

april 2016

Een gelijk speelveld voor elektrisch rijden

Oplossingsrichtingen voor de heffing van energiebelasting







Inhoudsopgave

<i>Conclusies en aanbevelingen</i>	4
<i>1. Aanleiding</i>	5
<i>2. Problematiek</i>	6
Heffingssystematiek energiebelasting ongeschikt	6
Hoogte tarief niet gekoppeld aan CO ₂ /NO _x -uitstoot	7
<i>3. Definities</i>	8
Afbakening laadpalen	8
Belanghebbenden	9
<i>4. Wet- en regelgeving</i>	10
Energiebelasting in de praktijk	10
Clustering en WOZ-afbakening	11
Elektriciteitswet	12
Europese aspecten	12
<i>5. Oplossingsrichtingen</i>	14
Een vast tarief	14
Belastingplicht bij leverancier of exploitant (CPO)	14
Teruggaafregeling voor private en semi-publieke laadpalen	15
Staatssteun?	16
Budgettaire gevolgen	16
<i>Appendix – cijfers elektrisch rijden</i>	17
<i>Colofon</i>	19

Conclusies en aanbevelingen

In dit rapport signaleren wij een tweetal belangrijke knelpunten in de energiebelasting die de verdere ontwikkeling van elektrisch rijden in de weg staan.

1. De heffing van energiebelasting is nu afhankelijk van de exacte locatie van het laadpunt. Vanwege het degressieve tarief verschilt de heffing sterk per locatie. Voor het laden bij openbare laadpalen en huishoudens geldt het hoogste tarief, voor laden bij grotere bedrijven en instellingen geldt een (veel) lager tarief. Dit resulteert in de volgende praktische problemen:
 - een relatief hoge belastingheffing op elektriciteit die wordt gebruikt voor elektrisch rijden;
 - een rem op innovatie rondom de laadpaal;
 - onduidelijkheid voor de consument; en
 - administratieve lasten voor alle betrokken partijen.
2. De huidige heffing van energiebelasting houdt ten onrechte geen rekening met de efficiëntie van elektrische voertuigen, de lage CO₂-uitstoot en de afwezigheid van NO_x-uitstoot.

Naar onze mening is de meest passende oplossing een **vast (verlaagd) energiebelasting tarief** te introduceren voor het laden van elektrisch auto's bij oplaadpunten. Bij de vaststelling van dit tarief zou wat ons betreft rekening moeten worden gehouden met de efficiëntie en beperkte CO₂- en NO_x-uitstoot van elektrische voertuigen.

Een vast tarief kan op verschillende wijzen worden ingevoerd. Wij doen hiertoe een aantal suggesties. De meest voor de hand liggende oplossing is dat de energieleverancier het vaste tarief toepast op de leveringen van elektriciteit aan de exploitant van de **publieke laadpaal**. Een alternatieve oplossing zou kunnen zijn dat de exploitant van de publieke laadpaal het vaste tarief toepast en dat de levering van de energieleverancier aan de exploitant niet leidt tot heffing van energiebelasting.

Een logische vervolgvraag is: **hoe om te gaan met semi-publieke en private laadpunten?** Een vast tarief voor private laadpunten is vanuit praktisch oogpunt niet zonder meer uitvoerbaar, omdat deze laadpunten achter een hoofdmeter worden geplaatst en zij in veel gevallen ook niet apart worden bemeterd. Om toch een gelijk speelveld te creëren voor alle publieke en private laadpunten, kan bijvoorbeeld worden overwogen een teruggaafregeling voor private laadpunten te introduceren. Ook is denkbaar dat in de nabije toekomst technische oplossingen beschikbaar komen die een efficiënte bemetering van het totale verbruik van de elektrische auto mogelijk maken. Bij de uitwerking van de invoering van het vaste tarief zou wat ons betreft ook rekening moeten worden gehouden met nieuwe ontwikkelingen zoals "smart grids" en "switchen aan de paal".

Gezien de **beperkte budgettaire gevolgen** zouden de voorgestelde aanpassingen eenvoudig te realiseren moeten zijn.

Afhankelijk van de vorm en de reikwijdte van het vaste tarief dat wordt ingevoerd, zal moeten worden beoordeeld in hoeverre vooraf goedkeuring van de Commissie dient te worden gekregen of dat kan worden volstaan met het maken van een melding. Als gekozen zou worden voor de introductie van een vast (verlaagd) tarief (hoger dan het minimum voorgeschreven door de Richtlijn Energiebelastingen) voor zowel publieke als private laadpunten, zou naar onze mening een melding bij de Commissie moeten volstaan. Het huidige voorstel van het ministerie leidt echter niet tot een gelijk speelveld voor publieke en private laadpunten. Wij delen daarom de mening van het ministerie dat voor het voorgestelde lagere tarief voor enkel publieke laadpalen het indienen van een derogatieverzoek wel noodzakelijk is.

1. Aanleiding

Elektrisch rijden is sterk in opkomst. Wereldwijd zijn in het afgelopen jaar meer dan 1 miljoen elektrische personenauto's verkocht. Dit is een verdubbeling ten opzichte van het jaar daarvoor.¹ Op de Nederlandse wegen rijden inmiddels ruim 90.000 elektrische auto's². De Rijksoverheid heeft zich tot doel gesteld in 2025 een miljoen elektrische auto's op de Nederlandse wegen te hebben. De Europese Richtlijn "Clean Fuel for transport"³ verplicht nationale overheden verder uiterlijk in 2020 een minimum aantal publieke laadpunten op straat te hebben geplaatst. In het Energieakkoord⁴ is afgesproken dat het verminderen van de CO₂-uitstoot de primaire doelstelling is van de mobiliteit- en transportsector. Hiertoe moet onder andere de ontwikkeling en verkoop van ultrazuinige voertuigen en het faciliteren van publieke laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen worden gestimuleerd⁵. Het groeiende belang van elektrisch rijden kan dus nauwelijks worden onderschat.

