

Vergaderjaar 2016–2017

34 545

Wijziging van de Wet belastingen op milieugrondslag (Wet tijdelijk verlaagd tarief laadpalen met een zelfstandige aansluiting)

Nr. 6

NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG

Ontvangen 26 oktober 2016

Inhoudsopgave

	blz.
1. Algemeen	1
2. Hoofdpijnen van het wetsvoorstel	1
3. EU-aspecten	8
4. Budgettaire aspecten	8
5. Gevolgen voor bedrijfsleven en burger	9
6. Advies en consultatie	9

1. Algemeen

Het kabinet heeft met interesse de vragen en opmerkingen van de leden van de fracties van de VVD, de PvdA, de SP, het CDA, de PVV, D66, GroenLinks en de SGP gelezen.

Bij de beantwoording wordt de volgorde van het verslag zoveel mogelijk aangehouden.

2. Hoofdpijnen van het wetsvoorstel

De leden van de fractie van de VVD vragen naar de samenloop van de voorgestelde maatregel voor laadpalen in de energiebelasting met de subsidie vanuit de Green Deal openbaar toegankelijke laadinfrastructuur elektrisch vervoer. De subsidieregeling voorziet in een subsidie vanuit het Rijk aan de gemeente ter ondersteuning van het gemeentelijk stimuleringsbeleid voor de uitrol van laadinfrastructuur. Zonder bijdrage van de gemeente aan openbare laadinfrastructuur is nog geen sprake van een sluitende businesscase. Het verlaagde tarief in de energiebelasting zorgt er voor dat laadpaalexploitanten per geleverde kWh minder energiebelasting hoeven af te dragen. Dit draagt bij aan de verbetering van de businesscase van openbare laadpalen.

De leden van de fracties van het CDA en de PVV vragen waarom niet in plaats van de maatregel in de energiebelasting de reeds bestaande subsidie Green Deal laadinfrastructuur elektrisch vervoer wordt verhoogd. Met het voorstel voor een verlaagd tarief voor laadpalen in de energiebelasting geef ik uitvoering aan de motie Van Weyenberg/Grasshof die is aangenomen door uw Kamer.¹ In die motie wordt het kabinet opgeroepen om een faciliteit in te voeren in de energiebelasting gericht op openbare laadpalen. Ik heb zowel bij de behandeling van het Belastingplan 2016 als in mijn brief in reactie op de motie aangegeven dat de energiebelasting geen knelpunt is voor de transitie naar elektrisch rijden gezien de lage belastingdruk per kilometer in verhouding tot benzine en diesel.² Wel heb ik mijn brief geconstateerd dat een verlaging van de energiebelasting kan bijdragen aan de businesscase van openbare laadpalen. Daarbij is ook geconstateerd dat de regeling in de energiebelasting bovenop de subsidieregeling komt. De algemene doelstelling van beide regelingen komt overeen. Zowel de voorgestelde regeling in de energiebelasting als de subsidieregeling beoogt immers de uitrol van openbare laadinfrastructuur financieel te stimuleren. Er zijn ook verschillen tussen de regelingen. Zo komt de belastingverlaging terecht bij de exploitant van de laadpaal. De rijksbijdrage in de subsidieregeling gaat naar gemeenten ter ondersteuning van het gemeentelijk stimuleringsbeleid voor de uitrol van openbare laadinfrastructuur. Daardoor heeft de belastingfaciliteit, in tegenstelling tot bij de subsidie, ook effect wanneer de gemeente niet financieel betrokken is bij de plaatsing van de laadpaal. Ander verschil is nog dat de subsidieregeling een kortere looptijd kent dan de voorgestelde belastingfaciliteit. De subsidie loopt tot en met juni 2018 en de regeling in de energiebelasting loopt tot en met 2020.

