

Vergaderjaar 2016–2017

**34 545**

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

**Nr. 5**

### **VERSLAG**

Vastgesteld 12 oktober 2016

De vaste commissie voor Financiën belast met het voorbereidend onderzoek van bovenstaand wetsvoorstel, heeft de eer als volgt verslag uit te brengen van haar bevindingen.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

### **Inhoudsopgave**

• Inleiding	1
• Hoofdpijnen van het wetsvoorstel	2
• EU-aspecten	4
• Budgettaire aspecten	5
• Gevolgen voor bedrijfsleven en burger	5
• Advies en consultatie	5

### **Inleiding**

De leden van de fractie van de VVD hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben daarover nog een aantal vragen.

De leden van de PvdA-fractie achten de transitie naar elektrisch rijden van groot belang. Het verbeteren van de openbare laadstructuur helpt bij deze transitie. De leden van de PvdA-fractie hebben enkele vragen bij het wetsvoorstel.

De leden van de fractie van de SP hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel en hebben daarover nog een aantal vragen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de Wet tijdelijk verlaagd tarief laadpalen met een zelfstandige aansluiting. Hierover hebben deze leden nog enkele vragen.

De leden van de fractie van de PVV hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het wetsvoorstel tijdelijk verlaagd tarief laadpalen en zijn positief dat met deze wet de motie van Weyenberg Grashoff uitgevoerd wordt<sup>1</sup>.

De leden van de fractie van GroenLinks hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel. Op hoofdlijnen zijn zij tevreden, en denken dat het wetsvoorstel tegemoet komt aan een duidelijk knelpunt. Zij hopen dat dit knelpunt met deze wet wordt verminderd. Zij hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de fractie van de SGP hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel Tijdelijk verlaagd tarief laadpalen met een zelfstandige aansluiting en maken van de gelegenheid gebruik om enkele vragen te stellen.

### **Hoofdlijnen van het wetsvoorstel**

Hoe kijkt het de regering aan tegen het feit dat deze tijdelijke faciliteit in de energiebelasting, bovenop de subsidieregeling «Green deal openbaar toegankelijke laadinfrastructuur» komt, vragen de leden van de VVD-fractie.

Welke elektrische autofabrikanten bieden momenteel gratis opladen aan bij aanschaf van een elektrische auto, vragen de leden van de fractie van de PvdA. Welk deel van de markt betreft dit? In hoeverre tast dit gratis laden de business case van openbare laadpalen aan? Hoeveel aanbieders van openbare laadpalen zijn er op dit moment op de markt?

Wat kost het laden van een gemiddelde accu bij een openbare laadpaal, vragen de leden van de PvdA-fractie. Welk deel hiervan is energiebelasting? In hoeverre zal een lagere energiebelasting worden doorgegeven aan bestuurders van elektrische auto's?

De leden van de SP-fractie vragen zich af hoeveel laadpalen er zijn met een zelfstandige aansluiting en hoeveel laadpalen in het totaal. Deze leden willen een uitgebreide uiteenzetting zien met voorbeelden waaruit blijkt dat dit wetsvoorstel de businesscase van openbare laadpalen inderdaad sluitend maakt.

De leden van de CDA-fractie zijn er niet gerust op dat in de toekomst de business case van openbare laadpalen sluitend wordt. Hoe frequent dient een laadpaal gebruikt te worden voordat de business case van een laadpaal positief is op basis van de huidige situatie?

De leden van de CDA-fractie vragen in dit kader naar een overzicht van het aantal openbare laadpalen in Nederland. Hoeveel laadpalen daarvan hebben een zelfstandige aansluiting? Kan de regering daarbij aangeven wie de eigenaar is van deze laadpalen? Is de regering bekend bij hoeveel laadpalen, en van welke eigenaren, de prijs van de geleverde elektriciteit onvoldoende is om de kostprijs van de elektriciteit en de onderhouds- en beheerkosten van de laadpaal te dekken? Oftewel, met hoeveel laadpalen in Nederland wordt er door de eigenaar op de kosten toegelegd? Kan de regering in algemene zin aangeven wat het verschil is in prijsstelling bij laadpalen van private partijen en laadpalen van publieke partijen? Kan de regering aangeven wat gemiddeld de vaste en onderhoudskosten zijn van

---

<sup>1</sup> Kamerstuk 34 302 nr. 61

laadpalen? Hoeveel auto's per jaar moeten worden opgeladen om die terug te verdienen?

In lijn met de vragen van de Raad van State vragen de leden van de CDA-fractie in hoeverre de subsidies vanuit de Green Deal laadinfrastructuur elektrisch vervoer nog onvoldoende zijn, en waarom er niet voor wordt gekozen om deze subsidies te verhogen, in plaats van een nieuwe tijdelijke fiscaliteit te creëren? Wat dragen de Green Deal laadinfrastructuur elektrisch vervoer en de voorgestelde faciliteit bij aan een positieve business case en in hoeverre kan verwacht worden dat deze bedragen niet nodig zijn na 2020?

