

Kenmerk	W10.07.0255/III
Datum advies	16 augustus 2007
Vindplaats	Bijvoegsel Staatscourant 8 januari 2008, nr 5

Volledige tekst

Ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit etikettering energiegebruik personenauto's in verband met de aanpassing van energielabels voor nieuwe personenauto's met een reeds bij de fabriek geïnstalleerde aardgas- of LPG-installatie, met nota van toelichting.

Bij Kabinetsmissive van 23 juli 2007, no.07.002408, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Economische Zaken, mede namens de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, bij de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit etikettering energiegebruik personenauto's in verband met de aanpassing van energielabels voor nieuwe personenauto's met een reeds bij de fabriek geïnstalleerde aardgas- of LPG-installatie, met nota van toelichting.

Het ontwerpbesluit strekt ertoe auto's met een reeds bij de fabriek geïnstalleerde aardgas- of LPG-installatie een eigen energielabel toe te kennen, waarbij wordt aangegeven hoe energiezuinig die auto's zijn ten opzichte van auto's met benzine als brandstof. De Raad van State onderschrijft de strekking van het ontwerpbesluit, maar maakt daarbij de volgende kanttekening.

1. Het ontwerpbesluit past het Besluit etikettering energiegebruik personenauto's zodanig aan dat het energielabel voor nieuwe personenauto's met een reeds bij de fabriek geïnstalleerde aardgas- of LPG-installatie vanaf de datum van inwerkingtreding gebaseerd wordt op CO₂-uitstoot bij het gebruik van aardgas of LPG als brandstof.

Aan het energielabel is bij de aankoop van een nieuwe personenauto een bepaald bedrag aan belasting gekoppeld, gebaseerd op de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 (BPM). Afhankelijk van het label is er sprake van een belastingbonus, belastingneutraliteit of een belastingmalus.

In de nota van toelichting wordt uitgelegd dat het ontwerpbesluit in de praktijk naar verwachting slechts zal leiden tot een geringe toename in de verkoop van personenauto's met een in de fabriek geïnstalleerde aardgasinstallatie. Van LPG-auto's wordt in diezelfde nota gezegd dat zij vrijwel allemaal zijn voorzien van een naderhand ingebouwde installatie en aldus geen tot weinig profijt zullen hebben van de nieuwe regeling.

De Raad merkt op dat voor de personenauto's waarin af fabriek dergelijke installaties worden ingebouwd, geldt dat de gehele waarde, dus inclusief de aardgas- dan wel LPG-installatie, meetelt voor de catalogusprijs. Deze catalogusprijs is van belang, aangezien hij dient als grondslag voor zowel de BPM als de eventuele fiscale bijtelling op grond van de Wet inkomstenbelasting 2001. Deze fiscale consequenties leiden er in de praktijk toe dat veeleer wordt gekozen voor een retrofitinstallatie (naderhand ingebouwd) in plaats van een

affabriekinstallatie.

Voorts wijst de Raad er op dat op grond van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 voor het houden van een personenauto op LPG of aardgas een hoge brandstoftoeslag geldt. Het voorgaande roept de vraag op in hoeverre van het ontwerpbesluit een stimulerende werking uitgaat.

Daarnaast wijst hij er op dat de meeste personenauto's uit de doelgroep aardgas en LPG tevens voorzien zijn van een benzinetank. Het gebruik van benzine is dan ook niet uitgesloten, te meer gezien het feit dat het aantal pompen waar aardgas te krijgen is, zeer beperkt is. Deze beperking geldt in mindere mate voor LPG.

De Raad mist in de nota van toelichting eveneens een uitleg hoe de hier voorgestelde regeling zich verhoudt tot het gebruik van andere het milieu minder belastende vormen van brandstof, zoals biobrandstof.

De Raad adviseert in de nota van toelichting nader in te gaan op de doeltreffendheid van het voorgenomen besluit en de samenhang met andere maatregelen om het gebruik van het milieu minder belastende brandstoffen voor transportmiddelen te stimuleren.

2. Voor redactionele kanttekeningen verwijst de Raad naar de bij het advies behorende bijlage.

De Raad van State geeft U in overweging in dezen een besluit te nemen, nadat aan het vorenstaande aandacht zal zijn geschonken.

De Vice-President van de Raad van State

Bijlage bij het advies van de Raad van State betreffende no.W10.07.0255/III met redactionele kanttekeningen die de Raad in overweging geeft.

- In het ontwerpbesluit en de nota van toelichting de citeertitel van het te wijzigen besluit correct vermelden: Besluit etikettering energiegebruik personenauto's.

De ondertekening van het besluit dient tevens plaats te vinden door de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, aangezien de voordracht mede namens deze is uitgegaan.

Nader rapport (reactie op het advies) van 11 december 2007

1. De Raad merkt op dat voor de personenauto's waarin af-fabriek dergelijke installaties worden ingebouwd, geldt dat de gehele waarde, dus inclusief de aardgas- dan wel LPG-installatie, meetelt voor de catalogusprijs. Deze catalogusprijs is van belang, aangezien hij dient als grondslag voor zowel de BPM als de eventuele fiscale bijtelling op grond van de Wet inkomstenbelasting 2001. Deze fiscale consequenties leiden er in de praktijk toe dat veeleer wordt gekozen voor een retrofitinstallatie (naderhand ingebouwd) in plaats van een affabriekinstallatie. Hierover merk ik op dat dit de strekking van het besluit onverlet laat en dat dus van de betreffende fiscale maatregelen een positief effect op de aanschafkosten van personenauto's met een af-fabriek aardgas of LPG installatie uitgaat. De toelichting is op dit punt aangescherpt.