De leden van de fractie van de PvdA vragen welke autofabrikanten momenteel gratis opladen aanbieden bij de aanschaf van een elektrische auto en welk deel van de markt dit betreft. Daarnaast vragen deze leden in hoeverre dit gratis laden de business case van openbare laadpalen aantast. Tot slot vragen de leden van de fractie van de PvdA hoeveel aanbieders van openbare laadpalen er op dit moment op de markt zijn. Het opladen van een elektrische auto kan onder andere via thuisladen, openbaar laden of laden bij een semi-openbare laadpaal, zoals op het parkeerterrein van een bedrijf. Op dit moment zijn er circa twintig aanbieders van openbare laadpalen op de markt. Sommige autofabrikanten bieden een «gratis» thuislaadpaal aan bij aanschaf van de auto en/of een gratis laadpakket voor bijvoorbeeld snelladen langs de snelweg. Slechts een enkele autofabrikant biedt de koper gratis toegang tot eigen laadinfrastructuur. Voor zover bekend betreft dit een zeer beperkt deel van de totale markt van elektrisch laden. Thuisladen is vrijwel altijd goedkoper dan publiek laden. Het verstrekken van een thuislaadpaal kan in positieve zin bijdragen aan de keuze voor een elektrische auto.

De leden van de fractie van de PvdA vragen wat het laden van een gemiddelde accu bij een openbare laadpaal kost en welk deel hiervan energiebelasting is. De prijs voor openbaar laden is nu gemiddeld circa € 0,28 per kWh³. Bij een rekenvoorbeeld op basis van een laadbeurt van 25 kWh kost de laadbeurt € 7,00 waarvan € 2,53 energiebelasting bij een laadpunt dat in de eerste schijf van de energiebelasting valt.

De leden van de fracties van het CDA en van de SP vragen naar een overzicht van het aantal openbare laadpalen in Nederland en vragen welk deel daarvan een zelfstandige aansluiting heeft. De leden van de fractie

¹ Kamerstukken II 2015/16, 34 302, nr. 96.

² Kamerstukken II 2015/16, 34 302, nr. 114.

³ <http://nknederland.nl/uploads/files/>

Verslag_workshop_Benchmark_Kosten_Publieke_Laadinfrastructuur_2016.pdf

van het CDA vragen tevens of het kabinet daarbij kan aangeven wie de eigenaar is van deze laadpalen.

De Rijksdienst voor ondernemend Nederland (RVO) heeft het meest actuele overzicht van het aantal laadpalen. Volgens dat overzicht waren er op 30 september 2016 9844 openbare standaard laadpunten, 14376 semi-publieke standaard laadpunten en 556 publieke en semi-publieke snellaadpunten.⁴ De openbare laadpalen hebben vrijwel allemaal een zelfstandige aansluiting. De andere laadpunten zullen naar verwachting in de meeste gevallen niet over een zelfstandige aansluiting beschikken. De openbare laadpalen zijn in veel gevallen het eigendom van de laadpaalexploitant. In sommige gevallen is de gemeente de eigenaar. De leden van de fractie van de SP vragen om een uiteenzetting met voorbeelden waaruit blijkt dat dit wetsvoorstel de businesscase van openbare laadpalen sluitend maakt. In de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel is aangegeven dat de maatregel kan bijdragen aan het verbeteren van de businesscase. Het sluitend krijgen van de business case is als zodanig geen doel van de maatregel.

Verschillende partijen hebben vragen over de businesscase van openbare laadpalen. Zo vragen de leden van de fractie van het CDA hoe frequent een laadpaal gebruikt dient te worden voordat de business case van een laadpaal positief is. Deze leden vragen verder naar wat gemiddeld de vaste en onderhoudskosten zijn van laadpalen. Voorts vragen zij in hoeverre kan worden verwacht dat de subsidie en belastingfaciliteit na 2020 niet meer nodig zijn.

Het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL) heeft recent een overzicht gepubliceerd van de kosten van publieke laadinfrastructuur in 2013, 2016 en 2020.⁵ Deze cijfers zijn, aldus het NKL, tot stand gekomen met behulp van de wetenschap en een brede toetsing met stakeholders. Het beeld is dat de businesscase zich positief heeft ontwikkeld in de periode 2013 tot en met 2016. Zo zijn de kosten van de laadpaal gedaald met 30%, is de prijs per kWh gestegen met 12% en is het verbruik gestegen met 70%. Evenwel blijkt uit de cijfers dat de businesscase in 2016 nog niet sluitend is. De opbrengst per laadpaal komt uit op circa € 750 per jaar waar de kosten circa € 1.500 per jaar bedragen. Voor 2020 is de verwachting dat de businesscase gemiddeld sluitend zal zijn met opbrengsten en kosten per laadpaal van circa € 1.100 per jaar. De partijen van de Green deal elektrisch vervoer gaan er van uit dat na 2020 geen specifieke overheidsinterventies en andere activiteiten meer nodig zijn om de uitrol van elektrisch vervoer (voertuigen en infrastructuur) aan te jagen.⁶ Voor een overzicht van de verschillende kostencomponenten in de businesscase verwijs ik naar de genoemde publicatie. Het verbruik waarbij sprake is van een sluitende businesscase hangt onder meer af van het gekozen jaartal. Zo ligt het omslagpunt naar een positieve businesscase in 2020 ongeveer bij een verbruik van 10 kWh per dag. Dat verbruik ligt binnen de marge van het verwachte verbruik voor dat jaar. In 2016 ligt het omslagpunt bij een verbruik van 23 kWh per dag waar het werkelijke verbruik gemiddeld ongeveer op 7 kWh per dag ligt. In 2016 zijn er geen publieke laadpalen waar sprake is van een sluitende businesscase zonder dat gemeenten financieel bijspringen.