Regionale en lokale overheden hebben een essentiële taak in het opzetten van de publieke laadinfrastructuur en het bevorderen van het gebruik van de elektrische auto. Hiervoor is gedurende de laatste jaren reeds € 40 miljoen geïnvesteerd door de G4 (gemeente Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht) en de Metropool Regio Amsterdam –Elektrisch (MRA-E gebied bestaande uit de provincie Noord-Holland, Utrecht en Flevoland met 80 inliggende gemeenten). Hier bevinden zich 85% van alle publieke laadpalen in Nederland. Vanwege het ontbreken van een sluitende business case functioneert de markt voor publieke laadinfrastructuur momenteel

nog onvoldoende. Dit is ten dele te wijten aan de negatieve uitwerking van de energiebelasting op de prijsstelling van elektrisch rijden. De energiebelasting op (groen) elektrisch laden is namelijk hoog, zeker in vergelijking met meer vervuilende vormen van mobiliteit. Tevens is de energiebelasting niet transparant als gevolg van de degressieve tariefstructuur, terwijl de accijnsheffing op brandstoffen vaste tarieven kent die onafhankelijk van de locatie zijn.

Al geruime tijd proberen diverse belanghebbenden, zoals kennisinstituten, energiebedrijven en lokale overheden, een oplossing te vinden voor deze energiebelastingproblematiek rondom elektrisch laden⁶. Ook in de Tweede Kamer is dit onderwerp vanaf 2014 diverse malen besproken⁷. In november 2015 is bijna Kamerbreed de motie Weyenberg-Grashoff aangenomen. Deze motie verzoekt de regering met een voorstel te komen voor aanpassing van de energiebelasting in relatie tot elektrisch laden.

De uitwerking van deze motie biedt naar onze mening een unieke kans om na jaren van discussie dit onderwerp goed vorm te geven. In dit rapport doen wij daarom een aantal aanbevelingen tot herziening van de energiebelasting voor elektrisch rijden. Uit de Kamerbrief van het Ministerie van Financiën van 18 maart 2016⁸ (Kamerbrief) volgt dat een deel van deze aanbevelingen zal worden overgenomen. We zullen in dit rapport mede aangeven waar wat ons betreft de Kamerbrief nog onvoldoende waarborgen biedt voor een echt gelijk speelveld voor elektrisch rijden in relatie tot de energiebelasting.

Dit rapport is geschreven in opdracht van de G4 (gemeente Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht) en MRA-Elektrisch (provincie Noord-Holland, Flevoland en Utrecht inclusief 80 inliggende gemeenten) en in samenwerking met de TU/e, MRA-E en de G4.

¹ Zie: Hybridcars.com, One million global plug-in sales milestone reached.

² Zie: cijfers elektrisch vervoer van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland van eind februari 2016.

³ Zie: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-1053_en.htm

⁴ Zie: <http://www.energieakkoordser.nl/energieakkoord.aspx>

⁵ SER, "Energieakkoord voor duurzame groei", september 2013.

⁶ Zie onder meer deze brief aan de tweede kamer en het rapport Eerlijke energiebelasting voor Elektrische Auto's.

⁷ Zie onder meer wetgevingsoverleg oktober 2014 maar het onderwerp komt vele malen terug in de discussies rond belastingen en rond de autobrief.

⁸ Zie <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-financien/documenten/kamerstukken/2016/03/18/reactie-op-motie-over-laadpalen-en-energiebelasting>.

2. Problematiek

Heffingssystematiek energiebelasting ongeschikt

De bestuurder van een niet-elektrische auto kan bij ieder tankstation terecht om benzine of diesel te tanken. Hoewel de prijzen voor de brandstof verschillen, betaalt de berijder altijd dezelfde accijns over de brandstof, ongeacht of in Groningen of Middelburg wordt getankt. Voor het opladen van een elektrische auto ligt dit anders. Afhankelijk van de locatie van het oplaadpunt, kan een sterk afwijkend belastingtarief van toepassing zijn. Zo bestaan significante verschillen in belastingheffing tussen het laden op straat, het laden op een semi-publieke locatie en in de parkeergarage bij een (grote) werkgever. Consumenten tasten mede hierdoor in het duister over de totstandkoming van de laadprijs en marktpartijen worden geconfronteerd met een onrendabele prijsvorming.

De regionale en lokale overheden compenseren dit negatieve effect door deze onrendabele 'top' bij te betalen en in aanbesteding van laadpalen een maximumtarief te hanteren.

Op dit moment wordt iedere publieke laadpaal aangemerkt als een separate aansluiting. Hierdoor valt de paal in het (hoge) kleinverbruikerstarief dat wordt toegepast op particuliere huishoudens. Dit is het hoogste energiebelasting tarief. Daarentegen valt de levering van elektriciteit via een laadpaal op het terrein van een bedrijf of een semi-publieke locatie onder een (veel) lager tarief. Deze tariefindeling maakt dat geen sprake is van een gelijk speelveld ten opzichte van fossiele brandstoffen. Ook wordt een transparante en efficiënte markt voor het opladen van elektrisch auto's zo bemoeilijkt. In de Kamerbrief wordt door het Ministerie van Financiën

overigens enkel een vergelijking gemaakt tussen publieke laadpalen met een eigen aansluiting en thuisladen. De categorie semi-publiek laden en laden bij de werkgever ontbreekt volledig.

De huidige heffingssystematiek is in de praktijk tevens een struikelblok voor innovatieve projecten zoals "smart grids" en "switchen aan de paal". Het valt buiten het bestek van dit rapport om in detail op deze ontwikkelingen in te gaan, maar wij vragen toch de aandacht voor de belemmering van deze ontwikkelingen. Wij zouden het raadzaam vinden bij de aanstaande wijziging van de energiebelasting juist met deze ontwikkelingen rekening te houden, nu hierdoor een efficiënte markt kan ontstaan voor het opladen (en ontladen) van elektrische auto's.

