Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2016–2017

34 545 Wijziging van de Wet belastingen op milieugrondslag (Wet tijdelijk verlaagd tarief laadpalen met een zelfstandige aansluiting)

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

Inhoudsopgave

I.	ALGEMEEN	1
	1. Inleiding	1
	2. Hoofdlijnen van het wetsvoorstel	2
	3. EU-aspecten	2
	4. Budgettaire aspecten	3
	5. Uitvoeringskosten Belastingdienst	3
	6. Gevolgen voor bedrijfsleven en burger	3
	7. Advies en consultatie	3
II	ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING	4

I. ALGEMEEN

1. Inleiding

Op 19 november 2015 is een motie van de Tweede Kamerleden Van Weyenberg en Grashoff aangenomen[1] 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 de brief van 18 maart 2016 is gereageerd op deze motie.[2] In die reactie is aangegeven dat de energiebelasting geen knelpunt vormt voor de transitie naar elektrisch rijden. De belastingdruk per gereden kilometer op elektriciteit ligt lager dan de belastingdruk per gereden kilometer op benzine of diesel en is net iets hoger dan de belastingdruk op LPG. Wel kan een verlaging van de energiebelasting op elektriciteit voor openbare laadpalen een bijdrage leveren aan het verbeteren van de businesscase van een openbare laadpaal. Op korte termijn is de businesscase van een openbare laadpaal in veel gevallen niet sluitend te maken. Dit komt doordat de investeringskosten nog vrij hoog zijn en het verbruik per laadpaal relatief laag is. Voor de transitie naar elektrisch rijden is de aanwezigheid van

[1] Kamerstukken II 2015/16, 34 302, nr. 96.
[2] Kamerstukken II 2015/16, 34 302, nr. 114.

kst-34545-3
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2016

(openbare) laadinfrastructuur van groot belang. Het kabinet heeft aangekondigd in het Belastingplan 2017 de verlaging van energiebelasting voor openbare laadpalen praktisch vorm te geven door een tijdelijk verlaagd tarief in de energiebelasting op te nemen voor laadpalen met een zelfstandige aansluiting op het distributienet. In dit wetsvoorstel wordt hieraan uitvoering gegeven.

2. Hoofdlijnen van het wetsvoorstel

Voor elektriciteit geleverd aan laadpalen met een zelfstandige aansluiting stelt het kabinet voor om over de eerste 10.000 kWh het tarief te verlagen van het hogere reguliere tarief van de eerste schijf naar het lagere tarief van de tweede schijf. Daarmee geldt over de eerste 50.000 kWh één en hetzelfde tarief. Het tarief in de tweede schijf bedraagt op dit moment 4,996 cent per kWh en ligt daarmee ongeveer de helft lager dan het reguliere tarief in de eerste schijf van 10,07 cent per kWh dat op dit moment in de praktijk meestal van toepassing is. Dit komt neer op een voordeel van 1 à 2 euro per volle accu. Het verlaagde tarief zal vier jaar van toepassing zijn, van 2017 tot en met 2020. Deze periode komt overeen met de periode van fiscale stimulering voor elektrisch rijden in Autobrief II. Verder stelt het kabinet voor om het tarief voor de elektriciteit voor laadpalen met een zelfstandige aansluiting op het distributienet in de Wet opslag duurzame energie voor de periode van 2017 tot en met 2020 op nihil te stellen.

Met bovengenoemde tariefaanpassingen verbetert de businesscase voor de openbare laadpalen en wordt laden bij een openbare laadpaal, voor zover het belastingvoordeel wordt doorberekend in de prijs, goedkoper. Het hanteren van een verlaagd tarief per kWh voor elektriciteit die wordt geleverd aan laadpalen is vanwege de systematiek van de energiebelasting alleen mogelijk bij laadpalen met een zelfstandige aansluiting. Bij elektriciteit die afkomstig is van een distributienet, wordt de energiebelasting namelijk geheven over de levering van de elektriciteit via een aansluiting. Openbare laadpalen zullen in de meeste gevallen een zelfstandige aansluiting hebben. Normaliter vindt thuisladen niet plaats via een laadpaal met een zelfstandige aansluiting, zodat hierbij geen gebruik kan worden gemaakt van het verlaagde tarief. Met deze vormgeving van de maatregel wordt aangesloten bij het verzoek van de motie en wordt de geconstateerde problematiek in de businesscase van openbare laadpalen verminderd.

