

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2555

Vragen van de leden **Omtzigt** en **Spies** (beiden CDA) aan de ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Financiën over *duurzame bio-ethanol (E85)* (ingezonden 9 april 2010).

Antwoord van minister **Huizinga-Heringa** (Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer), mede namens de minister van Financiën (Ontvangen 27 mei 2010) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2009–2010, nr. 2441.

Vraag 1

Welk percentage van de dienstauto's van het Rijk is geschikt om te rijden op duurzame bio-ethanol (E85), waarvoor op verzoek van de Kamer per 1 april a.s. het accijnstarief wordt verlaagd ter compensatie voor de relatief lage energie-inhoud? Mogen we ervan uitgaan dat deze auto's bij een concurrerende prijs (gelijk aan benzine) voortaan bio-ethanol zullen tanken, aangezien dit 50–70% minder CO₂-uitstoot per kilometer kost?

Antwoord 1

Er zijn 17 dienstauto's van het Rijk die geschikt zijn om te rijden op duurzame bio-ethanol (E85). Daarmee kunnen 0,35% van de dienstauto's op E85 rijden. Het beleid van de diensten die deze auto's in beheer hebben schrijft voor dat er zoveel mogelijk E85 getankt wordt. Gezien het nu nog beperkte netwerk van pompen kan dat niet altijd.

Vraag 2 en 3

Bent u bekend met de pogingen van producenten van duurzame biomethanol (M85) om ook in aanmerking te komen voor accijnscompensatie vanwege de lage energie-inhoud? Deelt u de opvatting dat het feit dat deze pogingen tot nu toe zijn gestrand op bureaucratie, kastjes en muren, niet past in de ambities uit het werkprogramma Schoon en Zuinig en het fiscale vergroeningsbeleid t.a.v. duurzame mobiliteit? Bent u bereid om met de producenten van biomethanol om tafel te gaan zitten om uitvoering te geven aan de voorgenomen accijnscompensatie, mits de sector de duurzaamheid kan aantonen?

Welke andere technisch beschikbare duurzame brandstoffen met een relatief lage energie-inhoud komen er verder in aanmerking voor compensatie van het accijnstarief, conform de in de vergroeningsbrief geuite voornemens hiertoe, mits de branche de duurzaamheid aantoont?

Antwoord 2 en 3

Leveranciers van benzine en diesel voor het wegverkeer zijn op grond van het Besluit biobrandstoffen wegverkeer 2007 verplicht om een minimumaandeel van benzine en diesel als biobrandstof op de markt te brengen. Deze biobrandstoffenverplichting bedraagt voor 2010 4%. Leveranciers hebben de vrijheid om hieraan invulling te geven door bijmenging van biobrandstoffen aan fossiele brandstoffen of door het op de markt brengen van «hoge blend biobrandstoffen» zoals E85. In de praktijk geven leveranciers in overgrote mate de voorkeur aan bijmenging. Door bijmenging varieert de samenstelling van de producten, evenals de energie-inhoud. Voor de heffing van accijns op deze gemengde brandstoffen is de energie-inhoud niet relevant. Omdat het bijgemengde percentage biobrandstoffen in de fossiele brandstoffen meestal niet substantieel is, zal de energie-inhoud van het eindproduct doorgaans niet veel afwijken van de energie-inhoud van de fossiele brandstof.

Bij hoge blends is dit soms wel het geval, zoals bij een relatief nieuw product als E85, dat inmiddels op steeds meer plaatsen voor de consument verkrijgbaar is. E85 wordt voor de accijns belast naar het tarief van benzine. Wegens de aanzienlijk lagere energie-inhoud van E85 ten opzichte van die van benzine is, als gevolg van het amendement Omtzigt/Tang op het Belastingplan 2010 (Kamerstukken II 2009/10, 32 128, nr. 25), per 1 april 2010 voorzien in de mogelijkheid van een gedeeltelijke teruggaaf van accijns mits de bio-ethanol in de E85 aantoonbaar duurzaam is geproduceerd. Dit amendement betrof uitsluitend het product E85.

Zoals is aangegeven in de vergroeningsbrief van 3 juni 2009 van de Staatssecretaris van Financiën is hij voornemens om andere hogere blends op vergelijkbare wijze te behandelen wanneer deze op de markt komen. Voor zover bekend, wordt er op beperkte schaal geëxperimenteerd met M85 met gebruikmaking van bio-methanol. Hierbij is nog onduidelijk of het product M85 als zodanig op de markt zal worden gebracht of in andere vorm, bijvoorbeeld gemengd met bio-ethanol. Het lijkt overigens minder voor de hand te liggen dat het product M85 als zodanig op de markt zal worden gebracht. M85 heeft een nog lagere energie-inhoud dan E85. Voorts is M85 meer corrosief dan E85, waardoor de auto-industrie bij gebruik van M85 de garantie laat vervallen. Gelet op het voorgaande is een accijnscompensatie voor M85 op dit moment niet aan de orde. Overigens kan bio-methanol mogelijk indirect in aanmerking komen voor de huidige compensatieregeling voor E85, bijvoorbeeld via een blend van 70% bio-ethanol met 15% bio-methanol en 15% benzine.

In Europees verband wordt gesproken over een mogelijke herziening van Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 (Pb. EU 2003, L 283). Hierbij is ook de wijze van tarifiering onderwerp van bespreking. Een mogelijkheid die wordt onderzocht, is om de hoogte van de accijns afhankelijk te stellen van de energie-inhoud van een product. Dit zou gunstig kunnen zijn voor M85 en andere producten met een relatief lage energie-inhoud. Op dit moment worden er overigens nog geen duurzame brandstoffen op de markt aangeboden, waarvoor een accijnscompensatie zou kunnen worden verleend, vergelijkbaar met de regeling voor E85.