- Thuis of bij een publieke laadpaal opladen tegen 10 cent energiebelasting
- Semi-publiek opladen bij een winkel of kantoor tegen 5 cent energiebelasting
- Opladen bij een grote werkgever of winkelcentrum tegen iets meer dan 1 cent energiebelasting

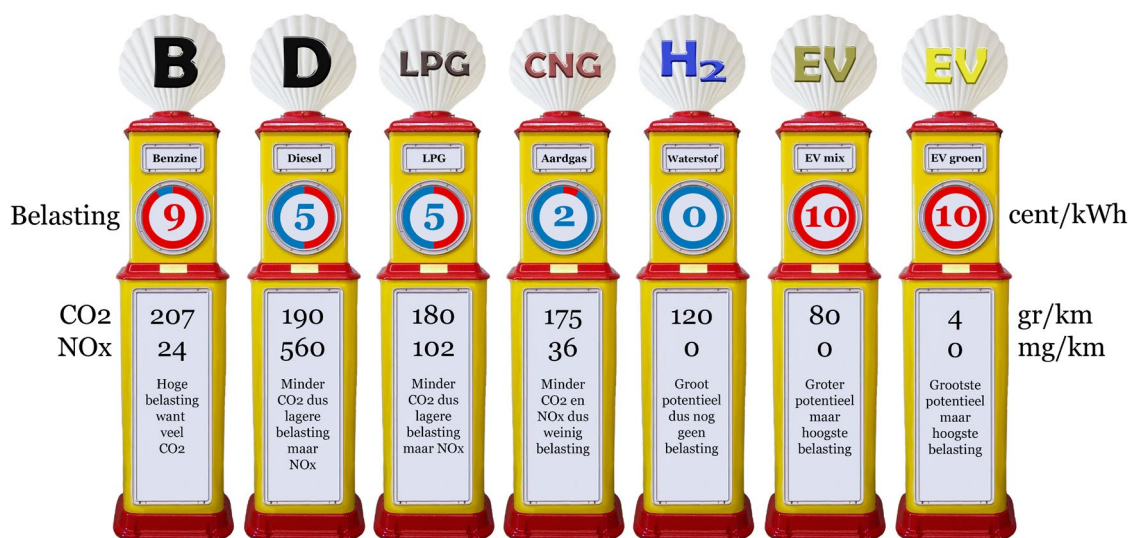


Hoogte tarief niet gekoppeld aan CO₂/NO_x-uitstoot

Een van de conclusies uit de Brandstofvisie⁹ van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is dat zou moeten worden ingezet op een CO₂-uitstoot gerelateerde bronbelasting. Ook de uitkomst van de klimaattop in Parijs¹⁰ en het recente rapport van De Nederlandsche Bank¹¹ onderschrijven de noodzaak CO₂-uitstoot te beprijzen. In de bestaande opzet van de energiebelasting wordt, mede vanwege het relatief hoge tarief dat geldt voor de levering van elektriciteit ten opzichte van gas, effectief geen rekening gehouden met de CO₂-uitstoot. Vanwege de sterk degressieve staffel wordt dit effect nog versterkt. Daarnaast is de NO_x uitstoot een belangrijk gegeven dat volop in de belangstelling staat.

Uit onderstaande infographic komt duidelijk naar voren dat elektriciteit, gebruikt om auto's mee op te laden, verreweg de minste CO₂- en NO_x-uitstoot veroorzaakt, maar het zwaarste wordt belast. Naast het feit dat deze auto's de minste schadelijke stoffen uitstoten, is de stroom uit laadpunten overwegend gecertificeerde groene stroom van Nederlandse bodem. Uit onderzoek blijkt dat een elektrische auto op groene stroom over de hele keten heen maar 4 gram CO₂ per km uitstoot. Naast het feit dat een elektrische auto op duurzame energie kan rijden, komt het grote verschil tussen een benzine auto en elektrische auto ook omdat een elektrische auto ruim driemaal efficiënter met zijn energie om gaat. De vergelijking die in de Kamerbrieven door het ministerie wordt gepresenteerd is niet volledig, aangezien daar geen koppeling

wordt gemaakt met de daadwerkelijke CO₂ en NO_x uitstoot per brandstofsoort. Effectief wordt het feit dat elektrische voertuigen efficiënter met energie omgaan weg belast door een relatief hogere heffing op elektriciteit. Een belastingdruk per gereden km zoals het ministerie hanteert is daarom niet de juiste vergelijkingsmaatstaf. Bovendien is de vergelijking op zijn minst onvolledig omdat het ministerie bij de kosten per kilometer bijvoorbeeld geen rekening houdt met aanschaf, slijtage en afschrijving van de batterij.



Bron: Opgesteld door TU/e op basis van verschillende rapporten¹²

⁹ Zie: <http://www.energieakkoordser.nl/~media/01303b49eab0429b88c79c3353683e9e.ashx>

¹⁰ <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2016/02/12/dijksma-carbon-pricing-sleutel-tot-terugdringen-van-co2-uitstoot>

¹¹ http://www.dnb.nl/binaries/Tijd%20Voor%20Transitie_tcm46-338545.pdf?2016032511

¹² Informatie over belasting per kWh komt uit de publicatie belangrijkste wijzigingen belastingen 2016. Uit het integraal overzicht fiscale behandeling van brandstoffen in het verkeer en in de onlangs verschenen nota met antwoorden op Kamervragen blijkt verder dat het Ministerie van Financiën abusievelijk conversieverliezen in kolencentrales meeneemt in haar berekeningen. Hierdoor zou de energiebelasting eigenlijk 2,5 maal zo laag zijn. Deze redenering gaat niet op. Ten eerste worden conversieverliezen (terecht) ook niet meegenomen voor andere energiestromen zodat de vergelijking direct al mank gaat. Ten tweede zijn eventuele conversieverliezen niet relevant voor een eindgebruiker als een EV rijder. De juiste en algemeen geaccepteerde methodiek om dergelijke conversieverliezen mee te nemen is de berekening van CO₂ emissies over de gehele keten. Dit is in de infographic gedaan op basis van de Factsheet Brandstoffen in het wegverkeer, TNO en CE Delft, juni 2014. De NO_x is hier ook uit afgeleid maar voor de uitstoot van dieselauto's is na "Dieselgate" een realistische waarde opgenomen gebaseerd op het rapport real-world exhaust emissions from modern diesel cars van het ICTT uit oktober 2014.