3. EU-aspecten

Invoering van een verlaagd tarief in de energiebelasting en een nultarief in de Wet opslag duurzame energie voor elektrisch laden sluit niet aan bij de Richtlijn energiebelastingen.[3] Daarom is goedkeuring gevraagd bij de Europese Commissie en de Raad van de Europese Unie om op dit punt af te wijken van die richtlijn. De aanvraag van een derogatie neemt doorgaans negen maanden in beslag en is gedaan op 29 maart 2016. De regeling zal door de Europese Commissie daarnaast worden aangemerkt als staatssteun in de zin van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. De maatregel zal op basis van de algemene groepsvrijstellingsverordening (AGVV)[4] ter kennisgeving aan de Europese Commissie worden gestuurd. De inschatting is dat zowel het derogatieverzoek als de

[3] Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit (PbEU 2011, L 283).

[4] Verordening (EU) nr. 651/2015 van de Commissie van 17 juni 2014 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard (PbEU 2014, L 187).

staatssteunkennisgeving niet op problemen zullen stuiten vanuit de Europese Commissie en de Raad van de Europese Unie. De maatregel kan pas in werking treden nadat toestemming voor de derogatie is verleend. Om die reden is voorzien in een inwerkingtreding bij koninklijk besluit. Het streven is om de maatregel per 1 januari 2017 in werking te laten treden. Mocht de maatregel pas na die datum in werking kunnen treden, dan geldt hij met terugwerkende kracht tot en met 1 januari 2017. Voor de toepassing van het verlaagde tarief zal verder een aanvullende voorwaarde worden opgenomen. Het verlaagde tarief mag niet worden toegepast als de elektriciteit wordt gebruikt door een onderneming in moeilijkheden. Dit om te voldoen aan de voorwaarden van de AGVV.[5]

4. Budgettaire aspecten

De budgettaire gevolgen van de maatregel zijn weergegeven in de hierna opgenomen tabel. De budgettaire derving zal binnen dit wetsvoorstel meerjarig gedekt worden door het tarief eerste schijf voor elektriciteit in de energiebelasting met ingang van 1 januari 2017 te verhogen met € 0,00007. Het tarief zal met ingang van 1 januari 2021 met hetzelfde bedrag weer worden verlaagd in verband met het beëindigen van het verlaagde tarief voor leveringen aan laadpalen met een zelfstandige aansluiting.

Tabel 1: Budgettaire derving energiebelasting, (op transactiebasis in euro miljoen)

	2017	2018	2019	2020
Verlaagd tarief laadpalen	1,4	1,7	2,0	2,5

5. Uitvoeringskosten Belastingdienst

De voorstellen van dit wetsvoorstel zijn door de Belastingdienst beoordeeld met de uitvoeringstoets[6] nieuwe stijl. Voor de voorstellen uit het onderhavige wetsvoorstel geldt dat de Belastingdienst die uitvoerbaar en handhaafbaar acht per de voorgestelde inwerkingtredingsdatum. De gevolgen voor de uitvoering zijn beschreven in de uitvoeringstoetsen die als bijlage zijn bijgevoegd[7].
Dit wetsvoorstel heeft geen gevolgen voor de uitvoeringskosten van de Belastingdienst.

6. Gevolgen voor bedrijfsleven en burger

Dit wetsvoorstel leidt tot een beperkte, tijdelijke toename van de omvang van de administratieve lasten.

