

Doet het kabinet de zuinige auto in de ban?

Het kabinet wil de belastingkorting voor zuinige auto's aanpassen. Dit leidde eerder dit jaar tot enige commotie omdat de nieuwe plannen ongunstig zouden uitpakken voor de staatskas en voor het milieu. Uit onderzoek van PBL blijkt dat de nieuwe plannen tot een iets zwaarder en onzuiniger autopark leiden. De daling van de CO₂-emissie van het personenauto's tot 2020 valt hierdoor iets lager uit. Per saldo blijft het fiscale vergroeningsbeleid voor personenauto's dat vanaf 2006 is ingezet echter gunstig voor het milieu. Met de nieuwe plannen komt ook een einde aan de forse daling van de overheidsinkomsten van de afgelopen jaren.

Inleiding

Eind mei 2011 ontstond er enige commotie door berichten in de media dat het kabinet de belastingvoordelen voor zuinige auto's wilde afschaffen. Bij de bekendmaking van de plannen begin juni in de Autobrief bleek dat de fiscale stimulering van zuinige auto's toch bleef bestaan¹. Wel wilde staatssecretaris Weekers van Financiën de bestaande regelingen inperken. De zorgen over de nieuwe plannen bleven daarmee bestaan. Het nieuwe beleid zou onzuinige auto's goedkoper maken en zuinige auto's duurder. Dit zou slecht zijn voor de staatskas en voor het milieu². Medio november 2011 was er opnieuw onrust, dit maal over de fiscale bijtelling voor elektrische auto's. De coalitiepartijen wilden de vrijstellingsregeling voor deze auto's inperken, wat volgens critici de introductie van elektrisch rijden ernstig zou belemmeren. In dit artikel kijken we of de nieuwe plannen

tot de aanschaf van meer onzuinige auto's leiden en wat de milieueffecten daarvan zijn. Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) heeft dat onderzocht in het kader van de studie 'Effecten van het kabinetsbeleid voor milieu en klimaat'³.

Autobelastingen afgelopen jaren steeds groener

De afgelopen jaren is de fiscale stimulering van zuinige auto's in stappen geïntensiveerd. In 2006 is een bonus-malusregeling ingevoerd op basis van het energielabel: voor zuinige auto's gold een korting op de aanschafbelasting (Belasting Personenauto's en Motorrijwielen, BPM), voor onzuinige auto's een toeslag. Twee jaar later werd deze regeling aangescherpt en werd een extra CO₂-toeslag ingevoerd voor zeer onzuinige auto's, de zogenaamde slurptax.

Eind 2008 heeft het toenmalige kabinet op verzoek van de Tweede Kamer besloten om de BPM stapsgewijs om te bouwen naar een heffing die vrijwel volledig afhankelijk is van de CO₂-uitstoot van de auto. Het resultaat was een progressief BPM-stelsel met drie CO₂-afhankelijke belastingschijven dat de afgelopen jaren stapsgewijs is ingevoerd.

In 2008 is tevens de 'zeer zuinige auto' geïntroduceerd in het belastingstelsel. Dit zijn dieselauto's met een CO₂-uitstoot van 95 g/km of lager of andere auto's (benzine, hybride, etc.) met een CO₂-uitstoot van 110 g/km of lager. Deze auto's kregen in eerste instantie een korting op de wegenbelasting (motorrijtuigenbelasting, MRB) en zijn sinds 2010 zelfs volledig vrijgesteld van zowel de BPM als de MRB. Ten slotte is de fiscale bijtelling voor zeer zuinige auto's van de zaak verlaagd van 22 procent naar 14 procent, terwijl deze voor andere auto's is verhoogd naar 25 procent. Voor zuinige auto's van de zaak is in 2009 een extra categorie toegevoegd van 20 procent.