⁴ <http://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/stand-van-zaken/cijfers>

⁵ http://nkl.nl/nederland.nl/uploads/files/Verslag_workshop_Benchmark_Kosten_Publieke_Laadinfrastructuur_2016.pdf

⁶ <http://www.greendeals.nl/wp-content/uploads/2016/04/GD198-Elektrisch-Rijden-2016-2020.pdf>

De leden van de fractie van het CDA vragen wat de verwachte toename is van elektrische en hybride auto's in de tijdsperiode dat het wetsvoorstel loopt. Zij vragen voorts hoe vaak deze auto's gebruik zullen maken van openbare laadpalen op basis van de huidige gebruiksgegevens. De leden van de fractie van de SGP vragen hoeveel elektrische auto's naar verwachting gebruik maken van openbare laadpalen. In de raming van het budgettaire beslag van deze maatregel is uitgegaan van een totaal energieverbruik van openbare laadpalen van 11 miljoen kWh per jaar in 2015 oplopend tot 38 miljoen kWh per jaar in 2020. Deze groei wordt veroorzaakt door een toename van de omvang van het wagenpark van elektrische voertuigen (EV) en plugin hybride elektrische voertuigen (PHEV) en doordat is aangenomen dat PHEV's in de toekomst een groter deel van het aantal gereden kilometers elektrisch zal rijden. Bij het grootste gedeelte van de elektrisch gereden kilometers is de accu thuis opgeladen.

De leden van de fracties van de PvdA en het CDA vragen naar de verwachtingen omtrent de doorrekening van het belastingvoordeel van de maatregel aan de klant. Voorts vragen de leden van de fractie van het CDA of de maatregel een juiste en efficiënte manier is om subsidie te verlenen aan gemeenten. Het verlaagde tarief in de energiebelasting zorgt er voor dat laadpaalexploitanten per geleverde kWh minder energiebelasting hoeven af te dragen. Dit levert een bijdrage aan het verbeteren van de businesscase voor openbare laadpalen. Het is niet bekend in welke mate laadpaalexploitanten het fiscale voordeel in de energiebelasting door zullen rekenen in de prijs van het laden. Als zij het voordeel wel (deels) doorgeven dan betekent dat, dat het voor een eigenaar van een elektrisch voertuig voordeliger wordt om elektrisch te laden. Als het voordeel niet wordt doorgegeven in de laadprijs dan verbetert dat de businesscase van de laadpaal voor de exploitant. Een andere vraag is hoe het fiscale voordeel doorwerkt naar gemeenten. Bij openbare laadpalen is in de meeste gevallen sprake van een aanbesteding door gemeenten voor de plaatsing en exploitatie van de laadpalen gedurende een zekere periode. Laadpaalexploitanten schrijven in op deze aanbestedingen en vragen een bepaalde prijs voor plaatsing en exploitatie. Het verlaagd tarief in de energiebelasting kan er toe leiden dat de prijs die laadpaalexploitanten vragen aan de gemeente voor het plaatsen en exploiteren van laadpalen lager is, omdat de businesscase van de laadpaal als gevolg van het fiscale voordeel gunstiger is. De kosten voor gemeenten kunnen daardoor lager uitpakken. Ook in dat geval draagt de maatregel positief bij aan de financierbaarheid van de uitrol van openbare laadinfrastructuur.

