

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

### 2725

Vragen van de leden **Omtzigt, Spies** en **Koopmans** (allen CDA) aan de ministers van Financiën, van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over *rijden op groen gas* (ingezonden 20 april 2010).

Antwoord van minister **De Jager** (Financiën), mede namens de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (ontvangen 24 juni 2010). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2009–2010, nr. 2495

#### Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het bericht waarin de Europese primeur van een vrachtauto die rijdt op vloeibaar biogas/groen gas wordt bekendgemaakt?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja

#### Vraag 2, 3 en 4

Kunt u een overzicht verschaffen van de fiscale maatregelen die u heeft genomen om het rijden op biogas/groen gas door vracht- en personenauto's te stimuleren? Kunt u aangeven hoe deze zich verhouden tot fiscale stimuleringsmaatregelen voor andere duurzame alternatieven zoals het rijden op biobrandstoffen, elektriciteit en waterstof?

In hoeverre is het huidige beleid techniekneutraal? Ziet u aanleiding om techniekneutralere voorwaarden te formuleren om voor fiscale maatregelen in aanmerking te komen?

In hoeverre geeft de in vraag 2 gevraagde vergelijking u aanleiding om het fiscale regime voor het rijden op biogas/groen gas aan te passen?

#### Antwoord 2, 3 en 4

Voor de vergelijking van de fiscale behandeling van biogas/groen gas met die van andere duurzame alternatieven zoals het rijden op andere biobrandstoffen, elektriciteit en waterstof verwijs ik naar mijn toezegging gedaan tijdens het Algemeen Overleg van 8 april jl. om voor de zomer een brief aan uw Kamer te sturen met daarin een integraal overzicht van de behandeling van

<sup>1</sup> Omroep Brabant, 14 april 2010  
<http://www.omroepbrabant.nl/?news/135066882/Eerste+truck+op+vloeibaar+biogas+naar+Dongen.aspx>

de verschillende brandstoffen in het verkeer. In deze brief zal ook aandacht worden besteed aan het aspect techniekneutraliteit.

Biogas wordt nu, veelal mede gefinancierd uit de SDE-regeling, op relatief beperkte schaal geproduceerd door vergisting van bijvoorbeeld mest, rioolslib en reststoffen, soms met co-vergisting met andere organische materialen zoals mais, gerst en aardappelen. Wanneer biogas wordt bewerkt zodat het dezelfde kwaliteit krijgt als aardgas in het aardgasnet wordt gesproken van *groen gas*. Biogas/groen gas is een van de meest duurzame biobrandstoffen maar is relatief duur om te produceren.

Biogas/groengas wordt fiscaal hetzelfde behandeld als aardgas. Voor aardgas in de vorm van CNG (Compressed Natural Gas) als motorbrandstof geldt een laag tarief in de energiebelasting (EB) van 3 cent per Nm<sup>3</sup>. Een belangrijk argument voor invoering van dit lage tarief was destijds het milieuvoordeel van aardgas ten opzichte van diesel. Met het schoner worden van dieselauto's wordt dit milieuvoordeel steeds kleiner. De belastingdruk per kilometer op de brandstof CNG is lager dan op elektriciteit gebruikt in een vergelijkbare elektrische auto. Verder geldt een gunstiger behandeling dan voor dieselpersonenauto's in de BPM en de MRB. Er geldt verder voor aardgaspersonenauto's geen toeslag in de BPM en geen toeslag in de MRB ter compensatie van lagere belasting op de brandstof zoals die wel geldt voor LPG- en dieselauto's. Bij de invoering van het tarief van 3 cent EB was de gedachte dat vooral bussen, bestelauto's en taxi's de overstap zouden maken van diesel naar aardgas. CNG is vanwege de beperkte actieradius een minder geschikte brandstof voor vrachtauto's en touringcars. De in vraag 1 genoemde vloeibare gassen LNG (Liquefied Natural Gas) en LBG (Liquefied Biogas) zijn voor deze toepassing wel geschikt. De fiscale behandeling van deze beide vloeibare gassen is gelijk aan die van LPG: het accijntarief bedraagt € 154 per 1000 kg. Dit komt overeen met 9 cent per Nm<sup>3</sup> CNG. De gelijke fiscale behandeling van LNG en LBG aan LPG is verplicht op grond van de Richtlijn Energiebelastingen<sup>2</sup>. Het tarief voor LNG ligt hoger dan het tarief voor CNG, maar is fors lager dan het tarief voor diesel (42 cent accijns per liter). De facto worden ook LNG en LBG in fiscaal opzicht dus gunstiger behandeld dan diesel.

De discussie over het gebruik van biogas/groen gas in het wegverkeer is een zeer recente ontwikkeling. Tot voor kort werd alleen fossiel CNG in beperkte mate toegepast in het wegverkeer. Een belangrijke vraag is in hoeverre de inzet van groen gas in het verkeer de meest efficiënte en kosteneffectieve maatregel is om bij te dragen aan de CO<sub>2</sub>-doelstellingen. Groen gas is immers ook rechtstreeks toepasbaar in huishoudens door bijmenging in het bestaande gasnet, waarmee de CO<sub>2</sub>-uitstoot van huishoudens kan worden gereduceerd.

De stimulering van de toepassing van biobrandstoffen in het wegverkeer gebeurt in Nederland primair via een verplichtstelling en niet via de fiscaliteit. Voor leveranciers van benzine en diesel aan het wegverkeer geldt een verplichting om een deel hiervan te leveren als biobrandstof. Deze verplichtstelling is techniekneutraal aangezien de keuze voor het type biobrandstof wordt overgelaten aan de markt. Het verplichtingdeel bedraagt in 2010 4%. Op grond van Europese regelgeving wordt tot 2020 een tot minimaal 10% oplopend aandeel hernieuwbare energie in de vervoerssector voorgeschreven. In de praktijk wordt nu aan de verplichting voldaan door een bepaald percentage biobrandstoffen toe te voegen aan de reguliere brandstoffen, bijvoorbeeld ethanol aan benzine en biodiesel aan diesel. Geleidelijk komen ook (meer) pure biobrandstoffen als E-85 en andere vormen van hernieuwbare energie, zoals hernieuwbare elektriciteit, meer in beeld.

Met de verplichtstelling wordt een groeiende inzet van biobrandstoffen in het verkeer gegarandeerd. Dit betekent dat indien groen gas in het verkeer wordt ingezet, er bij een gelijkblijvend verplichtingpercentage minder andere biobrandstoffen zoals bio-ethanol en biodiesel hoeven te worden toegepast.

<sup>2</sup> Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van de Europese Unie van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit (pbEU L 283). In deze richtlijn is voorgeschreven dat brandstoffen die niet met name in die richtlijn zijn genoemd en waarvoor dus ook geen minimumtarief is vastgesteld, moeten worden belast overeenkomstig een wel in de richtlijn genoemde brandstof waar zij de meeste overeenkomst mee vertonen. Op basis hiervan dient voor LNG en LBG het tarief van LPG te worden toegepast.

Wanneer biogas/groen gas in het verkeer andere biobrandstoffen vervangt, ontstaat niet noodzakelijk een hogere CO<sub>2</sub>-reductie.