

Vergaderjaar 1997–1998

24 884

Voertuigtechniek en brandstoffen

Nr. 6

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTE- LIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 16 februari 1998

In het op 20 februari 1997 gehouden notaoverleg over de beleidsnota voertuigtechniek en brandstoffen (milieu), kamerstuk 24 884, werden enkele vragen opgeworpen die niet ter plaatse adequaat konden worden beantwoord, waarop een schriftelijke reactie werd toegezegd. De voor deze reactie benodigde informatie moest deels buiten Nederland worden opgevraagd. Behalve vragen over de milieuvoordelen van Zweedse milieuklasse I dieselolie en over de grondslag van de Deense motorrijtuigenbelasting ging het om de voor- en nadelen van de inzet van biobrandstoffen in het verkeer.

In deze brief ga ik alleen in op de Zweedse diesel en de Deense MRB. Naar de kosten en baten van de inzet van biobrandstoffen in het verkeer loopt op dit moment op instigatie van het ministerie van Economische Zaken nog een onderzoek, dat naar verwachting dit voorjaar wordt afgerond. Het lijkt verstandig om dat af te wachten, zodat ik met de uitkomsten in mijn positiebepaling rekening kan houden.

Zweedse diesel

Het lid Klein Molenkamp stelde de Zweedse situatie ten voorbeeld, waar door middel van een accijnsprikkel een «schone» dieselolie op de markt is gebracht.

Ten eerste geef ik er de voorkeur aan niet zonder meer te spreken van een «schone» motorbrandstof. Het heeft alleen zin de effecten van een brandstof te beschouwen in samenhang met de toegepaste motortechniek en voorzieningen als de katalysator. De uitlaatgasemissies worden namelijk voor het belangrijkste deel bepaald door het verbrandingsproces in de motor en de eventuele nabehandeling in een katalysator of filter. De Zweedse klasse 1 dieselbrandstof is een brandstof die op een aantal specificaties sterk afwijkt van de gangbare Europese dieselolie. In feite is het een soort petroleum of kerosine, die uit een lichtere fractie van de olieraffinage wordt geproduceerd. Opmerkelijkst zijn de lage dichtheid en

het zeer lage zwavelgehalte (30 tot 50 ppm). De productiecapaciteit voor deze brandstof is beperkt; op dit moment importeert Zweden het merendeel van het product. Productie op grotere schaal is op termijn mogelijk door uitbreiding van kraakcapaciteit op de raffinaderijen. De productie van deze «klasse I» dieselolie kost wel aanzienlijk meer energie dan die van de «normale» dieselolie (maximaal 500 ppm zwavel), en gaat dus met meer CO₂-uitstoot gepaard. In Zweden, waar door de klimatologische omstandigheden een groter deel van het jaar toch al «lichte» winterdiesel wordt gebruikt, geldt dit bezwaar in iets mindere mate. De Zweedse klasse I dieselolie is in het gebruik niet alleen duurder door de hogere productiekosten, die zich (afgezien van de fiscaliteit) vertalen in een hogere literprijs, maar ook door de lagere energie-inhoud per liter, waardoor het brandstofverbruik in liters per 100 km met enkele procenten zal toenemen.

In het algemeen kan men stellen dat de technologische verbetering van de vrachtwagendieselmotor deze minder gevoelig maakt voor de brandstofspecificatie, met uitzondering van het zwavelgehalte en, in mindere mate, het cetaangetal. Met uitzondering daarvan bieden de afwijkende specificaties van de Zweedse klasse I dieselolie daarom voor de komende generaties dieselmotoren weinig (milieu)voordeel. Nederland zet daarom in het Europese overleg niet in op een dieselolie van Zweedse klasse I specificaties, maar op de beschikbaarheid van brandstof met het juiste zwavelgehalte en een voldoende hoog cetaangetal op het juiste moment voor die motoren die dat nodig hebben. Voor oudere generaties dieselmotoren ligt dit iets genuanceerder. Daar kan wel sprake zijn van enige milieuwinst. Deze winst mag blijkens de gegevens uit het Auto-Oil-Programma van de EU echter niet worden overschat. De eerste metingen van de luchtkwaliteit in de Zweedse steden sinds deze brandstof wordt gebruikt lijken dit ook te bevestigen: een verbetering van de luchtkwaliteit is moeilijk aantoonbaar. Wel leidt zulke brandstof tot hogere kosten voor consument of maatschappij, en dus per saldo tot een niet zo gunstige kosteneffectiviteit.