De leden van de fractie van het CDA vragen naar het voordeel van de maatregel per kWh inclusief btw. Het reguliere tarief in de eerste schijf bedraagt indien het belastingplanpakket 2017 door beide Kamers wordt aangenomen met ingang van 1 januari 2017 € 0,10137 per kWh. Het voorgestelde verlaagde tarief voor de laadpalen is in dat geval € 0,04901 per kWh. Het voordeel per kWh in de energiebelasting komt daarmee uit op € 0,05236 over de eerste 10.000 kWh verbruik. Daarnaast is het voordeel van het nihil tarief ten opzichte van het reguliere tarief in de eerste schijf in de Opslag duurzame energie in 2017 € 0,0074. Het totale voordeel van de maatregel exclusief btw bedraagt € 0,05976 per kWh. Het voordeel inclusief btw bedraagt € 0,07231 per kWh. Bij het volladen van een accu van 25 kWh bedraagt het voordeel circa € 1,50 exclusief btw en circa € 1,80 inclusief btw.

De leden van de fractie van D66 vragen of het klopt dat het tarief voor het afnemen van elektriciteit bij een laadpaal met zelfstandige aansluiting voor de eerste 10.000 kWh wordt verlaagd en dat het tarief voor de opslag van elektriciteit voor laadpalen met een zelfstandige aansluiting op nihil wordt gesteld. Dit klopt als met «de opslag van elektriciteit» de opslag duurzame energie wordt bedoeld.

De leden van de fractie van de PVV vragen of er bij de opslag duurzame energie nu sprake is van een vrijstelling of van een nihiltarief. Het kabinet stelt voor om in de opslag duurzame energie geen tarief toe te passen op elektriciteit geleverd aan een oplaadstation voor elektrische voertuigen die beschikt over een zelfstandige aansluiting. Daarmee is materieel sprake van een nihiltarief voor deze elektriciteit. Deze wettechnische vormgeving komt overeen met de tekst van het huidige artikel 2, tweede lid, van de ODE dat ziet op aardgas geleverd aan een CNG-vulstation. Er is dan ook geen verschil beoogd tussen de tekst van de memorie van toelichting en de wettekst.

De leden van de fractie van de PVV vragen of de beperking dat het verlaagd tarief voor laadpalen in de energiebelasting niet van toepassing is als er sprake is van een bedrijf in moeilijkheden niet ook geldt voor de faciliteit die wordt geïntroduceerd in de Opslag duurzame energie. Op grond van de Wet opslag duurzame energie en de daarbij gegeven toelichting⁷ zijn de bepalingen met betrekking tot de heffing van de energiebelasting van overeenkomstige toepassing op de heffing van de opslag duurzame energie. Dit geldt in het bijzonder ook voor de voorwaarden en beperkingen die gesteld zijn aan het verlaagde tarief voor elektriciteit die wordt geleverd aan oplaadinstallaties voor elektrische voertuigen. De beperking dat de regeling niet van toepassing is als de gebruiker een onderneming in moeilijkheden is, geldt daarom eveneens voor de opslag duurzame energie.

De leden van de fractie van D66 vragen waarom er niet voor wordt gekozen om voor thuisladen dezelfde voorwaarden als voor openbaar laden te hanteren. De leden van de fractie van GroenLinks vragen zich af of het ook mogelijk is het verlaagde tarief te laten gelden voor thuisladingsstations die een goedgekeurde sub-meter achter hun eigen meter hebben, waarmee zij kunnen aantonen dat er vanaf de sub-meter alleen elektrisch geladen wordt. De voorgestelde maatregel vormt de uitwerking van de motie Van Weyenberg/Grasshof. In die motie wordt verzocht om met een voorstel te komen voor aanpassing van de energiebelasting op elektriciteit geleverd via openbare laadpalen. Een aparte regeling voor laadpalen achter de meter past niet in de systematiek van de energiebelasting. Volgens die systematiek moeten de energieleveranciers op het moment van levering via de aansluiting objectief kunnen vaststellen, hoeveel energiebelasting zij verschuldigd zijn. De energieleveranciers zijn daar niet toe in staat, als de energie die via de aansluiting geleverd wordt, deels onder het reguliere tarief, deels onder het verlaagde tarief zou vallen. Zij zouden dan voor de toerekening aan de tarieven afhankelijk zijn van informatie van de gebruikers waarvan zij de juistheid niet kunnen waarborgen. Dit zou de heffing kwetsbaar en fraudegevoelig maken. Voorts vragen zij of het klopt dat de werkgever van een leaserijder de btw op het laden bij een huisaansluiting van de werknemer niet mag terugvorderen, terwijl de btw op fossiele brandstoffen wel mag worden teruggevraagd en zo ja, waarom het zo werkt. Voor een eventueel recht op aftrek van btw door de werkgever in het geval van thuisladen moet worden vastgesteld of die werkgever voor de btw kan worden aangemerkt als de afnemer van de stroom. Of daarvan sprake is dient te worden beoordeeld aan de hand van de feiten en omstandigheden van het concrete geval. Daarbij zullen met name de contractuele relaties een rol spelen. Het onderscheid tussen fossiele brandstof enerzijds en elektriciteit anderzijds is bij die beoordeling niet relevant.

