

Vergaderjaar 2003–2004

29 200 XI

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (XI) voor het jaar 2004

Nr. 85

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 5 maart 2004

De vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over de brief van 20 oktober 2003 over de evaluatie etiketteringsregeling (VROM-03-746).

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 5 maart 2004.

Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Buijs

Adjunct-griffier van de commissie,
Van Halen

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Hofstra (VVD), Buijs (CDA), Voorzitter, Schreijer-Pierik (CDA), van Gent (GL), Geluk (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Ondervoorzitter, Snijder-Hazelhoff (VVD), Depla (PvdA), Van Oerle-van der Horst (CDA), Van As (LPF), Van den Brink (LPF), Van Bochove (CDA), De Ruiter (SP), Duyvendak (GL), Huizinga-Heringa (CU), Koopmans (CDA), Spies (CDA), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Timmer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Kruijssen (PvdA), Samsom (PvdA) en Veenendaal (VVD).
Plv. Leden: Crone (PvdA), Dezentjé Hamming (VVD), Mastwijk (CDA), Ormel (CDA), Van den Brand (GL), Luchtenveld (VVD), Boelhouwer (PvdA), Örgü (VVD), Dubbelboer (PvdA), Algra (CDA), Kraneveldt (LPF), Varela (LPF), Ten Hoopen (CDA), Vergeer (SP), Vos (GL), Van der Staaij (SGP), Vietsch (CDA), Sterk (CDA), Haverkamp (CDA), Giskes (D66), Gerkens (SP), Verbeet (PvdA), Balemans (VVD), Waalkens (PvdA), Van Heteren (PvdA), Wolfsen (PvdA) en Oplaat (VVD).

Vragen van de leden van de fractie van het CDA

1

Heeft de positieve uitkomst van het onderzoek naar de effecten van de energiepremieregeling voor personenauto's in 2002 effect op toekomstig beleid?

De uitkomsten van de evaluatie hebben aangetoond dat het fiscaal stimuleren van zuinige auto's effectief kan zijn. Deze ervaring zal worden meegenomen bij het ontwikkelen van toekomstig beleid.

2

Wordt er bepaald beleid ontwikkeld om de verkoop van relatief onzuinige auto's (categorie F- en G-label) te beïnvloeden?

Voor de korte termijn wordt er geen beleid ontwikkeld om specifiek de verkoop van auto's uit de categorieën F en G te beïnvloeden.

3

De werking van de premie was afhankelijk van de inzet van de branche. Wordt er bepaald beleid ontwikkeld om ook het energielabel actief onder de aandacht van potentiële autokopers te laten brengen door de autobranche?

Er is reeds beleid om het label actief onder de aandacht van potentiële kopers te laten brengen door de autobranche. In de richtlijn is namelijk voorgeschreven dat de energielabels duidelijk zichtbaar op tentoongestelde nieuwe personenauto's aanwezig moeten zijn. Er wordt gecontroleerd of de autobranche deze regel nakomt.

4

Onderneemt u actie om aandacht te vragen voor de invoering van het energielabel bij andere lidstaten die de regeling nog niet hebben ingevoerd?

Nee. Het is niet de verantwoordelijkheid van Nederland om er voor te zorgen dat andere landen hun richtlijnen implementeren. De Europese Commissie onderneemt op dit gebied inmiddels actie.

Vragen van de leden van de fractie van de PvdA

5

Bent u van plan om naar aanleiding van de evaluatie maatregelen te nemen die het gebruik van energielabels nog effectiever zullen maken? Zo ja, welke maatregelen?

Er zijn nu geen concrete beleidsvoornemens om de energielabels effectiever te maken. De indruk bestaat dat het Nederlandse energielabel (in vergelijking tot de labels van andere lidstaten) reeds erg effectief is. Verder zou met het uitbreiden van de Nederlandse etiketteringsmaatregel voor auto's verder worden gegaan dan de EU-richtlijn.

6

Wat waren de overwegingen bij de afschaffing van de energiepemie voor personenauto's?

Budgettaire overwegingen.

7

Overweegt u om de zeer effectief gebleken energiepriemieregeling voor personenauto's opnieuw in te voeren?

Nee. Dit wordt nu niet overwogen.

8

Kunt u aangeven wat de kosten en baten van beide regelingen zijn voor de verschillende actoren (overheid, autobedrijven, gebruikers)?

Het overgrote deel van de kosten van het label komt voort uit de minimale vereisten van de Europese regelgeving. Ten opzichte hiervan zijn de kosten voor de aanvullende Nederlandse vereisten minimaal (het weer-geven van kleuren op de labels). De totale personele kosten zijn ex-ante geschat op circa € 2 miljoen per jaar, waarvan circa € 0,7 miljoen voor de leveranciers en € 1,3 miljoen voor de handelaren. De extra kosten vanwege de Nederlandse vereisten voor de leveranciers zijn geschat op circa € 0,2 miljoen. De inkomsten voor de autobranche zullen door de werking van het label naar verwachting licht dalen. Dit wordt veroorzaakt door het feit dat verkoopprijs en de winstmarges van zuinige auto's in het algemeen lager liggen dan die van minder zuinige auto's. De fiscale kosten die gemoeid waren met de energiepriemieregeling waren circa € 50 miljoen. Voor de gebruikers, die een nieuwe auto met een A of een B label hebben gekocht, was naast het verminderde brandstofverbruik de aanschafprijs van de auto lager.

9

Kunt u aangeven wat de kosten en baten van beide regelingen zijn voor het milieu?

De baten van het energielabel voor het milieu zijn ex-ante geschat op een reductie van circa 50 kton CO₂ in 2010. Ex-post zijn de baten niet nauwkeurig te berekenen omdat het effect van het energielabel niet precies bepaald kan worden. Mogelijk is de schatting van 50 kton aan de hoge kant geweest.

