

Vergaderjaar 2015–2016

34 302

Wijziging van enkele belastingwetten en enige andere wetten (Belastingplan 2016)

Nr. 114

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN FINANCIËN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 maart 2016

Op 19 november jl. heeft uw Kamer ingestemd met een motie van de leden Van Weyenberg (D66) en Grashoff (GroenLinks), waarin de regering wordt verzocht met een voorstel te komen om de energiebelasting op elektriciteit geleverd via openbare laadpalen zodanig aan te passen, dat zij niet langer een knelpunt vormt voor de transitie naar elektrisch rijden. In deze brief wil ik allereerst ingaan op de vraag of de energiebelasting een knelpunt is. Vervolgens ga ik in op de uitvoering van de motie. In het kader van de uitwerking van de motie is gesproken met diverse betrokkenen zoals partijen uit het Formule E-team en de Green Deal Elektrisch Rijden, en exploitanten van laadpalen en energiebedrijven.

Is de energiebelasting een knelpunt?

Bij de vraag of de energiebelasting een knelpunt vormt voor de keuze voor elektrisch rijden is de belastingdruk per gereden kilometer een relevante maatstaf. Die maatstaf geeft een evenwichtig beeld dat gebaseerd is op het verbruik. Als de belastingdruk per kilometer voor een consument hoger zou zijn bij elektrisch rijden dan bij het rijden op bijvoorbeeld diesel of benzine, kan worden gesteld dat de consument door de energiebelasting wordt ontmoedigd in zijn keuze voor elektrisch rijden. De vergelijking van de belastingdruk per gereden kilometer is gemaakt in tabel 1. Uit de vergelijking blijkt dat de belastingdruk per gereden kilometer op elektriciteit lager is dan de belastingdruk per gereden kilometer op benzine of diesel en net iets hoger is dan de belastingdruk op LPG.

Tabel 1: Energiebelasting en accijns per gereden kilometer (2016)

brandstof	Verbruik ¹	Eenheid	Tarief energiebelasting of accijns	eenheid	per km excl. Btw
elektriciteit	18	KWh/100 km	€ 0,101 ²	euro/KWh	€ 0,018
benzine	6,33	l/100 km	€ 0,770	euro/liter	€ 0,049
diesel	5,66	l/100 km	€ 0,484	euro/liter	€ 0,027
LPG	7,60	l/100 km	€ 0,195	euro/liter	€ 0,015

¹ Door TNO gehanteerde benadering van het gemiddelde verbruik per kilometer.

² Eerste schijf energiebelasting exclusief Opslag duurzame energie.

Verder is gekeken naar de totale brandstofkosten per kilometer van elektrisch rijden in vergelijking met rijden op fossiele brandstof. Deze vergelijking is voor een gemiddelde auto weergegeven in tabel 2.

Tabel 2: Brandstofkosten per gereden kilometer in 2016

Brandstof	Verbruik ¹	eenheid	brandstofprijs	eenheid	per km
elektriciteit-thuisladen	18	kWh/100 km	€ 0,18	euro/KWh	€ 0,032
elektriciteit-openbaar laden	18	kWh/100 km	€ 0,25 tot 0,35 ²	euro/KWh	€ 0,045 tot 0,063
benzine	6,33	l/100 km	€ 1,395 ³	euro/liter	€ 0,088
diesel	5,66	l/100 km	€ 1,041 ³	euro/liter	€ 0,059
LPG	7,60	l/100 km	€ 0,562 ³	euro/liter	€ 0,043

¹ Door TNO gehanteerde benadering van het gemiddelde verbruik per kilometer.

² Prijsindicatie bron: <https://my.thenewmotion.com/>. De tarieven zijn exclusief opstart- en transactiekosten. Deze tarieven gelden niet voor snelladen.

³ Gemiddelde brandstofprijzen februari 2016 bron: CBS.