De leden van de fractie van D66 vragen waarom er gekozen is voor een tijdelijke en geen structurele verlaging van het tarief in de energiebelasting. Tevens vragen deze leden waarom ervoor is gekozen in 2020

⁷ Kamerstukken II 2011/12, 33 115, nr. 3, blz. 5.

zowel voordelige bijtelling voor volledig elektrische auto's in te perken en het verlaagde tarief in de energiebelasting niet meer geldig te laten zijn. In zowel de Wet uitwerking Autobrief II als het onderhavige wetsvoorstel zijn conform de Rijksbegrotingsvoorschriften (toetsingskader belastinguitgaven) horizonbepalingen opgenomen. Door het opnemen van een horizonbepaling wordt een besluitvormingsmoment gecreëerd waarin bezien zal worden of belastinguitgaven zoals een milieugerelateerde korting op het algemene bijtellingspercentage voor nulmissieauto's of een verlaagd tarief in de energiebelasting voor laadpalen opnieuw prioriteit en inzet van belastinggeld verdienen. Doel van de maatregel is om een bijdrage te leveren aan het verbeteren van de business case van openbare laadpalen. Die business case is naar verwachting vanaf 2020 sluitend. De partijen betrokken bij de Green Deal Elektrisch rijden 2016–2020 gaan ervan uit dat na 2020 geen specifieke overheidsinterventies en andere activiteiten meer nodig zijn om de uitrol van elektrisch vervoer (voertuigen en infrastructuur) aan te jagen. Overigens is een structurele verlaging van de energiebelasting ook Europeesrechtelijk niet mogelijk. De derogatie om af te wijken van de Richtlijn energiebelastingen wordt slechts tijdelijk afgegeven.

De leden van de fractie van D66 vragen om een tabel met daarin de belastingdruk per gereden kilometer voor de verschillende brandstoffen. Deze leden vragen tevens of de belastingdruk per gereden kilometer door het wetsvoorstel lager wordt voor elektrische auto's dan voor auto's die op LPG rijden. De leden van de fractie van D66 vragen voorts waarom is gekozen voor een vergelijking per kilometer en niet per energie-eenheid. Zij zien graag ook een vergelijking op basis van energie-eenheid. Daarnaast vragen de leden van deze fractie of het kabinet van mening is dat het wenselijk is dat de belastingdruk het laagst moet zijn voor nulmissieauto's.

In de hierna opgenomen tabel is de belastingdruk per gereden kilometer weergegeven voor verschillende brandstofsoorten. De vergelijking per kilometer is de relevante maatstaf voor de automobilist als hij een op economische motieven gestoelde keuze moet maken tussen elektrisch rijden of rijden op bijvoorbeeld diesel of benzine. Een vergelijking op basis van energie-eenheid geeft een vertekend beeld aangezien bij elektriciteit sprake is van secundaire energie en bij de reguliere brandstoffen van primaire energie. Met de vergelijking per kilometer heeft het kabinet inzichtelijk gemaakt dat de energiebelasting geen knelpunt vormt voor de transitie naar elektrisch rijden. Bij thuisladen geldt voor de eerste 10.000 kWh het tarief uit de eerste schijf van de energiebelasting. Als gevolg van het onderhavige wetsvoorstel geldt bij openbaar laden voor de eerste 10.000 kWh het tarief uit de tweede schijf van de energiebelasting. Door het onderhavige wetsvoorstel wordt de belastingdruk per gereden kilometer bij openbaar laden lager dan bij LPG. Voor de brandstofkeuze van eigenaren van PHEV's zijn de energiebelasting en accijnzen de fiscaal relevante componenten. Omdat de belastingdruk per kilometer op elektriciteit lager is dan op benzine en diesel worden eigenaren van PHEV's bijvoorbeeld verleid om meer elektrische kilometers te maken. Bij de aankoop van een auto spelen bij de brandstofkeuze echter ook de belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM) en de motorrijtuigenbelasting (MRB) een belangrijke rol. De hoogte van deze belastingen verschilt per brandstofsoort. Zo worden de lagere accijnstarieven voor diesel en LPG gecompenseerd door middel van een brandstoftoeslag in de MRB. De BPM kent een dieseltoeslag. Benzine- en nulmissieauto's kennen zo'n toeslag in de MRB of BPM niet. Als gevolg van Wet uitwerking Autobrief II geldt voor nulmissieauto's tot en met 2020 in de BPM en MRB zelfs een volledige vrijstelling. Met deze maatregelen wordt het fiscale instrumentarium volledig ingezet voor de transitie naar