Voor de energiepremie is ex-ante een effect toegerekend van 0,13 Mton CO₂-reductie in 2010. Omdat de premie na 1 jaar alweer is afgeschaft zal dit effect niet gehaald worden.

10

Kunt u beide regelingen opnieuw evalueren op basis van de antwoorden op de twee vorige vragen?

Deze informatie was reeds bekend en is mee genomen bij de evaluatie. Een nieuwe evaluatie is daarom niet zinvol

Vragen van de leden van de fractie van de VVD

11

Nederland kent een relatief etiket met een onderlinge vergelijking op basis van oppervlakte. België, Denemarken en sommige andere landen kennen een etiket met een onderlinge vergelijking alleen op basis van CO₂-uitstoot, waarbij België ook nog een onderscheid maakt tussen benzine en diesel. Engeland en anderen kennen geen onderlinge vergelijking en hebben alleen een etiket met brandstofverbruikgegevens. Bent u ervan op de hoogte dat iedere lidstaat zijn eigen criteria hanteert voor het etiket? En hoe is het mogelijk dat Duitsland, Frankrijk en Italië ten tijde van de evaluatie helemaal nog geen etiket hadden?

Ja. Ik ben er van op de hoogte dat alle lidstaten een eigen etiketteringssysteem hebben. De landen die nog geen etiket hebben handelen in strijd met de Europese regelgeving.

12

De leden van de VVD-fractie stellen bovendien dat het om grote volumes gaat. Bent u ervan op de hoogte dat slechts 20% van de vijf best verkochte auto's in 2003 in Nederland hetzelfde etiket heeft als in bijvoorbeeld België of Denemarken? In de overige 80% gaat het om identieke automodellen met een identieke CO2-uitstoot, maar met een andere kleur en letter op het etiket. Ze worden alleen ergens anders in Europa verkocht.

Ja. Ik ben daarvan op de hoogte. Dit is het gevolg van het feit dat de EU toestaat dat (afgezien van bepaalde minimale eisen) iedere lidstaat zijn eigen etiketteringssysteem voor personenauto's mag invoeren. Nederland is er voorstander van dat binnen de EU voor auto's een zelfde soort energielabel wordt geharmoniseerd als nu voor koelkasten, wasmachines, etc. in gebruik is. Het punt van mogelijke verdere harmonisatie van het autolabel zal ongetwijfeld aan de orde komen tijdens de EU-evaluatie van de verschillende etiketteringssystemen van de lidstaten, die voor 2005 wordt voorzien. (Zie verder het antwoord op vraag 15.)

13

Hoe groot is de verwarring voor de Europese consument? Het label bij het best verkochte model en uitvoering in Nederland in 2003: de Peugeot 307 1.6 16V SW, is in de Nederlandse showroom zuinig GROEN, en over de grens in België en Denemarken onzuinig GEEL.

Omdat de consumenten zich hoofdzakelijk oriënteren op de nationale markt zal de verwarring niet groot zijn.

14

Per model gaat het om tienduizenden voertuigen, met voor elke lidstaat zo ongeveer een ander etiket. Hoe hoog zijn de administratieve lasten die dit oplevert voor de Europese autofabrikanten, -importeurs en -verkopers?

Het is mij niet precies bekend wat de lasten zullen zijn voor de Europese autofabrikanten, -importeurs en -verkopers. In de huidige situatie worden de labels in Nederland gemaakt. Ik kan me voorstellen dat, indien de labels centraal in Europa geproduceerd kunnen worden, dit zal leiden tot kostenverlaging. Feit is echter wel dat voor elk land de labels in een andere taal moeten zijn waardoor de productie van één label voor alle landen niet mogelijk is.

15

Komt u uit voorgaande tot de conclusie dat één Europees label wenselijk is? Zo ja, bent u bereid om u sterk te maken voor harmonisatie van de etiketten tijdens het Nederlands voorzitterschap van de EU in de tweede helft van 2004?

Nederland is er voorstander van dat binnen de EU een energielabel voor auto's wordt geharmoniseerd dat gelijk is aan (d.w.z. zelfde format en zelfde wijze van onderlinge vergelijking) het energielabel dat nu al binnen de EU voor koelkasten, wasmachines, etc. in gebruik is; dit om de herkenbaarheid te vergroten. Om de mogelijkheden voor verdere harmonisatie van het energielabel voor auto's te onderzoeken vindt momenteel een EU-brede evaluatie plaats van de verschillende energielabels voor auto's, die door de EU-lidstaten zijn ingevoerd. Mogelijk dat in 2004 enkele door de Europese Commissie georganiseerde (en voorgezeten) expert-bijeenkomsten voor deze evaluatie plaatsvinden. Besprekingen tussen de

lidstaten over een voorstel voor aanpassing van de EU-richtlijn voor etikettering van auto's worden echter pas in 2005 voorzien. Tijdens het EU-voorzitterschap in de tweede helft van 2004 zal ik hier niet op vooruitlopen.

16

In hoeverre bent u bereid en in staat om milieuvriendelijke brandstoffen zoals LPG, aardgas, biodiesel en plantaardige olie te verwerken in het systeem, eventueel via een aparte categorie «milieubrandstoffen»?

Er moet een duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen de prestaties van het voertuig en de prestaties van de brandstoffen. Zowel de voertuigen als de brandstoffen moeten betere klimaatprestaties gaan leveren. Dit zal echter apart gestimuleerd worden. Ik ben daarom geen voorstander van het betrekken van genoemde brandstoffen in het energielabel van een auto.