

Vergaderjaar 2008–2009

30 175

Besluit luchtkwaliteit 2005

Nr. 59

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 oktober 2008

Naar aanleiding van het Algemeen Overleg op 3 juli 2008 over fiscale vergroening (31 492, nr. 3) informeer ik u mede namens de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de staatssecretaris van Financiën over de voortgang van de subsidiëring van roetfilters en over de stand van zaken ten aanzien van het opzetten van een sloopregeling voor personen- en/of bestelauto's met een dieselmotor.

Hiermee geef ik vervolg aan de toezegging van de staatssecretaris van Financiën tijdens het bovengenoemde overleg (TK 2008–2009, 31 492, nr. 3). De informatie over de subsidiëring van roetfilters plaats ik in de bredere context van voertuiggerichte stimuleringsmaatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit, waartoe – naast de subsidies voor retrofit roetfilters op vrachtwagens en bussen, affabriek filters voor taxi's en bestelwagens en de fiscale stimulering van affabriek roetfilters op personenwagens – ook de subsidies voor Euro 5 en EEV vrachtwagens behoren.

*FES-middelen voor verkeersmaatregelen ter verbetering van de
luchtkwaliteit*

In 2005 heeft het kabinet de inspanningen voor de verbetering van de luchtkwaliteit verhoogd. Er was immers op veel plaatsen binnen de bebouwde kom sprake van overschrijding van grenswaarden voor stikstofoxiden en fijn stof. Het was duidelijk dat Nederland zonder aanvullende maatregelen niet zou kunnen voldoen aan de nieuwe Europese Richtlijn Luchtkwaliteit en ook niet in aanmerking zou komen voor derogatie. Deze overschrijding is niet alleen uit het oogpunt van volksgezondheid onwenselijk, maar vormt ook een belemmering voor de economische ontwikkeling van ons land.

Mijn ambtsvoorganger heeft daarom ingezet op generieke maatregelen gericht op voertuigtechniek, en op een aanvullend beleidskader voor lokale maatregelen.

Het beleidskader voor lokale maatregelen kreeg vorm in het Nationaal

Voor de generieke op voertuigtechniek gerichte maatregelen is in 2005 vanuit het FES een bedrag van € 300 miljoen ter beschikking gesteld. Hiervan is € 240 miljoen op de begroting van VROM beschikbaar gekomen en € 12 mln op die van Verkeer en Waterstaat ten behoeve van de montage van roetfilters op OV-bussen. Daarnaast is € 48 miljoen ingezet voor fiscale stimulering (compensatie van gedeerde belastinginkomsten). Het huidige kabinet heeft de genoemde € 240 miljoen aangevuld met € 52 miljoen, zodat in totaal € 292 miljoen beschikbaar is gekomen op de VROM-begroting, voor verkeersmaatregelen in de periode 2006–2011.

Stimuleringssubsidies verkeersmaatregelen luchtkwaliteit

Van de hiervoor genoemde € 292 miljoen op de VROM-begroting is voor uitvoeringskosten in de periode 2006–[2010/2011] een bedrag van € 11,7 miljoen begroot (4% van het totaal), zodat het totale subsidiebudget € 280,3 miljoen bedraagt. Vanaf 2006 zijn bij het ministerie van VROM de volgende stimuleringsregelingen van kracht geworden:

- de regeling voor de montage van retrofit roetfilters op vrachtwagens en toerbussen; de regeling is in werking getreden op 1 oktober 2006;
- de regeling voor de aanschaf van vrachtwagens en bussen die voldoen aan de Euro 5-norm of de scherpere EEV-norm (EEV = enhanced environmentally friendly vehicle); de regeling is in werking getreden op 1 oktober 2006;
- de regeling voor de aanschaf van nieuwe taxi's en bestelwagens met affabriek roetfilter; de regeling is in werking getreden op 1 april 2006;
- de regeling voor de montage van retrofit roetfilters op personen- en bestelauto's; de regeling is in werking getreden op 1 juli 2006;
- de regeling voor de montage van roetfilters op bestaande en nieuwe mobiele werktuigen is op 1 januari 2008 in werking getreden.

Ook de volgende stimuleringsmaatregelen buiten de VROM-begroting zijn relevant:

- in de periode januari 2005 t/m september 2006 heeft via de milieu-investeringsaftrek (MIA) fiscale stimulering plaatsgevonden van de aanschaf van Euro 4- en Euro 5 vrachtwagens en toerbussen. Vanaf 1 oktober 2006 is deze fiscale regeling omgezet in de bovengenoemde subsidieregeling voor Euro 5 en EEV bussen en vrachtwagens;
- het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in de periode april 2006-juli 2007 de montage van retrofit roetfilters gesubsidieerd op bussen die worden ingezet in het openbaar vervoer;
- het ministerie van Financiën heeft in de periode 1 juni 2005 t/m 31 maart 2008 de aanschaf van personenauto's met affabriek roetfilter fiscaal gestimuleerd door middel van een korting van € 600 op de BPM;
- vanaf 1 april 2008 is voor nieuwe dieselpersonenauto's een fijnstof-differentiatie opgenomen in de BPM.