Gerben Geilenkirchen, Jordy van Meerkerk, Anco Hoen

Ir. G.P. Geilenkirchen (gerben.geilenkirchen@pbl.nl) is beleidsonderzoeker bij het Planbureau voor de Leefomgeving. MSc J. van Meerkerk (jordy.vanmeerkerk@pbl.nl) is beleidsonderzoeker bij het Planbureau voor de Leefomgeving. Drs. A. Hoen (anco.hoen@pbl.nl) is beleidsonderzoeker bij het Planbureau voor de Leefomgeving.

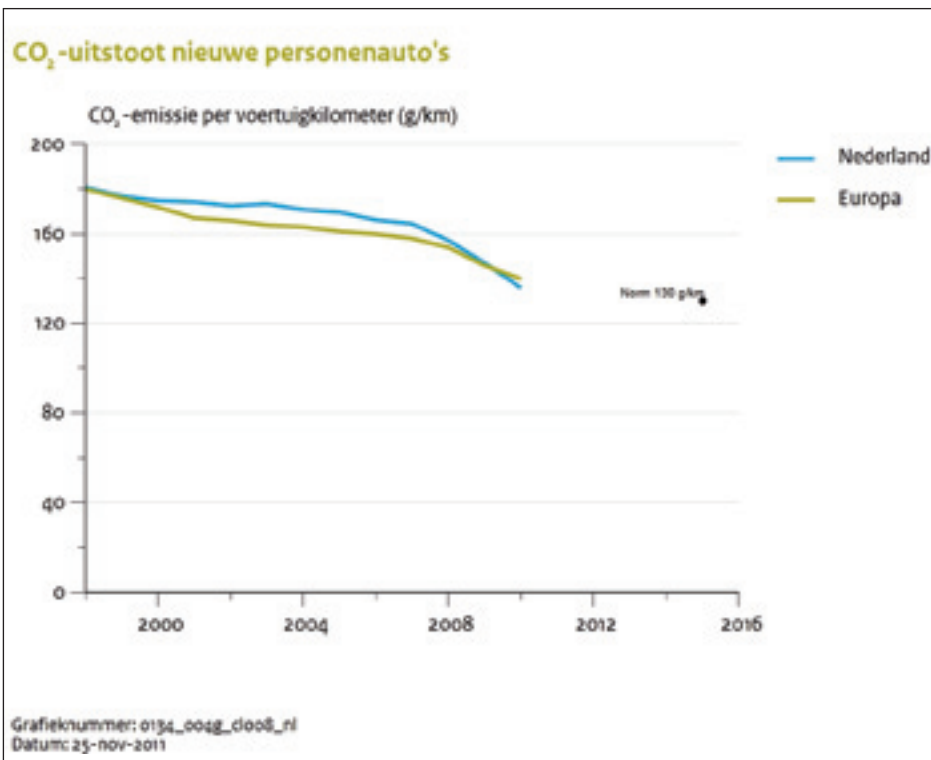
Vergroening van de autobelastingen leidt tot zuiniger autopark

De vergroening van de autobelastingen heeft effect gehad. De verkopen van auto's met een groen energielabel zijn de afgelopen jaren fors toegenomen⁴. Recentelijk zijn ook de verkopen van zeer zuinige auto's flink gestegen. In 2008 was circa 8% van alle nieuwe benzineauto's een zeer zuinige auto. Dit aandeel is sindsdien gestegen tot 15% in 2009, 20% in 2010 en 27% in de eerste helft van 2011.

De verkopen van zeer zuinige dieselauto's zijn nog veel harder toegenomen. In 2008, toen de zeer zuinige auto werd geïntroduceerd in het belastingregime, waren er nauwelijks zeer zuinige diesels op de markt. Het aandeel in de verkopen was dan ook nihil tot en met 2009. Toen in 2010 deze auto's volledig werden vrijgesteld van MRB en BPM nam het aanbod en de verkopen van deze auto's snel toe. In 2010 was al één op de vier nieuwe dieselauto's een zeer zuinige auto. In de eerste helft van 2011 gold dat voor maar liefst de helft van alle nieuwe dieselauto's.

De differentiatie van de fiscale bijtelling voor auto's van de zaak heeft ook tot een zuiniger zakelijk wagenpark geleid. Bijna één vijfde van de zakelijke rijders rijdt in een (zeer) zuinige auto⁵.