emissievrij rijden. Wanneer rekening wordt gehouden met deze elementen in de BPM en de MRB is de totale belastingdruk op emissievrij rijden (in dit geval elektrisch rijden) in verhouding tot benzine, diesel of LPG nog lager (zie de rechter kolom van de hierna opgenomen tabel).

Tabel 1: Belastingdruk per gereden kilometer

Brandstofsoort	Belastingdruk op brandstof per km*	Totale belastingdruk per km**
elektriciteit – thuisladen	€ 0,018	€ 0,019
elektriciteit – laadpaal zelfstandige aansluiting	€ 0,009	€ 0,010
benzine	€ 0,049	€ 0,111
diesel	€ 0,027	€ 0,151
LPG	€ 0,014	€ 0,098

* Belastingdruk door de energiebelasting of accijns. Tarieven 2016. Aangenomen verbruik: elektrisch 18 kWh/100 km, benzine 6,33 l/100 km, diesel 5,66 l/100 km, lpg 7,6 l/100 km.

** Belastingdruk door Energiebelasting, ODE, accijns, Cova-heffing, MRB en BPM. Aangenomen voertuiggewicht 1.300 kg, jaarkilometrage 13505, levensduur auto 18 jaar, CO₂-uitstoot 100 gr/km volgens NEDC.

De leden van de fractie van het CDA vragen naar het verschil in prijsstelling tussen laadpalen van private partijen en laadpalen van publieke partijen. De vraag van de leden van de fractie van de SGP of het voldoende aantrekkelijk blijft om thuis te laden, nu er een voordeel komt voor de openbare oplader sluit hier op aan. De prijs per kWh voor thuisladen is gemiddeld circa € 0,18 per kWh en de prijs voor openbaar laden is nu gemiddeld circa € 0,28 per kWh⁸. Zoals hiervoor geschetst is het aan de laadpaalexploitant om te bepalen of hij het belastingvoordeel van maximaal 5 cent per kWh doorgeeft in zijn prijs of niet. Maar zelfs als de hele verlaging wordt doorberekend naar de klant blijft het nog steeds goedkoper om thuis te laden dan bij een openbare laadpaal. De prijs voor openbaar laden is hoger omdat de laadpaalexploitant de investeringskosten en variabele kosten van de laadpaal moet terugverdienen en ook zal moeten kunnen verdienen aan de laadpaal.

De leden van de fractie van de SGP vragen hoe het wetsvoorstel wet tijdelijk verlaagd tarief laadpalen zich verhoudt tot het streven naar vereenvoudiging. Het moge duidelijk zijn dat dit voorstel niet tot een vereenvoudiging leidt. Ondanks de lichte complexiteitstoename heb ik met dit wetsvoorstel de wens van uw Kamer zoals vervat in de motie Van Weyenberg/Grasshof uitgevoerd. Daarbij is de maatregel zo vormgegeven dat deze op een voor de Belastingdienst en de energiebedrijven zo min mogelijk belastende manier uitgevoerd kan worden. Dit voorstel doet echter niets af aan het bredere streven om tot vereenvoudiging van het belastingstelsel te komen. Het benadrukt eerder de noodzaak om ieder jaar óók met concrete voorstellen tot vereenvoudiging te komen. Voorstellen voor vereenvoudiging zijn dit jaar te vinden in de Fiscale vereenvoudigingswet 2017 en de Wet fiscale maatregelen rijksmonumenten en scholing, de Wet uitfasering pensioen in eigen beheer en de overige fiscale pensioenmaatregelen.