Uit de vergelijking komt het beeld naar voren dat de brandstofkosten per kilometer bij elektrisch rijden zowel bij thuisladen als bij openbaar laden lager liggen dan de brandstofkosten van diesel en benzine en alleen bij openbaar laden iets hoger liggen dan die van LPG. Het prijsverschil tussen thuisladen en openbaar laden wordt overigens niet veroorzaakt door de hoogte van de energiebelasting. Die is immers gelijk aangezien in beide gevallen het tarief van de eerste schijf geldt. De totale belastingdruk op auto's bestaat verder niet alleen uit accijns, maar ook uit MRB en BPM. Omdat de hoogte van deze belastingen verschilt per brandstofsoort moet voor een zuivere vergelijking ook rekening worden gehouden met deze belastingen. 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 elektriciteit kennen zo'n toeslag in de MRB of BPM niet. Voor nulmissievoertuigen kennen BPM en MRB zelfs tot en met 2020 een volledige vrijstelling. Ook het rijden van plug-in hybride voertuigen wordt tot en met 2020 nog gestimuleerd in de MRB.

Gezien de lagere belastingdruk per gereden kilometer op elektriciteit ten opzichte van benzine en diesel is de energiebelasting *geen* knelpunt voor de transitie naar elektrisch rijden.

Stimulering laadinfrastructuur

Voor de transitie naar elektrisch rijden is de aanwezigheid van (openbare) laadinfrastructuur van groot belang. Op korte termijn is de businesscase van een openbare laadpaal in veel gevallen echter niet sluitend te maken. Dit komt doordat de investeringskosten nog vrij hoog zijn en het verbruik per laadpaal relatief laag is. Een verlaging van de energiebelasting op elektriciteit voor openbare laadpalen kan een bijdrage leveren aan het verbeteren van de businesscase van een openbare laadpaal. Het voordeel van een verlaging van de energiebelasting verhoogt immers bij een gelijkblijvende laadprijs de marge voor de exploitant. In hoeverre de lagere energiebelasting wordt doorberekend aan de consument is een

keuze van de exploitant. Voor zover het lagere tarief wordt doorberekend in de prijs van het laden, wordt het elektrisch rijden voor de consument goedkoper. Dit zal positief bijdragen aan de keuze van een autokoper voor een elektrische auto boven een auto die rijdt op benzine of diesel. Verder wordt het gunstiger voor de eigenaar van een plug-in hybride auto om te kiezen voor elektrisch rijden boven het rijden op benzine of diesel. Deze toename van het elektrisch laden kan ook weer een positief effect hebben op de businesscase van de openbare laadpaal.

Gezien het belang van een goede uitrol van laadinfrastructuur voor de transitie naar elektrisch rijden is reeds een subsidieregeling opgezet om het tekort in de businesscase bij openbare laadpalen te reduceren. Dit betreft de regeling «Green deal openbaar toegankelijke laadinfrastructuur». Deze regeling is halverwege 2015 in werking getreden en loopt tot 1 juli 2018. Partijen betrokken bij de Green Deal Elektrisch rijden 2016–2020 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. Een verlaging van de energiebelasting komt dus bovenop de Green Deal openbaar toegankelijke laadinfrastructuur en hoeft vanuit het oogpunt van de businesscase slechts tijdelijk te zijn.

Uitvoering van de motie

Om tot een lagere energiebelasting op het laden bij openbare laadpalen te komen heb ik de twee mogelijkheden onderzocht die in de motie worden genoemd:

1. Het in de wet opnemen van een verlaagd vast tarief voor openbare laadpalen met een zelfstandige verbinding met het net.
2. Het in de wet opnemen dat het verbruik van de aansluitingen van laadpalen per exploitant met een zelfstandige verbinding met het net binnen een gemeente wordt samengeteld.

Beide varianten passen niet binnen de huidige wet en vereisen daarom een wetswijziging. Ik geef de voorkeur aan een tijdelijk verlaagd vast tarief aangezien die maatregel weliswaar belastend maar minder complex is in de uitvoering voor zowel de Belastingdienst als de energieleveranciers. Als de laadpalen binnen een gemeente per exploitant samengeteld zouden moeten worden, zouden de exploitanten de energieleveranciers verklaringen moeten verstrekken waarin zij per gemeente zouden moeten aangeven, welke laadpalen zij exploiteren. Omdat er steeds weer nieuwe laadpalen bijkomen en laadpalen ook van exploitant kunnen wisselen, zouden de exploitanten zulke verklaringen wellicht zelfs elke maand moeten verstrekken. De hiermee gemoeide administratieve lasten zijn aanmerkelijk hoger dan bij toepassing van een vast tarief. Ook zou het toezicht op de uitvoering van de maatregel complexer zijn. Bovendien zou de samentelling leiden tot bevoordeling van exploitanten in grote gemeenten boven exploitanten in kleine gemeenten, aangezien exploitanten in grote gemeenten meer van de samentelling zouden kunnen profiteren.