Door de toegenomen verkopen van (zeer) zuinige auto's is de gemiddelde CO₂-uitstoot



Figuur 1. CO₂-emissie per voertuigkilometer van nieuwe personenauto's, 1998-2010

van nieuwe auto's in Nederland sterk gedaald: van 164 g/km in 2007 tot 136 g/km in 2010. Daarmee ligt Nederland inmiddels onder het Europese gemiddelde van 140 g/km en bezet Nederland de achtste plaats in de EU6. Voorheen daalde de CO₂-uitstoot in Nederland juist langzamer dan in de EU en lag Nederland boven het Europese gemiddelde (zie Figuur 1). In de eerste helft van 2011 is de gemiddelde CO₂-uitstoot zelfs gedaald tot 128 g/km. Daarmee ligt het niveau nu al onder de Europese norm van 130 g/km die vanaf 2015 geldt.

De nieuwe plannen van het kabinet

De toegenomen verkopen van zuinige auto's heeft ook een keerzijde: de inkomsten uit de autobelastingen zijn de afgelopen jaren sterk gedaald. Vooral de BPM-inkomsten namen af: van 3,6 miljard euro in 2007 tot 2,1 miljard euro in 2010. Van deze daling is circa 1 miljard toe te schrijven aan de toegenomen verkopen van (zeer) zuinige auto's. De rest is het gevolg van ander beleid. Waar de gemiddelde BPM per auto in 2007 zo'n 7.000 euro bedroeg, was dit in 2010 nog zo'n 4.300 euro.

De sterke toename van de verkopen van zuinige auto's was voor het Ministerie van Financiën aanleiding om onderzoek te laten doen naar de effectiviteit van de huidige regelingen. In dit onderzoek, dat is uitge-

voerd door Ecorys, wordt geconcludeerd dat de huidige stimulering van (zeer) zuinige auto's zeer effectief is maar niet efficiënt⁷. Er worden weliswaar veel meer zuinige auto's verkocht, maar daar staat een forse derving van overheidsinkomsten tegenover. Het aandeel belastingvrije auto's neemt zonder beleidswijzigingen bovendien verder toe tot ruim 60 procent in 2015. De BPM-inkomsten zouden daardoor dalen naar 1,3 miljard euro.

Het huidige systeem is op termijn dus niet houdbaar. Ecorys heeft daarom een alternatief belastingregime uitgewerkt. Dit regime moet leiden tot stabiele(re) verkoopaantallen en BPM-inkomsten en moet de autokoper prikkelen tot aanschaf van een zuinige auto. De voorstellen van Ecorys zijn vrijwel volledig overgenomen in de Autobrief. Op verzoek van de Tweede Kamer heeft de Staatssecretaris in het Belastingplan 2012 nog een aantal wijzigingen doorgevoerd in deze voorstellen, met name voor de meest onzuinige auto's. De huidige voorstellen behelzen op hoofdlijnen het volgende:

- Het nieuwe BPM-stelsel kent vier belastingstapjes met oplopende tarieven naarmate de CO₂-uitstoot van de auto hoger ligt.
- De CO₂-grens voor BPM-vrijstelling wordt de komende jaren stapsgewijs verlaagd zodat alleen nog de allerezuinigste auto's zijn vrijgesteld.

