

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

2184

Vragen van de leden **Van Veldhoven** en **Koolmees** (D66) aan de staatssecretaris van Financiën over *de plannen van de Europese Commissie om brandstofheffingen sterker aan energie-inhoud te koppelen* (ingezonden 11 maart 2011).

Antwoord van staatssecretaris **Weekers** (Financiën), mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 12 april 2011).

Vraag 1

Bent u bekend met de berichtgeving¹ over de plannen van de Europese Commissie om brandstofheffingen sterker aan energie-inhoud te koppelen dan nu het geval is?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Heeft u reeds contact gehad met de Europese Commissie of met andere Europese landen over de in het artikel genoemde voorstellen?

Antwoord 2

Ja. Op 28 maart 2007 heeft de Europese Commissie het *Green Paper on market-based instruments for environmental and energy related policy purposes* (COM(2007)140final) gepubliceerd. Hierin zijn door de Europese Commissie onder meer vragen aan lidstaten en overige belanghebbenden gesteld met het oog op een mogelijke herziening van de Richtlijn Energiebelastingen². Nederland heeft per brief gereageerd op het groenboek. De conceptversie van deze brief³ is 21 juni 2007 met uw Kamer besproken⁴. Daarnaast is vanuit de Europese Commissie in 2009 informeel een presentatie verzorgd voor diverse belanghebbenden over haar ideeën rond een herziening van de Richtlijn Energiebelastingen.

¹ Het Financieele Dagblad, Brussels plan energietaks kan leiden tot prijzige diesel, 8 maart 2011.

² Richtlijn nr. 2003/96/EG van de Raad van de Europese Unie van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit (PbEU L 283).

³ Kamerstukken II, 2006/07, 22 112, nr. 541.

⁴ Kamerstukken II, 2006/07, 21 501-08 en 22 112, nr. 251.

Vraag 3, 4, 5, 6

Wat is uw reactie op de stelling, die in de in het artikel aangehaalde conceptvoorstellen centraal zou staan, dat «...de energiebelasting achterhaald is en te weinig rekening houdt met het energie- en klimaatbeleid van de EU»?

Kunt u toelichten wat de gevolgen voor het milieu en de schatkist zijn als heffingen op brandstoffen «op basis van CO₂-emissies bij verbruik van de energie, en op basis van de energiewaarde van een brandstof» worden gebaseerd, zoals in het artikel wordt gesuggereerd?

Kunt u bevestigen dat het sterker relateren van heffingen op brandstoffen aan de energiewaarde van een brandstof of CO₂-emissie bij gebruik van energie, als deze in EU- verband budgetneutraal worden ingevoerd, de kabinetsdoelstellingen op vlak van duurzame energie en CO₂ beperking dichterbij zouden brengen?

Kunt u toelichten wat de effecten zijn van het sterker relateren van heffingen op brandstoffen aan de energiewaarde van een brandstof of CO₂-emissie bij gebruik van energie voor het gebruik van diesel, en de daarmee samenhangende gevolgen voor de Nederlandse luchtkwaliteit?

Antwoord 3, 4, 5, 6

De Europese Commissie heeft aangekondigd op korte termijn met een voorstel tot wijziging van de Richtlijn Energiebelastingen te willen komen. Mocht de Europese Commissie een voorstel indienen, dan zullen de Eerste en Tweede Kamer door middel van het zogenoemde BNC-fiche op de hoogte worden gebracht van dit voorstel en de eerste positie van het kabinet ter zake. Deze eerste positie kan pas worden vastgesteld nadat duidelijk is hoe het voorstel luidt.

Een analyse van de effecten van het voorstel voor Nederland, zoals budgettaire gevolgen, gevolgen voor het Nederlandse fiscale stelsel alsmede de doelstellingen op het terrein van duurzame energie, de reductie van CO₂-uitstoot en energiebesparing, zal op dat moment gemaakt worden. Wel wordt op dit moment in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu een onderzoek uitgevoerd door CE Delft/Ecofys naar de mogelijke gevolgen van de in een werkdocument van de Europese Commissie opgenomen ideeën. Dit werkdocument is gepubliceerd op de website www.euractive.com⁵ en betreft in concept de wijzigingen van de Richtlijn Energiebelastingen waar de Europese Commissie destijds (2009) aan dacht.

Vraag 7, 8

Bent u bereid de in de Brede Heroverwegingen 1 en 3 gekwantificeerde potentiële opbrengsten van het afbouwen van de accijnskorting voor de binnenvaart in het kader van de Akte van Mannheim, en het afschaffen van de tariefdifferentiatie tractoren en mobiele werktuigen, in Europees verband onder de aandacht te brengen als onderbouwing van de mogelijke baten van het sterker koppelen van heffingen aan de energiewaarde van brandstoffen? Bent u bereid in overleg met de andere landen die de Akte van Mannheim ondertekend hebben, een analyse te maken van de ecologische en economische kosten en baten van het invoeren van een gebruiksheffing voor de binnenvaart en bij een positieve uitkomst deze mogelijkheid in Europees verband te agenderen?

Antwoord 7, 8

Ik ben van mening dat een discussie over accijnsvrijstellingen, accijnsverlagingen en/of heffingen gevoerd moet worden in het kader van de Europese besprekingen over de aanpassing van de Richtlijn Energiebelastingen en over het op 28 maart jl. verschenen Europees Witboek Vervoer. In het Witboek Vervoer geeft de Europese Commissie onder meer aan verder te willen gaan met het internaliseren van de externe kosten in alle vervoersmodaliteiten, rekening houdend met de verschillen tussen de modaliteiten en te streven naar het opheffen van distorsies. Meer specifiek voor de binnenvaart zal de Europese Commissie bezien of het internaliseren verplicht toegepast zou kunnen worden op de Europese binnenwateren (de Europese Commissie heeft deze actie voorzien tussen 2016 en 2020). Het kabinet zal u op korte termijn de reactie op het Witboek Vervoer doen toekomen.

⁵ <http://www.euractiv.com/pdf/Energy%20Taxation%20Interservice%20proposal.pdf>