Vervolgens werpt de Raad de vraag op of de stimulerende werking die van het ontwerpbesluit uitgaat niet (ten dele) wordt tenietgedaan door de op grond van de Wet op de

motorrijtuigenbelasting 1994 hoge brandstoftoeslag voor personenauto's met aardgas of LPG als brandstof. In reactie hierop merk ik op dat, voor zover er van de betreffende toeslagen een negatieve stimulans uitgaat voor de aanschaf van dergelijke auto's, dit besluit niet ziet op het wegnemen van zo'n negatieve stimulans. Het doel van dit besluit is immers niet om aan de werking van de Wet op de motorrijtuigenbelasting te tornen, maar om de negatieve stimulans die uitgaat van de huidige etikettering van de betrokken auto's te corrigeren. Ten overvloed merk ik op dat, in verhouding tot de accijns op benzine of diesel, er slechts beperkt energiebelasting wordt geheven over aardgas als motorbrandstof. Bovendien geldt voor aardgasauto's een zogenoemde 'LPG-G3 korting' van ongeveer € 336, waardoor de door de Raad bedoelde belasting minder hoog is.

Voorts wijst de Raad erop dat personenauto's met aardgas en LPG als brandstof vaak ook zijn voorzien van een benzine installatie. Daardoor, aldus de Raad, is het gebruik van benzine met dergelijke auto's niet uitgesloten, en vanwege de beperkte hoeveelheid punten waar aardgas kan worden getankt zelfs waarschijnlijk. Dat geldt in mindere mate voor LPG. Ten aanzien van dit punt maak ik de volgende opmerking. De kosten van de aanschaf van personenauto's met aardgas of LPG als brandstof liggen hoger dan die van de aanschaf van personenauto's met benzine of diesel als brandstof. Deze hogere aanschafkosten worden alleen financieel rendabel indien het merendeel van de kilometers die met de betreffende personenauto worden gereden met aardgas of LPG als brandstof worden afgelegd. Dit rechtvaardigt de verstrekking van het energielabel dat betrekking heeft op de aardgas- of LPG-installatie. Daarbij komt dat het aantal punten waar aardgas kan worden getankt op het ogenblik snel toeneemt.

Tenslotte mist de Raad in de nota van toelichting een uitleg van hoe de voorgestelde regeling zich verhoudt tot het gebruik van andere het milieu minder belastende vormen van brandstof, zoals biobrandstof. Hierover merk ik op dat etikettering van personenauto's met andere brandstoffen die het milieu (ook) minder belasten niet mogelijk is. Bij dieselauto's met bijvoorbeeld biodiesel als brandstof, is geen sprake van een speciale installatie die het gebruik van deze brandstof mogelijk maakt. Bij dieselauto's wordt de test als bedoeld in Richtlijn 80/1268/EG alleen met diesel als brandstof uitgevoerd. Voor dieselauto's kan dus alleen een energielabel op basis van de CO₂-uitstoot met diesel als brandstof worden bepaald. Een energielabel met biodiesel als brandstof is niet mogelijk omdat de officiële waarde voor de CO₂-uitstoot op biodiesel niet beschikbaar is. Een label met biodiesel als brandstof is bovendien niet effectief, omdat de CO₂-uitstoot per kilometer van die brandstof niet veel verschilt van de CO₂-uitstoot van 'gewone' diesel.

Bij auto's met een mengsel van 85% bio-ethanol en 15% benzine (E85) als brandstof is ook nog geen sprake van een geharmoniseerde Europese testmethode om de CO₂-uitstoot te meten. Ook voor auto's met E85 als brandstof is een energielabel op basis van de CO₂-uitstoot met E85 als brandstof dus nog niet mogelijk.

Bij auto's met Pure Plantaardige Olie (PPO) als brandstof geldt dat de betreffende installaties alleen naderhand in de auto worden geplaatst. Om die reden is ook voor PPO geen specifiek energielabel mogelijk.

De toelichting is zodanig aangepast, dat deze omstandigheden omtrent de specifieke etiketten voor dergelijke brandstoffen nader is verhelderd.

Ik heb van de gelegenheid gebruik gemaakt om het ontwerpbesluit en de toelichting te wijzigen, met het oog op de voor het jaar 2008 toe te passen constanten en waarden voor bepaling van de referentie CO₂-uitstootnorm voor etikettering van auto's. Gebleken is dat toepassing van de door de RDW voor 2008 vastgestelde constanten en waarden onbedoelde en ongewenste gevolgen heeft voor de etikettering van het energieverbruik van bepaalde

modellen personenauto's. Bepaalde modellen, die op zich zeer energiezuinig zijn, zouden hierdoor ten onrechte een onzuinig label krijgen of niet langer voor het A-label in aanmerking komen. Als gevolg hiervan zou voor deze modellen een hogere aankoopbelasting gelden. Om dit te voorkomen is bepaald dat de voor 2007 berekende constanten en waarden voor berekening van de CO₂-referentienorm ook voor 2008 van toepassing zijn.

2. Het besluit en de toelichting zijn naar aanleiding van de redactionele opmerkingen van de Raad aangepast. Ik heb van de gelegenheid gebruik gemaakt de toelichting op enkele punten redactioneel te wijzigen.

3. Bovendien heb ik van de gelegenheid gebruik gemaakt een noodzakelijke wijziging aan te brengen in het Tijdelijk besluit subsidies milieukwaliteit van de elektriciteitsproductie door middel van warmtekrachtkoppeling. Dit besluit zal pas per 31 december 2008 vervallen.

Ik moge U hierbij, mede namens de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, het gewijzigde ontwerpbesluit en de gewijzigde nota van toelichting doen toekomen en U verzoeken overeenkomstig dit ontwerp te besluiten.

De Minister van Economische Zaken

[Ontwerpregeling met toelichting \(doc, 52 kB\)](#)