- De tarieven en grenzen voor de CO₂-gerelateerde BPM zijn zodanig vormgegeven dat iedere gram CO₂-uitstoot van benzine- en dieselauto's even zwaar wordt belast.
- De vaste dieseltoeslag in de BPM voor dieselauto's wordt vervangen door een variabele toeslag die geldt vanaf een CO₂-uitstoot van 70 gram per kilometer. De volledige vrijstelling van de BPM voor dieselauto's verdwijnt daarmee en ook de grote verschillen in BPM tussen dieselauto's die wel en niet zijn vrijgesteld behoren tot het verleden.
- De MRB-vrijstelling voor zeer zuinige auto's verdwijnt na 2015. Tot 2013 blijft de huidige regeling van kracht, in 2014 en 2015 geldt alleen nog een vrijstelling voor auto's met een CO₂-uitstoot van 50 g/km of lager.
- De CO₂-grenzen voor de lagere fiscale bijtelling voor auto's van de zaak worden de komende jaren stapsgewijs verlaagd. De 0% bijtelling voor volledig elektrische auto's blijft op verzoek van de Tweede Kamer gelden tot eind 2013. In de oorspronkelijke plannen zou de vrijstelling tot eind 2015 gelden. In plaats daarvan geldt nu in 2014 en 2015 een bijtelling van 7%. Wel is het bereik van de regeling uitgebreid tot alle auto's met een CO₂-uitstoot van 50 g/km of minder. Hierdoor vallen niet alleen elektrische auto's onder de regeling, maar waarschijnlijk ook de meeste plug-in hybrides.

Met de nieuwe BPM-tarieven verwacht Financiën jaarlijks zo'n 2,1 miljard aan BPM op te halen, uitgaande van circa 500.000 nieuwverkopen en een door Ecorys verwachte daling van de CO₂-uitstoot van die nieuwverkopen van 3,4% per jaar. De BPM-inkomsten zouden daarmee de komende jaren op hetzelfde niveau blijven als in 2010 en 2011. De lastenverlichting van 1 miljard euro in de afgelopen jaren wordt dus niet teruggedraaid. Reden hiervoor is de toezegging van toenmalig Staatssecretaris van Financiën De Jager bij de introductie van de CO₂-afhankelijke BPM dat gedragsveranderingen als gevolg van het nieuwe stelsel niet gecompenseerd worden in de tariefstelling. Dit betekent dat wanneer de verkopen van zuinige auto's toenemen als gevolg van de CO₂-afhankelijke BPM, met als gevolg lagere overheidsinkomsten, de BPM-tarieven niet omhoog zullen



gaan. Maar er zijn naast gedragsveranderingen ook andere redenen voor de inkomstenderving zoals de Europese CO₂-normen, de recessie en fluctuerende brandstofprijzen. Hoeveel auto's precies zuiniger zijn geworden door deze laatste factoren is lastig te bepalen. Het kabinet heeft er met het huidige stelsel voor gekozen om de gehele inkomstenderving in de BPM van de afgelopen jaren terug te geven aan de autokoper.

Effecten nieuwe plannen op autobezit en milieu

De analyses van het PBL met het automarktmodel Dynamo⁸ laten zien dat de nieuwverkopen van zware, onzuinige auto's toenemen door de nieuwe plannen van het kabinet. Dit gaat ten koste van de verkoop van lichte en zuinige modellen. Voor veel modellen die nu belastingvrij zijn, moet straks weer belasting worden betaald. Deze modellen worden dus duurder in aanschaf en daarmee onaantrekkelijker voor autokopers. Daar staat tegenover dat de BPM op onzuinige auto's daalt. De totale BPM-inkomsten moeten immers constant blijven en omdat bij zuinige auto's meer BPM wordt opgehaald dan nu het geval is, dalen de inkomsten van onzuinige auto's. De analyses laten daarnaast een lichte daling zien van de nieuwverkopen en op termijn ook een iets kleiner autopark. Dit komt omdat de nieuwe BPM-tarieven voor de komende jaren iets hoger liggen dan in het huidige stelsel was voorzien om verdere daling van de BPM-inkomsten te voorkomen. Deze lastenverzwaring ten opzichte van het referentiepado leidt ertoe dat auto's iets duurder worden, waardoor de verkopen licht dalen en op termijn ook het autobezit en -gebruik iets lager liggen.