3. Definities

In onderstaande infographic is het verband tussen de belangrijkste belanghebbenden bij publieke laadpalen schematisch weergegeven.



Afbakening laadpalen

De publieke laadpaal

Een laadpaal in de openbare ruimte heeft een aparte aansluiting op het net die voor iedereen 24 uur per dag toegankelijk is. Dat is bijvoorbeeld niet het geval in parkeergarages of op bedrijfsterreinen waarbij de palen over het algemeen zijn aangesloten op het elektriciteitsnet via een aansluiting van de garage of het bedrijf als geheel. De termen oplaadpaal en oplaadpunt worden soms door elkaar gebruikt. Bijna alle publieke laadpalen hebben twee separate oplaadpunten per paal. Een publieke laadpaal heeft een eigen

EAN-code. De EAN-code wordt gegeven aan iedere aansluiting van elektriciteit en dient als identificatienummer van de aansluiting.

De semi-publieke laadpaal

Deze laadpaal is geplaatst op de grond van een bedrijf, parkeergarage, grote publiekstrekker of winkelcentrum, maar is vrij toegankelijk voor derden. Bezoekers wordt de mogelijkheid geboden om tegen betaling gebruik te maken van de paal tijdens de openingstijden. Een semi-publieke laadpaal heeft over het algemeen geen eigen EAN-code.

De private laadpaal

Deze laadpaal is geplaatst op de grond van de gebruiker en kan niet zonder toestemming worden gebruikt door derde partijen. Een private laadpaal beschikt ook niet over een eigen EAN-code.

Belanghebbenden

1. Netbeheerder

De netbeheerder is verantwoordelijk voor het transport van de elektriciteit en de stabiliteit van het net. Ook functioneert de netbeheerder in veel gevallen als meetverantwoordelijke. Bij slimme meters en bij de meters die momenteel in laadpunten zijn geïnstalleerd, kan de netbeheerder de volumes aan elektriciteit die via de aansluiting zijn geleverd uitlezen en doorgeven aan de energieleverancier. De netbeheerders kunnen onder meer aan de hand van de EAN-code bepalen om welke aansluiting het gaat.

2. Energieleverancier

De energieleverancier heeft een contract met de exploitant van de publieke laadpaal voor de levering van elektriciteit over de publieke laadpaal. Hiervoor stuurt de energieleverancier een factuur aan de exploitant van de publieke laadpaal. Op deze factuur brengt de energieleverancier de energiebelasting in rekening. De energiebelasting wordt berekend door de volumes aan elektriciteit die gedurende een verbruiksperiode worden geleverd via de laadpaal naast een schijventarief te leggen. Aangezien een publieke laadpaal geen verblijfsfunctie heeft, past de energieleverancier geen heffingskorting toe (deze was al lager en is per 2015 komen te vervallen voor onbewoonde objecten).

3. Exploitant laadpaal (Charge Point Operator/CPO)

De exploitant van de laadpaal verricht een laaddienst aan de bestuurder van de elektrische auto. Hiervoor berekent de exploitant van de laadpaal in de praktijk een vast tarief per kWh. De kostprijs van de elektriciteit en de energiebelasting zijn een onderdeel van deze prijs.

De pasaanbieder

De bestuurder van de elektrische auto zal in de meeste gevallen laden bij de publieke laadpaal door middel van zijn laadpas. Deze passen worden uitgegeven door exploitanten van laadpalen en leasemaatschappijen (pasaanbieder). De afrekening van het laden door de exploitant van de laadpaal verloopt dan via de pasaanbieder. In specifieke gevallen (bijvoorbeeld Fastned) rekent de CPO direct met de eindklant af via een eigen smartphone app.

4. Bestuurder EV

De bestuurder betaalt uiteindelijk de rekening voor het laden van de elektrische auto aan de pasaanbieder (of in bepaalde gevallen direct aan de exploitant).

5. Eigenaar WOZ-object/aansluiting

Voor publieke laadpalen geldt dat over het algemeen sprake zal zijn van een WOZ-object. Bij deze publieke palen zal over het algemeen de betreffende gemeente eigenaar zijn van de laadpaal (en dus het WOZ-object). Bij semi-publieke en private laadpalen staat de laadpaal achter de aansluiting van de eigenaar van het WOZ-object. Deze laadpalen beschikken niet over een eigen EAN-code en op dit moment is geen sluitend mechanisme beschikbaar om leveringen en verbruik over een dergelijk laadpunt te scheiden van leveringen en gebruik van de rest van het WOZ object. In sommige gevallen zal de eigenaar van het WOZ-object zelf elektriciteit opwekken en eventueel terug leveren aan het net.

4. Wet- en regelgeving

Energiebelasting in de praktijk

Op basis van de Wet belastingen op milieugrondslag (Wbm) wordt onder de naam energiebelasting een belasting geheven op de levering van elektriciteit aan een verbruiker. Deze heffing is gebaseerd op de Europese Richtlijn tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit (Richtlijn Energiebelastingen)¹³. De Richtlijn Energiebelastingen wordt hierna beschreven. Het doel van de energiebelasting is om energieproducten en elektriciteit aan een minimumbelasting te onderwerpen. Deze belasting is niet van toepassing op energie gewonnen uit minerale oliën, oftewel fossiele brandstoffen. Op deze manier wordt een gelijk speelveld gecreëerd voor de minerale oliën die onderworpen zijn aan de accijnsheffing en energieproducten waarvoor energiebelasting betaald moet worden.