7. Advies en consultatie

Voorafgaand aan het opstellen van het wetsvoorstel heeft overleg plaatsgevonden met de volgende organisaties: Energie Nederland (brancheverenigingenergieleveranciers), Netbeheer Nederland, diverse laadpaalexploitanten en de vereniging DOET (brancheverenigingelektrisch transport). Tevens is gesproken met enkele andere partijen die nauw betrokken zijn bij de uitrol van de openbare laadinfrastructuur zowel uit de adviespraktijk als de wetenschap. Deze beide overleggen strekten er primair toe om te vernemen of de beoogde maatregel zou leiden tot

[5] Richtsnoeren voor reddings- en herstructureringssteun aan niet-financiële ondernemingen in moeilijkheden (2014/C 249/01).
[6] Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer
[7] Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

knelpunten in de praktijk. Daarbij kregen partijen de gelegenheid om hun reactie te geven op de vormgeving van de beoogde maatregel. Het uiteindelijke wetsvoorstel is in een later stadium in concept nog eens gedeeld met Energie Nederland om te vernemen of de maatregel niet zou leiden tot problemen in de uitvoering bij de energieleveranciers.
Tevens is advies gevraagd aan de Raad voor de Rechtspraak. De Raad voor de Rechtspraak verwacht geen substantiële toename van de werklast als gevolg van dit wetsvoorstel.

II. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel I

Artikel I, onderdelen A en B (artikelen 59 en 60a van de Wet belastingen op milieugrondslag)

In onderdeel B wordt een artikel 60a in de Wet belastingen op milieugrondslag (Wbm) geïntroduceerd dat erin voorziet dat het tarief over de eerste 10.000 kWh elektriciteit die wordt geleverd aan een oplaadinstallatie voor elektrische voertuigen die beschikt over een zelfstandige aansluiting, wordt verlaagd tot het tarief dat is opgenomen in de tweede schijf in artikel 59, eerste lid, onderdeel c, tweede aandachtsstreepje, van de Wbm. Met een zelfstandige aansluiting wordt bedoeld een aansluiting die geen deel uitmaakt van de aansluiting van een meer omvattende onroerende zaak en de oplaadinstallatie rechtstreeks met het distributienet verbindt. Een oplaadinstallatie bestaat uit één oplaadpunt of meerdere bij elkaar gelegen oplaadpunten die door middel van dezelfde aansluiting met het distributienet verbonden zijn. In het tweede lid van genoemd artikel 60a is opgenomen dat het verlaagde tarief niet mag worden toegepast als de elektriciteit wordt gebruikt door een onderneming in moeilijkheden. Dit begrip is gedefinieerd in paragraaf 2.2 van de mededeling van de Europese Commissie betreffende Richtsnoeren voor reddings- en herstructureringssteun aan niet-financiële ondernemingen in moeilijkheden (PbEU 2014, C 249). Hiermee wordt voldaan aan de Europese regels inzake staatssteun. De verbruiker is degene aan wie de elektriciteit via de aansluiting geleverd wordt. In genoemd artikel 60a zijn delegatiebevoegdheden opgenomen op basis waarvan in lagere regelgeving nog zal worden geregeld dat de afnemer van de elektriciteit, om recht te krijgen op het verlaagde tarief, aan de energieleverancier zal moeten verklaren dat de elektriciteit die via de betreffende aansluiting geleverd wordt, uitsluitend wordt gebruikt in een oplaadinstallatie voor elektrische voertuigen en dat de oplaadinstallatie geen deel uitmaakt van een meer omvattende onroerende zaak. Voorts is een delegatiebevoegdheid opgenomen om vorm te geven aan de voorwaarde dat het verlaagde tarief niet mag worden toegepast als de elektriciteit wordt gebruikt door een onderneming in moeilijkheden. Hiertoe zal bij of krachtens algemene maatregel van bestuur concreet worden aangegeven wat onder bedrijven in moeilijkheden moet worden verstaan. Daarbij zal worden aangesloten bij in de praktijk bestaande signalen dat het bedrijf in moeilijkheden verkeert.
Ingevolge de in onderdeel A opgenomen wijziging van artikel 59, eerste lid, van de Wbm wordt met ingang van 1 januari 2017 het reguliere tarief van de eerste schijf voor elektriciteit verhoogd met € 0,00007. Deze verhoging biedt de budgettaire dekking voor de introductie van het verlaagde tarief voor elektriciteit die wordt geleverd aan een oplaadinstallatie voor elektrische voortuigen die beschikt over een zelfstandige aansluiting. De verhoging van het reguliere tarief wordt met ingang van 1 januari 2021 weer ongedaan gemaakt bij beëindigen van het verlaagde tarief voor leveringen aan laadpalen met een zelfstandige aansluiting. Dit is geregeld in artikel II, onderdeel A.