Uitwerking tijdelijk verlaagd vast tarief

Ik zal in het Belastingplan 2017 voorstellen om voor de periode van 2017 tot en met 2020 een vast tarief in te voeren voor de elektriciteit die geleverd wordt aan laadpalen met een zelfstandige verbinding met het net. Ik zal daarbij voorstellen om de hoogte van het vaste tarief gelijk te stellen aan het tarief in de tweede schijf van de energiebelasting. Dit tarief is op dit moment 4,996 cent per kWh en ligt daarmee de helft lager dan het tarief in de eerste schijf van 10,007 cent per kWh dat op dit moment in

de praktijk meestal van toepassing is. De looptijd is vier jaar. Deze periode komt overeen met de periode van fiscale stimulering voor elektrisch rijden in Autobrief II. Bovendien gaan partijen betrokken bij de Green Deal Elektrisch rijden 2016–2020 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. Samen met de Minister van Economische Zaken zal ik verder voorstellen om het tarief voor de elektriciteit voor laadpalen in de opslag duurzame energie voor de periode van 2017 tot en met 2020 (ODE) op nul te stellen.

Met deze tariefsaanpassingen verbetert de businesscase voor de openbare laadpalen en wordt laden bij een openbare laadpaal, voor zover het belastingvoordeel wordt doorgegeven in de prijs, goedkoper. Het hanteren van een vast tarief per kWh voor elektriciteit die wordt geleverd aan laadpalen is wegens de systematiek van de energiebelasting alleen mogelijk bij laadpalen met een zelfstandige verbinding met het net. De energiebelasting wordt namelijk geheven over de hoeveelheid elektriciteit die via het net geleverd wordt. Alle openbare laadpalen hebben een zelfstandige aansluiting op het net.

Met deze vormgeving van de maatregel wordt aangesloten bij het verzoek van de motie en de geconstateerde problematiek in de businesscase bij die groep. De budgettaire gevolgen van de maatregel zijn weergegeven in onderstaande tabel. De budgettaire derving zal binnen het Belastingplan 2017 gedekt worden in de sfeer van de milieu of autobelastingen.

Budgettaire derving energiebelasting in mln. euro

	2017	2018	2019	2020
vast tarief van € 0,04996	1,5	1,9	2,4	3,2

Europese aspecten

Invoering van een vast tarief in de energiebelasting en een nultarief in de ODE voor elektrisch laden sluit niet aan bij de Richtlijn energiebelastingen. Daarom zal ik goedkeuring moeten vragen bij de Europese Commissie en de Ecofin Raad om af te wijken van die richtlijn. De maatregel kan pas inwerking treden nadat de derogatie is verleend. Een derogatie wordt verstrekt voor maximaal 6 jaar met de mogelijkheid tot verlenging. De aanvraag van een derogatie neemt doorgaans 9 maanden in beslag. De regeling voor het stimuleren van de opbouw van de infrastructuur van laadpalen zal door de Commissie verder worden gekenmerkt als staatssteun. Gelijkijdig met de derogatie zal de maatregel dan ook via de algemene groepsvrijstellingsverordening AGVV ter kennis worden gegeven aan de Commissie. Omdat de derogatie enige tijd met zich brengt en ook met het oog op de uitvoerbaarheid door de Belastingdienst, acht ik inwerkingtreding eerder dan 1 januari 2017 niet realistisch. De inschatting is dat zowel het derogatieverzoek als de staatssteunmelding niet op problemen zullen stuiten vanuit de Commissie en de Raad.

Conclusie

Met dit voorstel geef ik uitvoering aan de motie Van Weyenberg/Grashoff. Ik ben voornemens het aparte tarief voor laadpalen met een zelfstandige

verbinding met het net in het Belastingplan 2017 op te nemen en koers op inwerkingtreding van het vaste verlaagde tarief met ingang van 1 januari 2017.

De Staatssecretaris van Financiën,
E.D. Wiebes