Elke levering van elektriciteit aan een eindverbruiker is onderworpen aan de heffing van energiebelasting. Sinds 1 januari 2015 is het niet meer relevant of de levering plaatsvindt via een aansluiting op het net. Dat betekent dat alle leveringen van elektriciteit aan een verbruiker onderworpen zijn aan energiebelasting, ongeacht of deze via een aansluiting plaatsvindt. Als gevolg hiervan kunnen ook leveringen van elektriciteit aan een verbruiker "achter de meter" onderworpen zijn aan energiebelasting, bijvoorbeeld het leveren van elektriciteit via een private laadpaal die is geïnstalleerd achter de meter van een particulier huishouden¹⁴.

De energiebelasting kent een sterk degressief opgebouwd tariefstelsel. De grondslag voor de berekening van de verschuldigde energiebelasting voor een kleinverbruikersaansluiting is het aantal kWh dat wordt geleverd per verbruiksperiode per aansluiting. Bij dit aansluitingstype zal veelal gebruik worden gemaakt van voorschotnota's, gecombineerd met een eindfactuur per verbruiksperiode. De grondslag

voor de berekening van de totaal verschuldigde energiebelasting voor een grootverbruikersaansluiting is het aantal kWh dat wordt geleverd over een periode van 12 maanden. De verbruiksperiode is voor grootverbruikers altijd een kalenderjaar. Aansluitingen met een verblijfsfunctie komen in aanmerking voor een heffingskorting. Publieke laadpalen hebben logischerwijs geen verblijfsfunctie en komen dus niet voor deze heffingskorting in aanmerking.

Tabel 1 bevat een overzicht van de prijsopbouw per locatie van de laadpunten. De prijs van elektriciteit bestaat uit energiebelasting, opslag duurzame energie (ODE) en 21% btw. De energiebelasting verschilt per gebruikerscategorie aanzienlijk. Voor huishoudens en publieke laadpalen is deze voor 2016 vastgesteld op € 0,1007 per kWh. De categorie daarboven, veelal kleinere bedrijven, betaalt ongeveer de helft en grote zakelijke verbruikers betalen zelfs 214 keer minder energiebelasting per kWh dan huishoudens.

Tabel 1. Prijsopbouw van de energiebelasting per locatie

Staffel, aantal kWh	Soort	Directe kosten ¹⁵ per kWh	Energiebelasting per kWh	Milieutoeslag ODE per kWh	BTW	Heffingskorting
0-10.000	Huishoudens, thuis opladen	€ 0,07	€ 0,10070 (100%)	€ 0,0056	21%	€ 310,81
0-10.000	Publieke laadpalen	€ 0,07	€ 0,10070 (100%)	€ 0,0056	21%	€ 0 ¹⁶
10.001-50.000	Kleine bedrijven: winkels, kantoren	€ 0,07	€ 0,04996 (50%)	€ 0,007	21%	€ 310,81
50.001-10 mln	Middelgrote bedrijven	€ 0,07	€ 0,01331 (13%)	€ 0,0019	21%	€ 310,81
> 10 mln zakelijk	Grote bedrijven	€ 0,07	€ 0,00053 (0,5%)	€ 0,000084	21%	€ 310,81

¹³ Richtlijn 2003/96/EG van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit.

¹⁴ Gerechtshof Den Haag, 2 mei 2014, nummer BK-13/00718. Deze uitspraak van Gerechtshof Den Haag geeft uitleg aan het begrip levering in de energiebelasting.

¹⁵ Afhankelijk van de leverancier kan dit variëren tussen de €0,5-0,8 per kWh.

¹⁶ Tot 1 januari 2015 was dit circa €180 per jaar.

Uit tabel 2 hieronder is af te leiden dat de hoogte van de energiebelasting op elektrisch rijden afhankelijk is van de locatie. Ook wordt duidelijk dat consumenten die zijn aangewezen op het laden op straat (en in de toekomst is dit naar verwachting ruim de helft van de automobilisten), op jaarbasis veel duurder uit zijn dan als zij bij niet-publieke punten op zouden laden. Bij 20.000 kilometer per jaar is het verschil tussen laden op straat en bij middelgroot bedrijf opgelopen tot meer dan 500 euro. Dit zorgt voor een groot prijsverschil, afhankelijk van waar de elektrische auto wordt opgeladen. Dit is bij het tanken van andere brandstoffen niet het geval; daarbij maakt het voor de hoogte van het belastingtarief (accijns in dat geval) niet uit of in Assen of in Amsterdam wordt getankt.

Clustering en WOZ-afbakening

Voor toepassing van de energiebelasting is sprake van een aansluiting indien een onroerende zaak aan het Nederlandse elektriciteitsnet is aangesloten, van waaruit elektriciteit (of aardgas) aan de gebruiker wordt geleverd. Voor het begrip onroerende zaak wordt aansluiting

gezocht bij de heffing van onroerendezaakbelastingen (Wet WOZ)¹⁷. Aansluitingen kunnen onder omstandigheden worden samengevoegd voor de berekening van de verschuldigde energiebelasting. Hiervoor moeten zij onderdeel uitmaken van dezelfde onroerende zaak op basis van de Wet WOZ. Voor deze onroerende zaak moet één WOZ-beschikking worden afgegeven door de betreffende gemeente. Dit wordt ook wel “clustering” genoemd. Door clustering zal over het algemeen het energiebelastingtarief dalen, omdat dan sprake zal zijn van een groter verbruik op de relevante aansluiting.