Ik ben daarom voorzichtig met het stimuleren van de nieuwe generatie brandstoffen voor andere dan de nieuwe generatie voertuigen. Een element uit de specificatie vraagt nadere aandacht. Nederland is er in geslaagd de andere EU-landen mee te krijgen in het (indicatief) vastleggen van een zeer laag (50 ppm) zwavelgehalte van dieselolie met het oog op de introductie van de nieuwe generatie vrachtwagens.

Deze nieuwe generatie vrachtwagens zal hoogstwaarschijnlijk met een zgn de-NO_x-katalysator moeten zijn uitgerust om aan de scherpe NO_x-eisen te kunnen voldoen. Het rendement van zo'n katalysator neemt sterk af bij toenemend zwavelgehalte van de brandstof. Voor deze vrachtwagens, die naar verwachting in grotere mate vanaf 2005 op de weg zullen komen, is volgens huidig inzicht een dieselolie nodig met een zwavelgehalte van maximaal ca. 50 ppm. Ter vergelijking: het zwavelgehalte van dieselolie bedraagt thans maximaal 500 ppm, en vanaf 2000 maximaal 350 ppm. Een eventuele vervroegde introductie van dieselolie met het bedoelde zeer lage zwavelgehalte op de Nederlandse markt zou ik daarom willen koppelen aan het moment waarop voertuigen met nabehandelingstechnieken op de markt komen die zulke dieselolie nodig hebben.

Wijziging MRB grondslag in Denemarken

Het lid Reitsma wees op de grondslag voor de MRB in Denemarken, gericht op de zuinigheid van de auto.

Vanaf 1 juli 1997 is in Denemarken het bestaande systeem van motorrijtuigenbelasting gewijzigd. Doel van deze wijziging is een verbetering van het brandstofverbruik van personenauto's. Deze nieuwe wetgeving geldt voor auto's die voor de eerste keer zijn geregistreerd na voornoemde datum.

Voor auto's geregistreerd vóór 1 juli 1997 blijft het tot die datum geldende systeem van toepassing. Volgens het oude systeem betalen auto's een bedrag aan motorrijtuigenbelasting dat afhankelijk is van het gewicht van de auto en van de brandstof (benzine of diesel).

Sinds 1 juli 1997 is de jaarlijkse belasting in plaats van het gewicht afhankelijk van het brandstofverbruik, gemeten volgens richtlijn 80/1268/EG zoals deze laatstelijk is gewijzigd bij richtlijn 93/116/EG (d.w.z. volgens de «nieuwe meetmethode»). Volgens de nieuwe wetgeving gelden er 24 verbruiksklassen (verbruik gedefinieerd in kilometers per liter). Voor benzine- en dieselauto's gelden ook onder het nieuwe systeem verschillende klassen en bedragen.

Voor een benzineauto varieert het tarief per half jaar van 210 Dkr voor een auto met een verbruik van minder dan «1 op 20» tot 7 720 Dkr. voor een auto met een verbruik van meer dan «1 op 4,5». Voor dieselauto's varieert het van 830 Dkr. voor een auto met een verbruik van minder dan «1 op 22,5» tot 10 560 Dkr. voor een auto met een verbruik van meer dan «1 op 5,1». In de bijlage zijn de volledige tabellen weergegeven.

De verandering van de belastinggrondslag zou moeten resulteren in gelijkblijvende belastingopbrengsten. Dit is echter gebaseerd op de veronderstelling dat het voertuigpark niet verandert. Gelet op het met de nieuwe regeling beoogde doel van een verschuiving in de markt naar voertuigen met een lager brandstofverbruik, ligt het echter in de rede dat de belastingopbrengsten zullen afnemen.

In hoeverre een opzet als in Denemarken ook voor Nederland wenselijk zou zijn, zal worden meegenomen bij het in het NMP3 aangekondigde onderzoek naar de mogelijkheden om in de grondslag van de MRB en/of de BPM mede milieukeurmerken te betrekken, gericht op stimulering van schone en zuinige voertuigen.

