van LPG-personenauto's gedaald. De brandstofmix in de aanschaf en in het gebruik van personenauto's wordt met name beïnvloed door het fiscale instrumentarium. Een fiscale wijziging draagt bij om de streefcijfers als vastgelegd in het NMP-3 te kunnen bereiken. Zoals in de paragraaf Fiscaal Instrumentarium is opgemerkt zullen mogelijke maatregelen worden bezien in het kader van de vergroening en aan de Tweede Kamer worden voorgelegd vooruitlopend op het Belastingplan 2000. Voorts worden thans verschillende projecten gesubsidieerd met betrekking tot de technische ontwikkeling van nieuwe LPG-apparatuur voor personenauto's. Hierbij ligt de nadruk op het ontwikkelen van LPG-installaties die direct bij de fabricage van een auto worden ingebouwd.

## Conclusie

De zes hierboven beschreven voertuigcategorieën zijn bijzonder uiteenlopend van aard wat betreft technologische ontwikkeling, gebruikers en overheidsinstrumentarium.

Om de brandstofmix-doelstellingen uit het NMP-3 in 2010 te halen zal de overheid forse inspanningen moeten leveren. Kort samengevat per voertuigcategorie:

- Stads- en streekbussen: de huidige verkooptrend gaat de goede kant op en het covenant draagt hier uitstekend aan bij; de fiscale stimulering en de subsidieregeling MiBu blijven dan ook gehandhaafd. Binnenkort verschijnt een brochure voor lokale overheden inzake het verwerken van milieu-doeleinden in concessie-verlening;
- Stedelijke distributietrucks: prioriteit voor het halen van brandstofmix-doeleinden is de technische definiëring van de stedelijke distributie truck. De ministeries van EZ, V&W en VROM, de NOVEM, het Platform Stedelijke Distributie en de Europese Commissie werken momenteel aan een definitie. Zowel de rijksoverheid als de lokale overheden kunnen deze definitie gebruiken voor hun beleid, bv. ten aanzien van parkeren, venstertijden en openbare aanbestedingen;
- Inzamelvoertuigen: de ontwikkeling van deze voertuigcategorie verloopt analoog aan de stads- en streekbussen. Momenteel worden enkele proefprojecten gefinancierd. Het Kabinet streeft naar het sluiten van een covenant tussen met gemeenten en relevante branche-organisaties over nieuw aan te schaffen inzamelvoertuigen;
- Bestelauto's: door de relatief lage belastingen is het thans vrijwel altijd voordeliger op diesel te rijden. Het Kabinet zal nader onderzoek verrichten naar de gebruikers van bestelwagens, zodat een effectief pakket maatregelen kan worden samengesteld. Dit onderzoek wordt in het voorjaar van 1999 afgerond;
- Taxi's: In 1999 worden enkele proefprojecten opgezet bij beheerders van grote wagenparken; tevens wordt door het ministerie van V&W geïnventariseerd of de brandstofsoort in de uitgifte van vergunningen, openbare aanbestedingen en/of venstertijden kan worden verwerkt.
- Personenauto's: Het fiscale instrumentarium beïnvloedt de brandstofmix zowel in de aanschaf als in het gebruik van personenauto's. Mogelijke fiscale maatregelen worden gezien in het kader van de vergroening en aan de Tweede Kamer voorgelegd vooruitlopend op het Belastingplan 2000. Daarnaast worden projecten gesubsidieerd met betrekking tot de technische ontwikkeling van nieuwe LPG-apparatuur voor personenauto's.

In het vierde Nationaal Milieu Beleidsplan zullen de resultaten van het bovenstaande beleid geëvalueerd worden.

De Minister van Economische Zaken,  
A. Jorritsma-Lebbink