Voor de heffing van onroerendezaakbelastingen wordt aansluiting gezocht bij gebouwde en ongebouwde zaken of gedeelten daarvan. Uitgangspunt is de kleinste zelfstandig bruikbare eenheid. Eigendommen die bij dezelfde (rechts-) persoon in gebruik zijn en die, naar omstandigheden beoordeeld, bij elkaar horen, vormen een eenheid. De uitvoering van de Wet WOZ ligt bij de gemeenten; zij geven voor WOZ-objecten beschikkingen af. In de praktijk wordt echter geen WOZ-beschikking afgegeven voor openbare infrastructuur zoals straatverlichting en

publieke laadpalen, aangezien deze zijn vrijgesteld van heffing onder de Wet WOZ.

De Staatssecretaris van Financiën heeft in een beleidsbesluit voor een aantal specifieke situaties aangegeven dat bepaalde objecten, waarvoor in de regel geen WOZ-beschikkingen worden afgegeven, onder voorwaarden toch kunnen worden beschouwd als onderdelen van één onroerende zaak¹⁸. Een voorbeeld hiervan is straatverlichting en andere openbare infrastructurele voorzieningen die binnen een gebied worden beheerd. Deze goedkeuring geldt volgens de Staatssecretaris van Financiën nadrukkelijk *niet* voor oplaadpunten voor elektrische voertuigen. Laadpunten voor elektrische voertuigen maken volgens de Staatssecretaris van Financiën geen onderdeel uit van openbare infrastructurele voorzieningen, aangezien de elektriciteit wordt gebruikt voor een individueel voertuig en niet voor de openbare infrastructuur. Daarmee gebruikt de Staatssecretaris zijn beleidsruimte laadpunten te scheiden van andere objecten zoals telefooncellen die wel als openbare infrastructuur worden gezien. Overigens staat hetgeen is geregeld in

Tabel 2. Belastingdruk per gebruikerscategorie.

	Publiek laden- op straat	Laden bij kleine winkels en bedrijven	Laden bij garages, winkelcentra, musea e.a.	Laden bij grote bedrijven
Gebruikers-categorie (staffel)	0 tot 10.000 kWh	10.0001 tot 50.000 kWh	50.001 tot 10 mln kWh	Boven de 10 mln kWh
Energiebelasting (cent/kWh)	10,070	4,996	1,331	0,053
ODE (cent/kWh)	0,56	0,7	0,19	0,0084
Btw (21%) (cent/kWh)	2,23	1,20	0,32	0,01
Belasting totaal (cent/kWh)	12,86	6,90	1,84	0,07

¹⁷ Artikel 47 lid 1 onderdeel f Wbm.

¹⁸ Besluit van de Staatssecretaris van Financiën van 3 april 2015, BLKB 2015/370M

de Elektriciteitswet, dan wel het Besluit experimenteren decentrale duurzame elektriciteitsopwekking¹⁹, los van clustering van aansluitingen voor de energiebelasting.

Zoals ook blijkt uit de Kamerbrief is het Ministerie van Financiën geen voorstander van het clusteren van oplaadpunten, onder meer vanwege de mogelijke complexiteit in de uitvoering en de mogelijke bevoordeling van grotere exploitanten en grotere gemeentes. Wij zijn dit met het ministerie eens. We noemen clusteren hier alleen voor de volledigheid omdat de energiebelasting op laadpunten een dossier is met een lange historie waarbij clustering tot voor kort als een haalbare oplossing werd gezien.

Elektriciteitswet

De Elektriciteitswet 1998 bevat wettelijke bepalingen omtrent productie, transport en levering van elektriciteit. Daarmee heeft de wetgever de taken en verantwoordelijkheden van energieleveranciers en netbeheerders vastgelegd en mede invulling gegeven aan de Europese Richtlijn betreffende “gemeenschappelijke regels voor de interne markt voor elektriciteit”²⁰. Van oudsher was dit wettelijk kader gericht op leveranciers die over het bestaande net elektriciteit leverden via de aansluiting van onroerende zaken aan consumenten, bedrijven en overheidsinstellingen. Het transport van de elektriciteit werd verricht door de netbeheerder.

Op het moment dat de Elektriciteitswet werd geïntroduceerd stond elektrisch rijden nog in de kinderschoenen en waren laadpalen nog niet aanwezig in het publieke landschap. De vraag is hoe de verouderde Elektriciteitswet toegepast moet worden op de huidige laadpalen. Worden laadpalen onder

de Elektriciteitswet gekwalificeerd als aansluitingen? Zo ja, is er dan sprake van de levering van elektriciteit aan een consument in de zin van de Elektriciteitswet²¹? Ondanks dat de energiebelasting voor een aantal begrippen aansluit bij de Elektriciteitswet (zoals het begrip “aansluiting”), is het begrip levering in de Wbm niet gekoppeld aan de Elektriciteitswet. Dit leidt in de praktijk tot onduidelijkheid over welke marktdeelnemers aan te merken zijn als belastingplichtige voor de energiebelasting. Het valt buiten het bestek van dit rapport verder in te gaan op de Elektriciteitswet. Wij pleiten er wel voor de samenhang tussen de energiebelasting en de Elektriciteitswet nauwgezet in de gaten te houden, zeker met betrekking tot innovatieve projecten als “smart grids”.

Europese aspecten

Richtlijn Energiebelastingen

Het doel van de Richtlijn Energiebelastingen is elektriciteit en andere energieproducten aan een minimumbelasting te onderwerpen. Deze minimumbelasting is echter aanzienlijk lager dan de huidige energiebelastingstarieven. Op grond van milieuoverwegingen kunnen echter belastingvrijstellingen- of verlagingen worden toegepast als uitzondering op deze minimumbelasting. Met inachtneming van het vastgestelde minimumtarief en het gemeenschapsrecht kunnen Lidstaten gedifferentieerde belastingniveaus toepassen voor elektriciteit. Als Lidstaten maatregelen als belastingvrijstelling, -verlaging, differentiatie, en teruggaaf in de zin van de Richtlijn Energiebelastingen invoeren, dan dient afhankelijk van de reikwijdte van de maatregel de Europese Commissie in kennis te worden gesteld²².