Bovenvermelde stimuleringsmaatregelen zijn goed aangeslagen. Het ministerie van VROM heeft het project Verkeersmaatregelen Luchtkwaliteit gestart en daarbij de uitvoering van het stimuleringsbeleid aan SenterNovem opgedragen. Bij het project werden partijen aan zowel de aanbodzijde als de vraagzijde betrokken met het oog op acties die nodig zijn om het stimuleringsbeleid op gang te brengen en efficiënt uit te voeren. Met de RDW werden daarbij afspraken gemaakt ten aanzien van benodigde typegoedkeuringen, registratie en monitoring.

Dankzij de inzet van het Rijk en de inspanningen van aanbieders in de markt (autofabrikanten, fabrikanten van roetfilters, importeurs en dealers) heeft het aanbod van emissieverminderende technologie een impuls gekregen. Bovendien heeft de communicatiecampagne «Een schonere lucht komt niet uit de hemel vallen» bewustwording bevorderd en een handelingsperspectief voor partijen aan de vraagzijde geboden. Hierbij denk ik met name aan partijen als de ANWB, leasemaatschappijen en wagenparkbeheerders.

Het NSL-beleid voor milieuzones, waarbij marktpartijen en andere overheden zijn betrokken, gaf een extra impuls aan genoemde stimuleringsmaatregelen.

Hoewel aldus een markt tot stand is gekomen die een bijdrage aan de verbetering van de luchtkwaliteit kan bieden, is er wel sprake van marktperfectionen. Een voorbeeld hiervan is dat vooral voor de personenauto's en lichte bestelwagens die in grote volumes op de markt zijn gekomen, retrofit roetfilters beschikbaar zijn, terwijl voor types met lagere resp. uitzonderlijk lage verkoopprijzen retrofit roetfilters vaak niet of nauwelijks beschikbaar zijn. Hoewel in de communicatie hierop wordt gewezen, leidt dit in een aantal gevallen tot teleurgestelde automobilisten.

In de hierna volgende tabel wordt aangegeven hoe de bij VROM voor de bovengenoemde subsidiemaatregelen beschikbare middelen tot heden zijn besteed en in hoeverre daardoor de eertijds gestelde doelen zijn gerealiseerd.

Tabel: Verantwoording bestede middelen op VROM-begroting voor stimulering roetfilters en Euro 5/EEV vrachtwagens en bussen

Regeling (startdatum)	Beschikbaar gesteld budget tot 15/8/2008	Toegezegde en betaalde subsidies in de periode v.a. in werking treden tot 1/8/2008	Aantal voertuigen in periode v.a. in werking treden tot 1/8/2008	Doelstellingen, zoals beoordeeld door het MNP
Retrofit vrachtwagens/bussen (1/10/2006)	€ 150 mln	€ 128,5 mln	21 893	eind 2007: 8 000 voertuigen; eind 2010: 16 000 voertuigen
Euro 5/EEV vrachtwagens en bussen (1/10/2006)	€ 37 mln	€ 30,9 mln	15 287 (Euro 5); 785 (EEV)	verkoop 2007: 7 000 voertuigen; jaarlijkse verkoop 2008–2009: 11 000 voertuigen
Affabriek roetfilters taxi's/ bestelauto's (1/4/2006)	€ 13 mln	€ 12,4 mln	2 153 (taxi's); 22 494 (bestelwagens)	eind 2007: 28 800 voertuigen; v.a. 2009: 100% van de voertuigen (= ca 65 000 voertuigen)
Retrofit roetfilters personen- en bestelauto's (1/7/2006)	€ 50 mln	€ 34,6 mln	73 346	eind 2007: 40 000 voertuigen; eind 2010: 120 000 voertuigen
Roetfilters mobiele werktuigen (1/1/2008)	€ 7 mln	€ 0,09 mln	40 werktuigen	eind 2010: 5% van de betreffende mobiele werktuigen
Totaal	€ 257 mln	€ 206,5 mln		

Het totaal van de door het ministerie van VROM voor subsidiëring ingezette middelen bedraagt medio augustus 2008 € 257 miljoen. Bijgevolg resteert voor de periode tot en met 2010 nog € 23,3 miljoen.