Wat is de verwachte toename van elektrische en hybride auto's in de tijdsperiode dat het wetsvoorstel loopt, en hoe vaak zullen deze auto's gebruik maken van openbare laadpalen op basis van de huidige gebruiksgegevens?

De leden van de CDA-fractie gaan namelijk uit van het volgende.

Laadpalen in eigendom van een private partij zullen gemiddeld genomen een sluitende business case hebben. Anders zouden zij immers niet investeren in laadpalen. Veel laadpalen zijn echter in eigendom van gemeenten, want laadpalen zijn momenteel veelal nog niet rendabel. Gemeenten leveren de elektriciteit veelal onder de kostprijs, gerekend inclusief onderhoudskosten. Omdat dit geen houdbare zaak is, is de belastingkorting die de regering voorstelt erg welkom om die onderhoudskosten toch te kunnen bekostigen. De leden van de CDA-fractie vragen zich dan ook af of de belastingkorting wel zal worden doorberekend en of deze belastingkorting wel de juiste en meest efficiënte manier is om gemeenten subsidie te verlenen op laadpalen.

De regering vermeldt dit probleem ook een bijzin in de memorie van toelichting: elektrisch laden wordt goedkoper, voor zover het belastingvoordeel wordt doorberekend in de prijs. Wat is de verwachting van de regering over deze doorberekening? De regering heeft het voordeel berekend op € 1 à € 2 per volle accu. Kan de regering ook aangeven hoeveel het voordeel bedraagt per kWh inclusief btw over de energiebelasting? Is het berekende voordeel van € 1 à € 2 per volle accu inclusief of exclusief de btw over de energiebelasting?

De leden van de PVV-fractie hebben de volgende vragen.

Is er bij de opslag duurzame energie nu sprake van een vrijstelling (geen tarief) of is er sprake van een nihiltarief? In het wetsartikel staat geen tarief, terwijl de memorie van toelichting spreekt over op nul stellen en geen tarief. Is het niet beter te spreken van een nihiltarief voor de opslag duurzame energie?

Het verlaagde tarief voor de EB is niet van toepassing als er sprake is van een bedrijf in moeilijkheden. Geldt diezelfde beperking ook voor de opslag duurzame energie?

Er is al een subsidieregeling, waarom gewoon niet die subsidieregeling verhogen? Waarom nog een extra fiscale regeling, zo vragen de leden van de PVV-fractie.

De leden van de D66-fractie 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? Kan de regering toelichten waarom er in aanvulling op de gezette stappen, niet voor wordt gekozen om ook voor thuisladen dezelfde

voorwaarden als voor openbaar laden te hanteren, zodat de voordelen ook gelden voor elektrisch rijders die kiezen voor laden aan huis of bij het werk?

Er wordt qua periode aangesloten bij de autobrief II, waarom is er gekozen voor een tijdelijke en geen structurele verlaging van het tarief, vragen de leden van de fractie van D66. Kan de regering toelichten waarom gekozen wordt om in 2020 zowel de voordelige bijtelling voor volledig elektrische auto's in te perken én om de tariefverlaging niet meer geldig te laten zijn?

De leden van de D66-fractie lezen dat de belastingdruk per gereden kilometer voor elektrisch rijden lager ligt dan bij benzine en net hoger dan bij LPG. Kan de regering deze belastingdruk precies, in tabelvorm weergeven? Kan de regering toelichten of de belastingdruk per gereden kilometer door het voorstel lager wordt voor elektrische auto's dan voor auto's die op LPG rijden? Is de regering van mening dat het wenselijk is dat de belastingdruk het laagst moet zijn voor nul emissie auto's? Waarom is gekozen voor een vergelijking per km en niet per energie-eenheid (Megajoules). Deze leden vragen de regering de belastingdruk alsnog in energie-eenheden uit te drukken voor verschillende typen brandstof (benzine, diesel, LPG, elektrisch thuis/werk en elektrisch via aparte aansluiting) in tabelvorm.

De regering merkt in de toelichting al op dat deze verlaging niet voor thuisladers gaat gelden, aangezien het zich allereerst op openbare laadpalen richt, aldus de leden van de GroenLinks-fractie. Uiteraard ontstaat hiermee wel een scheve situatie, die het aanleggen van een oplaadpaal thuis remt. De leden vragen zich af of het ook mogelijk is dit verlaagde tarief te laten gelden voor thuisladers die een goedgekeurde sub-meter achter hun eigen meter hebben, waarmee zij duidelijk kunnen aantonen dat er vanaf de sub-meter alleen elektrisch geladen wordt.

De leden van de fractie van de SGP hebben de volgende vragen en opmerkingen.

