

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

3192

Vragen van de leden **Omtzigt** en **Spies** (beiden CDA) aan de ministers van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, van Verkeer en Waterstaat en van Financiën over *E85* (ingezonden 27 mei 2010).

Antwoord van minister **Huizinga-Huizinga** (Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer), mede namens de ministers van Financiën en van Verkeer en Waterstaat (ontvangen 27 augustus 2010) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2009–2010, nr. 2716.

Vraag 1

Kan iedere aanbieder van een nieuwe hoge blend biobrandstof die aan de geldende duurzaamheidscriteria voldoet nog vóór marktintroductie de verzekering krijgen van accijnscorrectie vanwege afwijkende energie-inhoud vanaf het moment van introductie, afgezien van het feit dat u uiteenzet dat accijnscorrectie van M85 nog niet aan de orde is omdat het in Nederland anders dan in andere Europese landen en bijvoorbeeld China nog niet getankt kan worden?

Antwoord 1

Zoals is aangegeven in het antwoord op vraagnummer 2010Z06368 is in de vergroeningsbrief van 3 juni 2009 van de Staatssecretaris van Financiën opgenomen dat hij voornemens is om andere hogere blends met een afwijkende energie-inhoud op vergelijkbare wijze te behandelen als E85 wanneer deze op de markt komen en aan dezelfde criteria voldoen. Als een bedrijf concrete plannen heeft voor de marktintroductie van een nieuwe hogere blend en dit nieuwe product eerst wil testen, zal worden gezien of voor een gelimiteerde testperiode onder strikte voorwaarden een tijdelijke accijnscompensatie kan worden verleend analoog aan de regeling voor E85. Overigens zal daarbij worden betrokken hoe dit zich verhoudt tot subsidieregelingen zoals de voorgenomen proeftuin «duurzame mobiliteit biogas en hogere blends biobrandstoffen».

Vraag 2

Wat is uw reactie op de stelling van de onafhankelijke organisatie Milieu Centraal dat «de verkoop van een «hoge blend» biobrandstof, zoals B100 (pure biodiesel) of E85 (85 procent bio-ethanol en 15 procent benzine) voor de overheid geen prioriteit heeft (en niet wordt gestimuleerd met belastingvoordelen)»?

Antwoord 2

Nederland stimuleert het gebruik van biobrandstoffen met name door verplichte bijmenging hiervan in fossiele brandstoffen. Partijen mogen zelf bepalen hoe zij deze verplichting nakomen. Sinds 1 april 2010 geldt wel een accijnscompensatie voor duurzame E85. Deze houdt in dat er rekening wordt gehouden met de lagere energie-inhoud van ethanol ten opzichte van benzine. Bij de accijnscompensatie is dus geen sprake van een belastingvoordeel maar van het wegnemen van een belastingnadeel. De overheid stimuleert door middel van de aanwijzingsregeling willekeurige afschrijving (VAMIL) en het subsidieprogramma «Tankinfrastructuur Alternatieve Brandstoffen» (TAB-regeling) de uitrol van vulpunten voor hoge blends biobrandstoffen.

Vraag 3

Kunt u reageren op de stelling dat de verkoop van biobrandstoffen als hoge blend in vergelijking met de verkoop van biobrandstoffen als onherkenbaar bijmengproduct sterker bijdraagt aan bewustwording van alternatieven voor onduurzame mobiliteit en dus prioriteit zou moeten krijgen? Indien u de stelling kunt onderschrijven, bent u bereid uw beleid daarop aan te passen? Indien u de stelling niet kunt onderschrijven, waarom doet u dat niet?

Antwoord 3

Het is evident dat biobrandstoffen in de vorm van hoge blends bij consumenten aan de pomp zichtbaarder zijn dan in de vorm van bijmengproducten. In dat laatste geval tankt de consument immers ongemerkt een klein percentage biobrandstoffen mee. De bewustwording van de consument voor alternatieven voor onduurzame mobiliteit is een prioriteit en het rijk stimuleert dat op diverse manieren. Voorbeelden hiervan zijn de subsidieregeling voor de aanleg van vulpunten voor hoge blends en de onlangs geïntroduceerde accijnscorrectie voor duurzame E85.

Vraag 4

Wat is de stand van zaken aangaande de dubbelstelling van tweede generatie biobrandstoffen? Hoeveel gebruik wordt daar al van gemaakt?