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
M. de Boer

Bijlage

Deense MRB-tarieven in 1997 (op halfjaar basis; tussen haakjes de tarieven zoals die vanaf 1 januari 1998 gelden, eveneens op halfjaar basis)

Benzineauto's:

Klasse	Kilometers per liter	Tarief in Dkr. per halfjaar
1	≥ 20	200 (210)
2	$18,2 \leq \text{km/l} < 20$	400 (420)
3	$16,7 \leq \text{km/l} < 18,2$	600 (630)
4	$15,4 \leq \text{km/l} < 16,7$	800 (840)
5	$14,3 \leq \text{km/l} < 15,4$	1 000 (1 050)
6	$13,3 \leq \text{km/l} < 14,3$	1 200 (1 260)
7	$12,5 \leq \text{km/l} < 13,3$	1 400 (1 460)
8	$11,8 \leq \text{km/l} < 12,5$	1 600 (1 670)
9	$11,1 \leq \text{km/l} < 11,8$	1 800 (1 880)
10	$10,5 \leq \text{km/l} < 11,1$	2 000 (2 090)
11	$10,0 \leq \text{km/l} < 10,5$	2 200 (2 300)
12	$9,1 \leq \text{km/l} < 10,0$	2 600 (2 710)
13	$8,3 \leq \text{km/l} < 9,1$	3 000 (3 130)
14	$7,7 \leq \text{km/l} < 8,3$	3 400 (3 550)
15	$7,1 \leq \text{km/l} < 7,7$	3 800 (3 960)
16	$6,7 \leq \text{km/l} < 7,1$	4 200 (4 380)
17	$6,3 \leq \text{km/l} < 6,7$	4 600 (4 800)
18	$5,9 \leq \text{km/l} < 6,3$	5 000 (5 210)
19	$5,6 \leq \text{km/l} < 5,9$	5 400 (5 630)
20	$5,3 \leq \text{km/l} < 5,6$	5 800 (6 050)
21	$5,0 \leq \text{km/l} < 5,3$	6 200 (6 470)
22	$4,8 \leq \text{km/l} < 5,0$	6 600 (6 880)
23	$4,5 \leq \text{km/l} < 4,8$	7 000 (7 300)
24	$< 4,5$	7 400 (7 720)

Dieselauto's:

Klasse	Kilometers per liter	Tarief in Dkr. per halfjaar
1	$\geq 22,5$	790 (830)
2	$20,5 \leq \text{km/l} < 22,5$	1 050 (1 100)
3	$18,8 \leq \text{km/l} < 20,5$	1 300 (1 360)
4	$17,3 \leq \text{km/l} < 18,8$	1 560 (1 630)
5	$16,1 \leq \text{km/l} < 17,3$	1 820 (1 900)
6	$15,0 \leq \text{km/l} < 16,1$	2 080 (2 170)
7	$14,1 \leq \text{km/l} < 15,0$	2 340 (2 440)
8	$13,2 \leq \text{km/l} < 14,1$	2 600 (2 710)
9	$12,5 \leq \text{km/l} < 13,2$	2 860 (2 990)
10	$11,9 \leq \text{km/l} < 12,5$	3 120 (3 260)
11	$11,3 \leq \text{km/l} < 11,9$	3 370 (3 520)
12	$10,2 \leq \text{km/l} < 11,3$	3 890 (4 060)
13	$9,4 \leq \text{km/l} < 10,2$	4 410 (4 600)
14	$8,7 \leq \text{km/l} < 9,4$	4 930 (5 140)
15	$8,1 \leq \text{km/l} < 8,7$	5 450 (5 680)
16	$7,5 \leq \text{km/l} < 8,1$	5 950 (6 200)
17	$7,0 \leq \text{km/l} < 7,5$	6 460 (6 740)
18	$6,6 \leq \text{km/l} < 7,0$	6 990 (7 290)
19	$6,2 \leq \text{km/l} < 6,6$	7 500 (7 820)
20	$5,9 \leq \text{km/l} < 6,2$	8 010 (8 350)
21	$5,6 \leq \text{km/l} < 5,9$	8 550 (8 910)
22	$5,4 \leq \text{km/l} < 5,6$	9 050 (9 440)
23	$5,1 \leq \text{km/l} < 5,4$	9 610 (10 020)
24	$< 5,1$	10 130 (10 560)