Daarnaast dient elk voornemen tot steunverlening door een Lidstaat te worden aangemeld bij de Europese Commissie ter goedkeuring, om te voorkomen dat dit voornemen wordt gekwalificeerd als ongeoorloofde staatssteun (“verbod op staatssteun”)²³. Totdat de Commissie zich heeft uitgesproken door middel van een positieve beschikking, mag de steun niet worden verleend²⁴. Hierop gaan wij in de volgende paragraaf verder in.

Op basis van artikel 15 van de Richtlijn Energiebelastingen kunnen Lidstaten onder fiscaal toezicht gehele of gedeeltelijke belastingvrijstellingen of – verlagingen toepassen voor onder meer de volgende gevallen:

- Belastbare producten die onder fiscaal toezicht worden gebruikt bij proefprojecten voor de technologische ontwikkeling van milieuvriendelijker producten of met betrekking tot brandstoffen uit hernieuwbare bronnen (lid 1, onderdeel a);
- Elektriciteit afkomstig van duurzame energiebronnen, zoals zon en wind (lid 1, onderdeel b);
- Energieproducten en elektriciteit die worden gebruikt voor vervoer van goederen en personen per spoor, metro, tram en trolleybus (lid 1, onderdeel e).

Op basis van artikel 15 lid 2 kunnen de Lidstaten het belastingbedrag dat de gebruiker heeft betaald voor de elektriciteit die wordt opgewekt met de in lid 1 onder b) bedoelde producten, volledig of gedeeltelijk aan de producent teruggeven.

Indien toepassing van een vrijstelling of verlaging niet mogelijk blijkt op grond van artikel 15 Richtlijn Energiebelastingen, kan op basis van artikel 19 Richtlijn Energiebelastingen door de Raad worden

¹⁹ Besluit experimenteren decentrale duurzame elektriciteitsopwekking, 1 april 2015.

²⁰ Richtlijn 96/92/EG van 19 december 1996 betreffende gemeenschappelijke regels voor de interne markt voor elektriciteit.

²¹ Voor een andere analyse verwijzen naar de publicatie van Lisette Baljon in het Nederlands Tijdschrift voor Energierecht, “Juridische aspecten van het plaatsen van laadpalen voor elektrisch vervoer”, Nr. 2, mei 2015.

²² Artikel 26 lid 1 Richtlijn Energiebelastingen.

²³ Artikel 26 lid 2 Richtlijn Energiebelastingen en artikel 107 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

²⁴ Artikel 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

besloten dat een Lidstaat uit specifieke beleidsoverwegingen verdere vrijstellingen of verlagingen mag invoeren. Een dergelijk verzoek wordt door de Commissie op de volgende voorwaarden beoordeeld: de goede werking van de interne markt, een eerlijke mededinging en het communautair gezondheids-, milieu-, energie- en vervoersbeleid. Binnen drie maanden nadat de Commissie alle relevante en benodigde gegevens heeft ontvangen dient zij een voorstel in voor een beschikking. Hierin wordt medegedeeld of de Lidstaat gebruik mag maken van de speciale maatregel²⁵.

Staatssteun aspecten

Om de werking van de interne markt van de Europese Unie te beschermen, bestaat een verbod op staatssteun. Het verbod op staatssteun is vastgelegd in het EU Werkingsverdrag (hierna: EU-verdrag)²⁶. De beoordeling van een steunmaatregel als verboden staatssteun kan verstrekende gevolgen hebben.

Om te beoordelen of een bepaalde maatregel als staatssteun moet worden aangemerkt zijn de praktische omstandigheden van doorslaggevend belang. Dit betekent dat maatregelen die op papier niet onder het staatssteunbegrip lijken te vallen, in de praktijk toch als staatssteun kunnen kwalificeren.

De Europese Commissie heeft op 1 juli 2014 specifieke Richtsnoeren Staatssteun ten behoeve van milieubescherming en energie²⁷ gepubliceerd. De Richtsnoeren zijn onder meer gebaseerd op de Europa 2020-strategie²⁸ die in het leven is geroepen om de volgende doelstellingen te bereiken:

- een vermindering met 20% van de broeikasgasemissies in de Unie ten

opzichte van 1990,

- het optrekken van het aandeel hernieuwbare energiebronnen in het energieverbruik in de Unie tot 20% en
- een verbetering van de energie-efficiëntie in de Unie met 20% ten opzichte van 1990²⁹.

Om deze doelen te bereiken is inmenging van de overheid onontbeerlijk. Deze inmenging is onderworpen aan een aantal regels, zoals uiteengezet in de Richtsnoeren Staatssteun. Hierin legt de Commissie neer onder welke voorwaarden steun ten behoeve van het milieu en energie verenigbaar is met de werking van de interne markt. Als de steun is bedoeld om de ontwikkeling van bepaalde vormen van economische bedrijvigheid binnen de Europese Unie te vergemakkelijken, dan is deze geoorloofd. Hierbij moet wel het effect van de maatregel op het handelsverkeer in ogenschouw worden genomen: als het gemeenschappelijk belang wordt geschaad dan kan alsnog worden besloten dat de maatregel verboden staatssteun is. Uit de aanvragen van de afgelopen jaren is echter gebleken dat steun in de vorm van kortingen op of vrijstellingen van milieubelastingen door de Europese Commissie zijn geïdentificeerd als maatregelen die verenigbaar kunnen zijn met de werking van de interne markt³⁰. De maatstaven die bepalen of steunmaatregelen daadwerkelijk toegestaan kunnen worden, zijn noodzakelijkheid en evenredigheid. De Commissie zal steun in de vorm van belastingverminderingen als noodzakelijk en evenredig beschouwen als aan de volgende drie voorwaarden is voldaan:

- als de begunstigden ten minste het door de toepasselijke richtlijn vastgestelde minimumbelastingniveau betalen,
- de keuze van begunstigden op

objectieve en transparante criteria is gebaseerd; en

- de steun in beginsel op dezelfde wijze wordt toegekend aan alle concurrenten in dezelfde sector indien zij zich in een vergelijkbare feitelijke situatie bevinden³¹.