Antwoord 4

De dubbelstelling van tweede generatie biobrandstoffen had in 2009 vrijwel uitsluitend betrekking op dubbelstellende biodiesel die gemaakt is uit afvaloliën en -vetten. De rapportages van bedrijven laten zien dat in 2009 iets meer dubbelstellende biodiesel werd gebruikt dan enkeltellende biodiesel. Dit betekent dat ruim tweederde van de biodieselverplichting ingevuld werd met dubbelstellende biobrandstoffen. Nederland stuurt binnenkort een rapportage naar de Europese Commissie met daarin de details over de invulling van de Nederlandse biobrandstoffenverplichting. Deze rapportage zal ik u doen toekomen.

Vraag 5

Is de traceerbaarheid van biobrandstoffen op producentenniveau inmiddels al geregeld? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wanneer kan de Kamer de rapportage tegemoet zien?

Antwoord 5

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik naar de brief die ik u op 26 mei heb doen toekomen (kamerstukken II, 2009/10, 30 196 nr. 104). Hierin geef ik aan op welke wijze ik aan de traceerbaarheid vorm geef en dat voor 2010 met de branche een intentieverklaring is overeengekomen. Een eerste rapportage kunt u in de zomer van dit jaar tegemoet zien.

Vraag 6

Kunt u nauwgezet uiteenzetten wat de aard is van uw contacten met het Platform Duurzame Mobiliteit binnen het Regieorgaan Energietransitie en met de werkgroepen die daaronder resideren? Welke verzoeken en adviezen hebben zij het laatste jaar bij u neergelegd en wat heeft u hiermee gedaan? Welke verzoeken en adviezen heeft u bij hen neergelegd?

Antwoord 6

Het publiek privaatsamengestelde Platform Duurzame Mobiliteit (PDM) brengt gevraagd en ongevraagd adviezen uit. De adviezen van het platform worden gegeven aan de Interdepartementale Programmadirectie Energietransitie (IPE), die aangestuurd wordt vanuit zes departementen (EZ, V&W, LNV, VROM, Financiën, BUZA). Er zijn door PDM verschillende adviezen gegeven over de versnelde marktintroductie van geavanceerde biobrandstoffen. Deze betreffen het rijden op groen gas, respectievelijk waterstof en hybridisering van voertuigen, de vergroening van de leasector en tenslotte schone bussen. Recentelijk is hierover een vervolgadvisie gepubliceerd.

De adviezen van het platform hebben onder andere geleid tot het programma Auto van de Toekomst (Tender Innovatieve bussen, Regeling Tankstation Alternatieve Brandstoffen 1 en 2), de proeftuinen Elektrisch Rijden en Rijden op Waterstof, de in voorbereiding zijnde proeftuin Rijden op Biobrandstoffen en het programma Truck van de Toekomst.

Ook hebben leden van het PDM geparticipeerd in evaluaties en werkgroepen over energielabels voor voertuigen en over fiscale vergroeningsmaatregelen.

Daarnaast heeft de regering het PDM gevraagd om voor de sector mobiliteit een sectorakkoord te bewerkstelligen. Onlangs is de voortgang van dit sectorakkoord geëvalueerd. De Tweede Kamer is hierover op 29 april 2010 geïnformeerd als onderdeel van de tussenevaluatie van het Schoon en Zuinig programma (Kamerstukken II, 31 209, nr. 117).

Vraag 7

Wat is het accijnsbeleid ten aanzien van biowaterstof, op het moment dat dat op de markt geïntroduceerd zou worden?

Antwoord 7

Biowaterstof zal op afzienbare termijn geen rol spelen op de markt voor brandstoffen. Als dit op de markt wordt geïntroduceerd, zal worden bezien of accijns dan wel energiebelasting is verschuldigd en tegen welke tarieven. Dit zal afhangen van de wijze waarop en het doel waarvoor het product zal worden gebruikt.

Vraag 8

Wat zijn de resultaten van het subsidieprogramma Tankstations Alternatieve Brandstoffen? Is het probleem van achterblijvende vraag naar andere technieken in auto's vanwege achterblijvende tankmogelijkheden inmiddels doorbroken? Zo ja, waaruit blijkt dat? Zo nee, wat gaat u daaraan doen? Overweegt u bijvoorbeeld om tankstations te verplichten minstens een alternatieve brandstof aan te bieden?