De leden van de fractie van de SGP vragen wat de verwachting is van het aantal extra elektrische auto's dat als gevolg van de maatregel gekocht zal worden. Tevens vragen deze leden hoeveel vermeden ton CO₂ aan uitstoot dit betekent en wat deze maatregel dan per vermeden ton CO₂ kost? Vanwege het belang van de aanwezigheid van openbare laadinfrastructuur voor de transitie naar elektrisch rijden beoogt dit wetsvoorstel de

⁸ http://nknederland.nl/uploads/files/Verslag_workshop_Benchmark_Kosten_Publieke_Laadinfrastructuur_2016.pdf

businesscase voor openbare laadpalen te verbeteren. Een betere laadinfrastructuur maakt elektrisch rijden aantrekkelijker. In welke mate zich dat zal vertalen in een extra toename van het aantal elektrische auto's is niet bekend. Daarmee is het ook niet mogelijk om het effect op de CO₂-uitstoot te kwantificeren.

De leden van de fractie van de SGP vragen hoe deze maatregel zich verhoudt tot andere opties zoals zonne-energie, windenergie en ondergrondse opslag. Aangezien niet aangegeven kan worden hoeveel ton CO₂ als gevolg van de maatregel vermeden wordt, kan ook geen vergelijking met de CO₂-besparing van andere opties gemaakt worden. Overigens blijkt in algemene zin uit het onderzoek in het kader van het Interdepartementaal Beleidsonderzoek dat fiscale stimuleringsmaatregelen veelal niet de meest efficiënte maatregelen zijn om CO₂ te reduceren. In dat onderzoek wordt ook ingegaan op de efficiëntie van zonne-energie, windenergie en ondergrondse opslag.

3. EU-aspecten

De leden van de fractie van de VVD vragen wanneer het besluit van de Europese Commissie en de Raad van de Europese Unie om af te wijken van de richtlijn wordt verwacht. Het besluit wordt voor het einde van het jaar verwacht.

Deze leden vragen voorts waarop het kabinet de inschatting baseert dat de maatregel in Europees verband niet op problemen zal stuiten. Deze inschatting is gebaseerd op de ruimte die de Richtlijn energiebelastingen biedt voor derogatieverzoeken en de aspecten waarop een dergelijk verzoek wordt getoetst. De maatregel leidt niet tot een verstoring van de interne Europese markt en past binnen het Europese beleid voor uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Bovendien ligt de hoogte van het verlaagde tarief ruim boven het Europese minimumtarief. Inmiddels is de consultatie van het voorstel binnen de Europese Commissie afgerond en worden de stukken vertaald en klaargemaakt voor finale besluitvorming in de Commissie waarna aanbidding van het voorstel aan de Raad zal volgen.

De leden van de fractie van de SP vragen zich af welke stappen het kabinet gaat ondernemen wanneer de Europese Commissie negatief op het derogatievoorstel reageert. Het verlaagde tarief voor laadpalen treedt in werking bij koninklijk besluit. Als het derogatieverzoek wordt afgewezen wordt het koninklijk besluit niet vastgesteld.

4. Budgettaire aspecten

De leden van de fracties van de VVD en de SP vragen waarom wordt gekozen voor een dekking van het voorstel in de eerste schijf voor elektriciteit. De leden van de fractie van de VVD vragen waarom als dekking niet is gekozen het beschikbare bedrag voor de subsidieregeling Green deal openbaar toegankelijke laadinfrastructuur navenant te verminderen. Het voordeel van de maatregel slaat neer op het verbruik in de eerste tariefschijf. Om die reden is ook de dekking gezocht in de eerste tariefschijf. Ik wil daarbij benadrukken dat de uit het voorstel voortvloeiende tariefsverhoging zeer klein en bovendien tijdelijk van aard is. Een dekking door verkleining van de subsidieregeling zou in strijd zijn met de scheiding tussen inkomsten en uitgaven. Voorts zou een dekking uit de subsidieregeling afbreuk doen aan de gedachte achter de motie Van Weyenberg/Grasshof. Als de verlaging van de energiebelasting gepaard zou gaan met een gelijktijdige verlaging van het budget van de subsidieregeling voor laadinfrastructuur zou er per saldo geen positieve bijdrage worden geleverd aan de verbetering van de positie van openbare laadpalen en de transitie naar elektrisch rijden.