Als gevolg van de toegenomen verkopen van onzuinige auto's neemt de gemiddelde CO₂-uitstoot van nieuwe auto's toe met zo'n

2 à 3 gram per kilometer. Op termijn is ook het autopark hierdoor iets minder zuinig. Dit effect wordt deels gecompenseerd door de lichte afname van het autogebruik. Per saldo valt de geraamde CO₂-emissie van het personenautopark in 2020 circa 0,1 à 0,2 megaton hoger uit dan in het referentiepado (met het huidige belastingregime). Overigens verwachten we nog steeds een daling van de CO₂-emissie van het personenautoverkeer tot 2020, mede door de Europese CO₂-normering voor nieuwe auto's. Ook het Nederlandse fiscale beleid draagt hieraan bij: per saldo pakken de beleidswijzigingen van de afgelopen jaren nog steeds gunstig uit voor het milieu.

Omdat de MRB op dieselauto's hoger is dan op benzineauto's leidt het verdwijnen van de MRB-vrijstelling tot minder vraag naar dieselauto's. Het gelijktrekken van de grenzen en tarieven in de BPM voor diesel en benzine is daarentegen gunstig voor dieselauto's. Per saldo verwachten we een lichte groei van het aandeel dieselauto's. Dit leidt tot een lichte toename van de NOx-emissie in 2020 van circa 0,2 à 0,3 kiloton ten opzichte van het referentiepado. De huidige euro-5 dieselauto's stoten per kilometer namelijk meer NOx uit dan de huidige benzineauto's. Met de introductie van de euro-6 emissienormen in 2014 wordt het verschil tussen benzine- en dieselauto's een stuk kleiner, maar ook dan ligt de NOx-uitstoot van nieuwe dieselauto's naar verwachting nog iets hoger dan die van benzineauto's.

De emissie van fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) neemt licht af door de nieuwe plannen. Met de introductie van de euro-5 emissienormen in 2009 zijn inmiddels alle nieuwe dieselauto's uitgerust met een gesloten roetfilter. Nieuwe dieselauto's stoten hierdoor net als nieuwe benzineauto's nog maar heel weinig fijn stof uit en de toename van het aantal dieselauto's heeft daarom een verwaarloosbaar effect op de totale emissie van fijn stof. Omdat er als gevolg van de nieuwe plannen iets minder kilometers worden gereden, daalt de emissie van fijn stof licht.

De milieueffecten van vrijstelling van de fiscale bijtelling voor auto's met een CO₂-uitstoot van 50 g/km of minder (zoals elektrische auto's en plug-in hybrides)

hebben we niet gekwantificeerd. Dit geldt ook voor de recente wijzigingen in de regeling die op verzoek van de Tweede Kamer zijn doorgevoerd. We verwachten dat het marktaandeel van deze auto's nog gering zal zijn de komende jaren, waardoor ook de milieueffecten van deze maatregel gering zijn. De vrijstellingen kunnen echter wel helpen om de introductie van elektrisch rijden te versnellen en een prikkel geven om de ontwikkeling van de laadinfrastructuur voor elektrische auto's te bevorderen.

Conclusies en discussie

Door de nieuwe belastingplannen van het kabinet zal de autoverkoop iets dalen. Het nieuwe stelsel is zodanig ingericht dat de totale inkomsten uit de aanschafbelasting gelijk blijven. Hierdoor zal de niet-vrijgestelde auto wat minder zwaar belast worden. De onzuinige auto's worden daarmee aantrekkelijker en zullen in de toekomst iets meer worden verkocht ten nadele van de (zeer) zuinige auto's. Dit leidt op lange termijn tot een licht hogere CO₂-uitstoot van het Nederlandse personenautopark. Ook verwachten we een lichte groei van het aantal dieselauto's met als gevolg iets meer NOx-emissie ten opzichte van het referentiepado.

Kanttekening bij deze milieueffecten is dat zowel het Europese normeringsbeleid als het Nederlandse fiscale beleid zich richt op de CO₂-uitstoot van de auto's zoals is gemeten tijdens de Europese typegoedkeuring. Het is al langer bekend dat de CO₂-uitstoot van de auto's in de praktijk gemiddeld hoger ligt dan in de test. TNO concludeerde recentelijk dat het verschil tussen test en praktijk groter lijkt te worden naarmate de CO₂-uitstoot in de test lager ligt¹⁰. Hiermee zou een deel van de emissiedaling in de test weer verdampen en zou de effectiviteit van zowel het Europese als het Nederlandse beleid afnemen. Nader onderzoek moet uitwijzen in hoeverre dit het geval is.