Antwoord 8

Het door het ministerie van Verkeer en Waterstaat gecoördineerde en uitgevoerde subsidieprogramma Tankstations Alternatieve Brandstoffen-2007 (TAB-2007) heeft als resultaat dat € 1,8 miljoen subsidie is verleend aan 68 E85-pompen en aan 30 aardgaspompen.

Het subsidieprogramma TAB-2009 leidt tot subsidieverlening aan 53 aardgas-/groengaspompen, 3 E85-pompen en 4 B30-pompen. Er is € 3,6 miljoen aan subsidie verstrekt, waarvan € 1,6 miljoen is bekostigd door het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Door vijf provincies en twee Kaderwetgebieden is tezamen € 2 miljoen verstrekt.

Het rijk en de andere overheden hebben dus een forse inzet gepleegd in beide subsidieprogramma's om tot uitbreiding van de tankinfrastructuur te komen.

Het is nu aan de markt om het aantal auto's uit te breiden dat van de alternatieve brandstoffen gebruik maakt. De markt kent thans nog een kleine omvang en is in ontwikkeling.

Vraag 9

Wat is het Nederlandse standpunt inzake de mogelijke herziening van Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 (Pb. EU 2003, L283) inzake onder meer differentiatie van accijns naar energie-inhoud, waaraan u in uw antwoorden op onze eerdere vragen refereert?

Antwoord 9

Nederland staat niet op voorhand afwijzend tegenover een andere wijze van tarifiering. Dit is echter een complexe materie waarbij ook de relatie met andere Nederlandse belastingen in de vervoerssector belangrijk is. Zodra er een concreet voorstel is voor herziening van Richtlijn 2003/96/EG zal worden bezien wat de effecten hiervan zijn.

Vraag 10

Op welke wijze vindt er afstemming plaats met onze buurlanden over beleid gericht op duurzame mobiliteit en meer specifiek op fiscale ondersteuning daarvan? Wat zijn hiervan de resultaten?

Antwoord 10

Afstemming met onze buurlanden over beleid gericht op duurzame mobiliteit vindt plaats door bilaterale bezoeken van (ambtelijke) delegaties aan bijvoorbeeld Duitsland, België en het Verenigd Koninkrijk en door deelname van Nederland in diverse internationale werkgroepen van de Europese Unie en de Verenigde Naties. Formeel en informeel wordt ook over accijnswesties aangaande de nieuwe brandstoffen in het accijnsc comité gesproken maar dit kan niet worden gezien als afstemming met buurlanden over beleid en fiscale ondersteuning van duurzame mobiliteit.

Vraag 11

Zijn er Europese landen die meer succes hebben bij het bevorderen van duurzame mobiliteit dan Nederland? Welke? Wat kunnen wij daarvan leren?

Antwoord 11

In Nederland wordt duurzame mobiliteit onder meer bevorderd met subsidieprogramma's voor Proeftuinen voor duurzame mobiliteit waarmee de innovatie en de introductie van klimaatvriendelijke auto's op de Nederlandse wegen wordt gestimuleerd. Deze proeftuinen betreffen elektrisch en hybride vervoer, vervoer op waterstof, het gebruik van biobrandstoffen. Daarnaast is recent het innovatieprogramma Truck van de Toekomst opgesteld en aan de Tweede Kamer gezonden. In een aantal landen wordt ook volop aandacht besteed aan de introductie van duurzame mobiliteit. Elk land heeft specifieke aandachtspunten waar het zich op richt. Wat betreft de feitelijke introductie van biobrandstoffen zijn Zweden, Duitsland, Frankrijk en Oostenrijk koplopers in Europa. De verplichte percentages biobrandstoffen zijn in deze landen hoger dan in Nederland. Dat wordt voor een deel bereikt door fiscale stimulering van hoge blends biobrandstoffen, zoals E 85. Voor mijn visie ten aanzien van de Nederlandse situatie verwijs ik naar de in mijn antwoord op vraag 5 aangehaalde brief van 26 mei jl. Daarin wordt uiteengezet waarom het verstandig is de Nederlandse doelstelling de eerstkomende jaren met kleine stappen te verhogen.