De leden van de fractie van de SP vragen met hoeveel het tarief van de tweede schijf, dan wel het tarief van de hoogste schijf voor elektriciteit in de energiebelasting verhoogd zou moeten worden om het wetsvoorstel meerjarig te dekken. Als de dekking gedurende de looptijd van de regeling – 2017 tot en met 2020 – gezocht zou worden in het verhogen van het elektriciteitstarief in de energiebelasting van de tweede of de vierde schijf zou de benodigde tariefsverhoging respectievelijk € 0,00022 of € 0,00018 bedragen over de genoemde jaren.

Ook vragen deze leden in welke tariefschijf de laadpaalexploitanten zitten. De meeste laadpaalexploitanten hebben een verbruik dat alleen valt binnen de eerste tariefschijf. Een enkele laadpaalexploitant zal een verbruik hebben dat ook deels valt in de tweede tariefschijf.

De leden van de fractie van D66 informeren naar het gevolg voor zonnestroomprojecten van de verhoging van het elektriciteitstarief in de energiebelasting. De verhoging van het elektriciteitstarief is zeer beperkt. De terugverdientijd van projecten die gebruik maken van de salderingsregeling of de regeling lokale duurzame in de energiebelasting zal daarom slechts marginaal korter zijn. Deze verhoging zal naar verwachting niet tot extra zonnestroomprojecten leiden.

5. Gevolgen voor bedrijfsleven en burger

De leden van de fractie van de VVD vragen hoeveel procent van de verhoging van de energiebelasting neerslaat bij bedrijven en hoeveel bij burgers. Circa 80% van de overigens zeer kleine verhoging slaat neer bij burgers, de rest slaat neer bij bedrijven.

De leden van de fractie van GroenLinks vragen of de inschatting dat de effecten voor de administratieve lasten beperkt zijn ook betekent dat het kabinet verder geen uitdagingen in de administratie van deze verlaging verwacht. Naast de registratie van de aansluitingen van oplaadinstallaties en het voorgeschreven gebruik van verklaringen van de exploitanten van die installaties zijn er geen specifieke bepalingen die zien op de verwerking van het verlaagde tarief in de administratie van energiebedrijven. Van de zijde van de energiebedrijven is aangegeven dat men hiermee uit de voeten kan.

6. Advies en consultatie

De leden van de fractie van GroenLinks vragen of er uit de consultatie nog andere knelpunten op het gebied van elektrisch rijden zijn voortgekomen, enerzijds qua verschillen tussen zakelijk elektrisch rijden en privéelektrisch rijden, maar ook tussen elektrisch rijden en rijden op fossiele brandstoffen. De consultatie richtte zich op de wijze waarop de motie Van Weyenberg/Grasshof kon worden uitgevoerd en niet op het elektrisch rijden in zijn algemeenheid. Uit de consultatie is naar voren gekomen dat de maatregel op steun kon rekenen van de betrokken partijen en dat de maatregel uitvoerbaar is. Overigens zijn mij geen onbedoelde verschillen tussen elektrisch rijden en rijden op fossiele brandstoffen bekend.

Daarnaast vragen de leden van de fractie van GroenLinks of er nog andere problemen zijn in het dagelijks gebruik en de fiscale behandeling van elektrische auto's. Met de Wet uitwerking Autobrief II zet het kabinet het fiscale instrumentarium tot en met 2020 volledig in voor de transitie naar nulemissieauto's. Nulemissieauto's profiteren bijvoorbeeld van een vrijstelling in de BPM en in de MRB en kennen een zeer laag bijtellingspercentage van 4. Zowel de particuliere als de zakelijke rijder wordt met deze fiscale maatregelen fors gestimuleerd om te kiezen voor emissievrij rijden. Het onderhavige wetsvoorstel kan bovenop de bestaande subsidieregeling voor openbare laadpalen bijdragen aan de verdere ontwikkeling

van de laadinfrastructuur. Het kabinet is dan ook van mening dat via de fiscaliteit een forse bijdrage wordt geleverd aan de transitie naar emissievrij rijden. Daarbij merkt het kabinet op dat de stimulering van de transitie naar elektrisch rijden niet alleen een zaak is van de fiscaliteit. Niet-fiscale instrumenten kunnen vaak een meer efficiënte vorm van stimulering zijn.

De Staatssecretaris van Financiën,
E.D. Wiebes