Verder is het de vraag is of het huidige systeem wel tot de door Financiën gewenste robuuste verkoopaantallen en overheidsinkomsten leidt. De ervaringen met het huidige systeem laten zien dat het moeilijk is om in te schatten hoe de autonome ontwikkeling van het autoaanbod verloopt. Het autoaanbod is de afgelopen paar jaar aanzienlijk



sneller zuiniger geworden dan eerder werd verwacht. Dit heeft er mede toe geleid dat de huidige fiscale stimulering succesvoller was dan Financiën eerder heeft ingeschat, met de forse inkomstenderving als gevolg⁹. Er is een kans dat zich de komende jaren een soortgelijke ontwikkeling voordoet onder invloed van de aangekondigde Europese CO₂-norm van 95 g/km voor 2020. Omgekeerd kan het ook zijn dat het aanbod van zuinige auto's stagneert omdat de doelen voor 2015 al bijna zijn gehaald. Dit kan leiden tot hogere BPM-inkomsten.

Als we de nieuwe kabinetsplannen bezien in samenhang met het brede pakket van fiscale vergroeningsmaatregelen dat vanaf 2006 voor personenauto's van kracht is geworden dan is er per saldo nog steeds sprake van een positief milieueffect. De vergroening van de autobelastingen heeft de afgelopen jaren geleid tot een forse stijging van de verkoop van zuinige auto's. Eerder is al eens ingeschat dat deze fiscale maatregelen gecombineerd in 2020 tot een daling van de CO₂-uitstoot leiden van circa 0,5 à 0,7 megaton¹¹. Door de huidige kabinetsplannen wordt dit effect iets kleiner. Daarbij moet bedacht worden dat het huidige stelsel niet houdbaar is, de verkopen van zeer zuinige auto's zijn de afgelopen jaren zo snel toegenomen dat de overheidsinkomsten uit autobelastingen fors zijn gedaald. Momenteel is al sprake van een lastenverlichting van circa 1 miljard en zonder ingrijpen zou dit nog verder toenemen. Anders gezegd, de 0,1 à 0,2 Mton CO₂-reductie die we nu mislopen zou zeer duur betaald zijn geweest.

Critici van de plannen hebben aangegeven dat het kabinet de lastenverlichting ook had kunnen terugdraaien. Dat zou de negatieve milieueffecten hebben kunnen beperken en zelfs tot positieve milieueffecten kunnen leiden. Daarvoor zou het huidige kabinet echter wel de belofte van het vorige kabinet hebben moeten breken. ●

Referenties

1. *Ministerie van Financiën, 2011. Autobrief. Fiscale stimulering van (zeer) zuinige auto's en enkele andere onderwerpen op het gebied van de autobelastingen. Ministerie van Financiën, Den Haag.*
2. *Biezen, M. van, 2011. Weekers geeft korting op brandstofs slurpende auto. NRC Handelsblad, 2011-06-14.*
3. *PBL en ECN, 2011. Effecten van het kabinetsbeleid voor milieu en klimaat. Rapportnummer 500003008. PBL, Den Haag. ECN, Petten.*
4. <http://www.compendiumvoordeel-omgeving.nl/indicatoren/nl0537-Energie-labels-personeauto's.html?i=9-53>
5. *RDC en A. Management, 2010. Nationaal auto van de zaak onderzoek 2010, RDC.*
6. *T&E, 2011. How clean are Europe's cars? An analysis of carmaker progress towards EU CO₂ targets in 2009. Brussel, Transport & Environment.*
7. *Ecorys, 2011. Fiscale stimulering (zeer) zuinige auto's. Onderzoek aanpassing zuinigheidsgrenzen. Ecorys, Rotterdam.*
8. *MuConsult, 2010. Dynamo 2.2: Dynamic Automobile Market Model. Technische eindrapportage. Amersfoort, MuConsult bv.*
9. *Kieboom, S. F., G. P. Geilenkirchen, J. van Meerkerk, 2010. Consument zuinig bij aankoop nieuwe auto? De toegenomen verkopen van zuinige auto's verklaard. Bijdrage aan CVS Roermond. PBL, Den Haag.*
10. *Ligterink, N.E. en B. Bos, 2010. CO₂-uitstoot van personenwagens in norm en praktijk. Analyses van gegevens van zakelijke rijders, Delft: TNO Industrie en Techniek.*
11. *Hoen, A. en anderen, 2010. Verkeer en vervoer in de Referentieraming energie en emissies 2010-2020. Broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen. Rapportnummer: 500161003. PBL, Den Haag. ECN, Petten.*