De kosten voor het jaar 2020 worden geschat op 2,5 miljoen. Hoeveel elektrische auto's maken naar verwachting gebruik van openbare laadpalen? Wat zijn de verwachte gedragseffecten van bezitters van een elektrische auto die momenteel een thuislader gebruiken? Blijft het voldoende aantrekkelijk om thuis te laden, nu er een eenzijdig voordeel komt voor de openbare oplader? Een van de doelstellingen van het pakket belastingmaatregelen is om te komen tot een vereenvoudiging van het belastingstelsel. Hoe past dit wetsvoorstel in dit streven? De leden van de fractie van de SGP constateren dat in de Wet fiscale maatregelen rijksmonumenten en scholing nadrukkelijk gepleit wordt voor het afschaffen van fiscale faciliteiten en dat met dit wetsvoorstel een fiscale faciliteit wordt toegevoegd. Hoe wordt deze contraire keuze gerechtvaardigd? De leden van de SGP-fractie vragen zich af wat de verwachting is van hoeveel extra elektrische auto's gekocht zullen worden? Hoeveel vermeden ton CO<sub>2</sub> aan uitstoot is dat? Hoeveel kost deze maatregel dan per vermeden ton CO<sub>2</sub>? Hoe verhoudt deze maatregel zich tot andere opties zoals zonne-energie, windenergie en ondergrondse opslag?

### **EU-aspecten**

Wanneer wordt het besluit van de Europese Commissie en de Raad van de Europese Unie om af te wijken van de richtlijn verwacht, zo vragen de leden van de fractie van de VVD. Waarop baseert de regering de inschatting dat de maatregel niet op problemen zal stuiten?

De leden van de SP-fractie vragen zich af welke stappen de regering gaat ondernemen wanneer de Europese Commissie negatief op het voorstel reageert. Wordt de wet dan met terugwerkende kracht ingetrokken en hoe wordt omgegaan met de toegekende belastingvoordelen?

### **Budgettaire aspecten**

Waarom wordt gekozen voor een dekking van het voorstel door het tarief eerste schijf voor elektriciteit in de energiebelasting te verhogen, want de energiebelasting is al hoog, aldus de leden van de fractie van de VVD. Welke andere dekking heeft de regering overwogen? Waarom is er niet voor gekozen het beschikbare bedrag voor de subsidieregeling «Green deal openbaar toegankelijke laadinfrastructuur» navenant te verminderen?

De leden van de fractie van de SP willen weten waarom de keuze is gevallen op het verhogen van de eerste schijf voor energiebelasting. Met hoeveel zou de hoogste schijf moeten worden verhoogd om het wetsvoorstel meerjarig te dekken? Met hoeveel zou de tweede schijf moeten worden verhoogd om het wetsvoorstel meerjarig te dekken? In welke tariefschijf zitten de laadpaalexploitanten?

De leden van de D66-fractie constateren dat er gekozen wordt voor een tariefverhoging op de eerste schijf voor elektriciteit om de tariefsverlaging voor elektrisch rijden mogelijk te maken. De verhoging van tarieven van elektriciteit, kan gevolgen hebben voor de terugverdientijd en/of het verdienmodel van duurzame energie initiatieven. De leden stellen de regering daarom de volgende vragen: Wat is het effect van de verhoging op lokale energie initiatieven zoals zonnestroomprojecten? En wat is het effect op kleingebruikers van zonnestroom? Hoe ontwikkelen zich de aantallen van lokale energie initiatieven en kleingebruikers? En is hierin een onderscheid te maken tussen de effecten op reeds lopende en op nieuwe initiatieven?

### **Gevolgen voor bedrijfsleven en burger**

Hoeveel procent van deze verhoging van de energiebelasting slaat neer bij bedrijven en hoeveel procent van de verhoging bij burgers, vragen de leden van de fractie van de VVD.

De regering verwacht zeer beperkte gevolgen voor zowel bedrijfsleven als burger, constateren de leden van de fractie van GroenLinks. De leden vragen zich af of dit ook betekent dat de regering verder geen uitdagingen in de administrering van deze verlaging verwacht?

### **Advies en consultatie**

De leden van de fractie van GroenLinks zijn benieuwd 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. Dit wetsvoorstel lost nu deels het eerste probleem op, maar de leden zijn benieuwd of er ook nog andere problemen zijn in het dagelijks gebruik en de fiscale behandeling van elektrische auto's, bijvoorbeeld in de behandeling van lease-rijders en de BTW-behandeling van fossiel versus elektrisch. Zo begrijpen de leden dat de werkgever van

een leaserijder de BTW van het laden bij een werknemer op zijn huisaansluiting na declaratie niet mag terugvorderen, terwijl dit bij fossiele brandstoffen wel mogelijk is, klopt dat? Zo ja, waarom is dat het geval?

De voorzitter van de vaste commissie,  
Duisenberg

De griffier van de commissie,  
Berck