Zoals reeds is toegelicht in het algemeen deel van deze memorie is de invoering van het verlaagde tarief afhankelijk van het verkrijgen van de goedkeuring om af te wijken van de Richtlijn energiebelastingen. Om deze reden wordt het tijdstip van de invoering van het verlaagde tarief vastgesteld bij koninklijk besluit. Mocht de goedkeuring na 1 januari 2017 worden verleend en kan derhalve het koninklijk besluit ook pas na die datum worden genomen, dan wordt voorzien in terugwerkende kracht tot en met 1 januari 2017. Dit is geregeld in artikel V, tweede lid.

Artikel II

Artikel II (artikel 59 van de Wet belastingen op milieugrondslag)

Zoals aangegeven in het algemeen gedeelte van de toelichting komt met ingang van 1 januari 2021 het verlaagde tarief voor elektriciteit die wordt geleverd aan een oplaadinstallatie voor elektrische voertuigen die beschikt over een zelfstandige aansluiting, te vervallen. Hiertoe vervalt artikel 60a van de Wbm. Voorts wordt gelijktijdig het reguliere tarief voor elektriciteit in de eerste schijf voor elektriciteit verlaagd zodanig dat de eerdere verhoging – die diende ter dekking van het genoemde verlaagde tarief – met ingang van 1 januari 2021 komt te vervallen.

Artikel III

Artikel III (artikel 3 van de Wet opslag duurzame energie)

Voorgesteld wordt om het tarief voor de elektriciteit voor laadpalen in de Wet opslag duurzame energie voor de periode van 2017 tot en met 2020 op nul te stellen. Hiertoe wordt onder toevoeging van de aanduiding «1.» voor de huidige tekst van artikel 3 van de Wet opslag duurzame energie deze elektriciteit uitgezonderd van de elektriciteit waarvoor de tarieven gelden zoals opgenomen in dat eerste lid (nieuw). Voorts wordt een tweede lid toegevoegd waarin is bepaald dat voor elektriciteit die wordt geleverd aan een oplaadinstallatie voor elektrische voertuigen die beschikt over een zelfstandige aansluiting als bedoeld in artikel 60a van de Wbm geen tarief wordt vastgesteld.

Artikel IV

Artikel IV (artikel 3 van de Wet opslag duurzame energie)

Zoals aangegeven in het algemeen gedeelte van deze memorie komt met ingang van 1 januari 2021 het nihiltarief voor elektriciteit die wordt geleverd aan een oplaadinstallatie voor elektrische voertuigen die beschikt over een zelfstandige aansluiting, te vervallen. Hiertoe vervalt de uitzondering van deze elektriciteit in artikel 3, eerste lid, van de Wet opslag duurzame energie alsmede artikel 3, tweede lid, van die Wet.

Artikel V

Artikel V (inwerkingtreding)

Onder toepassing van artikel 12 van de Wet raadgevend referendum treedt deze wet in werking met ingang van 1 januari 2017. Bij de Europese Commissie en de Raad van de Europese Unie is een derogatieverzoek ingediend om met betrekking tot elektriciteit die wordt geleverd aan een oplaadinstallatie voor elektrische voertuigen die beschikt over een zelfstandige aansluiting af te mogen wijken van de Richtlijn energiebelas-

tingen.[8] De inschatting hierbij is dat het derogatieverzoek niet op problemen zal stuiten. De betreffende maatregel kan pas in werking treden nadat toestemming voor de derogatie is verleend. Om die reden is voor de bijbehorende wetswijzigingen voorzien in een inwerkingtreding bij koninklijk besluit. Het streven is om ook deze maatregel per 1 januari 2017 in werking te laten treden. Mocht de gewenste derogatie niet tijdig worden verleend – met als gevolg dat de maatregel pas na die datum in werking zou kunnen treden –, dan geldt hij met terugwerkende kracht tot en met 1 januari 2017.

De Staatssecretaris van Financiën,
E.D. Wiebes

[8] Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit (PbEU 2011, L 283).