colofon

ISSN 1569-3449
Jaargang 17, 2012, nr 1

Tijdschrift Milieu is een uitgave van de VVM en verschijnt achtmaal per jaar in een oplage van 2.500 exemplaren.

VVM-lidmaatschap 2012

- Persoonlijk: € 125,-
 - Instellingen en bedrijven: € 700,-
 - Studenten: € 40,-
 - Gepensioneerden, recent afgestudeerden, partners en uitkeringsgerechtigden: € 80,-
 - Proeflidmaatschap (6 mnd) € 45,-
- VVM-leden ontvangen Milieu gratis.

Abonnementenprijs 2012

Abonnement voor niet-leden:
€ 125,- (excl. 6% BTW, incl.verzendkosten)
Los nummer: € 15,- (incl. BTW)

VVM-bureau

Zeliha Altin
Drs Rachel Heijne (directeur)
Marie Thérèse van Heijningen
Sara Jantzen
Caroline van der Laan
Lisette Pellikaan
JArthur van Schendelstraat 800
3511 ML Utrecht
Postbus 19039, 3501 DA Utrecht
Telefoon: 030-2322989, Fax: 030-2328041
E-mail bureau@vvm.info
Website www.vvm.info

Hoofdredacteur

Jan de Graaf, 06-21905843, graafcom@wxs.nl

Drukproefcorrectie

Rachel Heijne

Ontwerp

Made in Haarlem

Opmaak en druk

ELMA Multimedia B.V., Gery Kuilman

Advertentieverkoop

ELMA Multimedia B.V., (0226 - 331600)
Email info@elma.nl

Redactieraad Milieu Dossier:

Leo Jansen (vz.), Maarten van het Bolscher (Ministerie van IenM), Ruud Bruggeman (BMC), Eduard Dame (Ministerie van IenM), Maurits Groen (MGMC), Joop van Ham, Emile Schols (RIVM) en Jan Wijminga (Ministerie van IenM).

Redactieadviesraad

mr. Jan van den Broek, VNO-NCW
Jacqueline Cramer, Universiteit Utrecht / Utrecht Sustainability Institute
ing. Vera Dalm, Milieu Centraal
ir. Cees van Deelen, TNO
ir. Hub Diederer, PBL
dr. Carel Dieperink, Universiteit Utrecht
Jaap Jelle Feenstra, Havenbedrijf Rotterdam
Jan Fransen, Stichting Natuur en Milieu
prof. Dr. Leo Jansen
Carolien Kroeze, Wageningen Universiteit
drs. Dries van Loenen, Ministerie van EZ
ir. Jan Karel Mak, Deerns Raadgevende Ingenieurs
prof. dr Rudy Rabbinge, Wageningen Universiteit
Annemarie van der Rest, Shell Nederland B.V.
ir. Jean Paul van Soest, zelfstandig adviseur
Fred Tonneijck, Triple E
Louise Vet, NIOO-KNAW

Tenzij anders vermeld zijn de foto's in dit nummer gemaakt door Michiel Wijnbergh.

Prijswijzigingen, zet- en drukfouten voorbehouden.
Aan de informatie in Milieu kunnen geen rechten worden ontleend.

Tijdschrift Milieu wordt op FSC-papier gedrukt.