Zoals door de tabel wordt geïllustreerd, zijn de volgende opmerkingen over het verloop van de door het ministerie van VROM uitgevoerde stimuleringsmaatregelen te maken:

- met de regeling voor retrofit roetfilters op vrachtwagens en bussen worden de eertijds geformuleerde doelstellingen overtroffen;

- de uitvoering van de regeling voor Euro 5- en EEV-vrachtwagens en bussen verloopt conform de doelstelling;
- met de regeling voor taxi's en bestelwagens met affabriek roetfilter worden de beleidsdoelen niet gehaald. Medio 2008 is ca 80% van de nieuwe taxi's en 20% van de nieuwe bestelwagens voorzien van een affabriek roetfilter. In overleg met de sector wordt de aanpak momenteel geëvalueerd. De resultaten worden meegenomen bij de beleidsintensivering waartoe het kabinet in juli 2008 besloten heeft. Daarnaast wordt een convenant met betrokken partijen voorbereid om de volledige overgang naar bestelwagens met affabriek roetfilters te versnellen;
- met de uitvoering van de regeling voor retrofit roetfilters op personen- en bestelauto's worden tot heden de doelstellingen ruimschoots gerealiseerd. Er is onzekerheid of in de komende 2 jaar het animo onverminderd blijft;
- de regeling voor de stimulering van roetfilters op mobiele werktuigen is aarzelend op gang gekomen. Momenteel wordt bezien hoe het enthousiasme bij de doelgroep kan worden vergroot.

Bij de subsidieregeling ter stimulering van de montage van retrofit roetfilters op bussen voor het openbaar vervoer in de periode april 2006 – juli 2007 heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat ten behoeve van ruim 1300 voertuigen in totaal ongeveer € 9,5 miljoen subsidie verstrekt. Na sluiting van de regeling van VenW is de regeling voor zwaar transport van VROM opengesteld voor OV bussen. In verband hiermee is het overgebleven geld van de regeling van VenW is de VROM-begroting overgeheveld. Voorts is in de laatste twee jaar door eisen aan het materieel van decentrale overheden in de aanbestedingen van regionaal OV vooruitgang geboekt in vernieuwing van het materieel.

Met de BPM-korting voor personenauto's met affabriek roetfilters is het voor eind 2007 gestelde doel van 70% gerealiseerd: sinds juni 2005 is het percentage affabriek roetfilters op personenwagens gestegen van 8% naar 71% in december 2007. Mede onder invloed van de fijnstofdifferentiatie in de BPM is sinds 1 april 2008 het percentage roetfilters verder gestegen tot 95% in het tweede kwartaal van 2008. Het in 2005 bij de besluitvorming over reductie van verkeersemisies met het oog op de luchtkwaliteit beoogde doel voor 2009, affabriek roetfilters op 100% van nieuwe personenauto's, lijkt nagenoeg realiseerbaar.

Stand van zaken t.a.v. een sloopregeling voor personen- en bestelauto's
 Zoals het kabinet in zijn brief over het kabinetsstandpunt «milieuzonering bestelauto's en sloopregeling» (kamerstuk 31 305, nr. 37) heeft aangegeven, stelt het zich op het standpunt dat voor een sloopregeling geen rijksmiddelen worden aangewend, maar dat het aan de autobranche is om tot een adequate sloopregeling te komen. Daarbij kan een dergelijke regeling gefinancierd worden uit het fonds van Autorecycling Nederland (ARN), waarin de door de kopers van personen- en bestelauto's betaalde verwijderingsbijdragen zijn ondergebracht. Als gevolg van het feit dat de afgelopen jaren veel minder auto's zijn gesloopt dan ten tijde van de instelling van dit fonds werd verwacht, ten gunste van de doorverkoop naar het buitenland, is er in dit fonds cumulatie van financiële middelen ontstaan. Momenteel heeft dit fonds een omvang van 160 miljoen euro. Gezien deze situatie, en het feit dat deze door de (bestel)autokopers opgebrachte middelen in het fonds destijds zijn geoormerkt voor een verantwoordelijke sloop van oude (bestel)auto's, is het ministerie van VROM met de deelnemers (waaronder de RAI Vereniging) van dit fonds in gesprek getreden over de mogelijkheden voor een sloopregeling, te betalen uit dit fonds.

Deze gesprekken zijn momenteel nog gaande. De autobranche heeft daarbij al wel aangegeven bereid te zijn een sloopregeling op te zetten en daarvoor vanuit het ARN-fonds te willen bijdragen. Er is op dit moment echter nog geen duidelijkheid over de omvang van de financiële ruimte die hiervoor in het ARN-fonds aanwezig is. De hoogte van het aan te houden vermogen van ARN houdt ook verband met de investeringen die moeten worden gedaan voor een nieuwe PST-fabriek¹ en de risico's die met een dergelijke fabriek gelopen worden. Dit punt wordt in overleg met mijn ministerie zo snel mogelijk opgehelderd.

De autobranche laat ondertussen uitwerken hoe een sloopregeling er procedureel uit moet zien. Daarmee wordt een noodzakelijke stap gezet naar de realisatie en start van de sloopregeling. Gezien de gemeentelijke plannen voor milieuzonering voor bestelauto's en de gesprekken met het bedrijfsleven om hierover tot een convenant te komen, alsmede de recente politieke discussie rondom milieuzonering voor personenauto's, heeft het de voorkeur van het kabinet om een sloopregeling in belangrijke mate te richten op de bestelauto. Ook over dit punt zal ik de gesprekken met de autobranche de komende tijd intensief voortzetten.

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J. M. Cramer

¹ PST = post-shredder techniek.