Lidstaten kunnen de steun toekennen in de vorm van een verlaging van het belastingtarief, als een vast jaarlijks compensatiebedrag (belastingteruggave) of als een combinatie van beide. Het voordeel van het teruggeven van belasting is dat ondernemingen de prijsprikkel blijven voelen die de milieubelasting geeft. De hoogte van het terug te geven bedrag wordt berekend op basis van historische gegevens omtrent het niveau van productie, het verbruik van energie en de vervuiling die in een bepaald referentiejaar voor de onderneming werd waargenomen. De hoogte van de belastingteruggave mag echter niet méér bedragen dan het minimumbelastingbedrag dat voor het referentiejaar zou worden verkregen³².

²⁵ Artikel 19 lid 1 Richtlijn Energiebelastingen.

²⁶ Zie: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:12012E/TXT&from=NL>

²⁷ Richtsnoeren staatssteun ten behoeve van milieubescherming en energie 2014-2020, 2014/C 200/01.

²⁸ COM (2010) 2020 definitief 3 maart 2010.

²⁹ Paragraaf 3 van de Richtsnoeren Staatssteun.

³⁰ Richtsnoeren staatssteun ten behoeve van milieubescherming en energie 2014-2020, 2014/C 200/01, paragraaf 1.2 onderdeel i.

³¹ Artikel 173 Richtsnoeren Staatssteun.

³² Artikel 174 Richtsnoeren Staatssteun.

5. Oplossingsrichtingen

Het laatste onderdeel van dit rapport bevat een aantal oplossingsrichtingen voor de heffing van de energiebelasting ten aanzien van elektrisch rijden. Deze oplossingsrichtingen zouden moeten resulteren in een duidelijkere prijsvorming en lagere kosten voor het opladen van de elektrische auto. Daarnaast zijn de oplossingsrichtingen een extra prikkel voor marktpartijen te investeren in laadinfrastructuur en een mogelijkheid tot het verbeteren van de luchtkwaliteit door vervanging van brandstof aangedreven voertuigen met elektrische auto's.

Een vast tarief

De meest passende oplossing voor de heffing van de energiebelasting op het laden van de elektrisch auto is het hanteren van een vast tarief per kWh. Uit de Kamerbrief volgt dat het Ministerie van Financiën deze visie deelt.

De invoering hiervan zou naar onze mening vergelijkbaar kunnen zijn met de heffingssystematiek van het huidige vaste tarief voor levering van compressed natural gas (CNG) via een CNG-vulstation. Hieronder geven wij een schets van het systeem dat momenteel van toepassing is op het gebruiken van CNG als brandstof.

Tot 1 januari 2007 was het schijventarief van toepassing op de levering van CNG als motorbrandstof. Dit leidde in de praktijk tot problemen, omdat niet voor alle verbruikers afzonderlijk kon worden vastgesteld hoeveel aardgas zij jaarlijks afnamen. Daarnaast achtte het kabinet het niet wenselijk voor aardgas een schijventarief te hanteren, terwijl over andere brandstoffen zoals benzine, diesel of LPG de belasting via een vast tarief per liter, dan wel per kilogram wordt geheven. Met ingang van 1 januari 2007 geldt daarom voor CNG een vast

tarief per kubieke meter. Dit tarief is alleen van toepassing op aardgas dat wordt samengeperst tot CNG in een CNG-vulstation, waarbij dat vulstation rechtstreeks op het distributienet van aardgas is aangesloten. Deze voorwaarde is van belang om de uitvoerbaarheid voor de energiebedrijven, die voor de energiebelasting belastingplichtig zijn, te waarborgen. Zij zijn op deze wijze in staat eenduidig het vaste tarief toe te passen. Als aanvullende voorwaarde is gesteld dat de exploitant van het CNG-vulstation een verklaring moet afgeven aan de energieleverancier waarin wordt bevestigd dat de exploitant de CNG enkel gebruikt voor de levering via een CNG-vulstation.

De exploitant van het CNG-vulstation berekent de energiebelasting die wordt betaald aan de energieleverancier door in haar prijzen. Deze levering door de exploitant aan de verbruiker kwalificeert dus niet als een belastbaar feit voor de energiebelasting.

Wij pleiten ervoor dat volgens dezelfde systematiek een vast tarief wordt geïntroduceerd voor de levering van elektriciteit via laadpalen die daarvoor in aanmerking komen. Wij beschrijven hiertoe meerdere alternatieve scenario's.

Belastingplicht bij leverancier of exploitant (CPO)

De energieleverancier past vast tarief toe

De energieleverancier wordt in dit scenario aangemerkt als de belastingplichtige. De levering van de exploitant van de publieke laadpaal aan de verbruiker is dan niet onderworpen aan de heffing van energiebelasting. Deze systematiek is vergelijkbaar met het huidige vaste energiebelastingtarief dat wordt

toegepast op de levering van CNG aan een CNG-vulstation. Toepassing van het vaste tarief is praktisch uitvoerbaar voor de energieleverancier omdat deze via de meetverantwoordelijke de volumes aan kWh verkrijgt die per publieke laadpaal worden geleverd, gedurende een verbruiksperiode. De energieleverancier past het vaste tarief toe en voldoet de energiebelasting op aangifte. Hiertoe dient de exploitant van de laadpaal een verklaring te geven aan de energieleverancier dat deze leveringen verricht aan verbruikers, analoog met de verklaring die de exploitant van een CNG-vulstation moet afgeven.

De exploitant van het laadpunt past vast tarief toe

Een alternatieve oplossing is het aanmerken van de exploitant van de publieke laadpaal als belastingplichtige. De exploitant levert de duurzaam opgewekte elektriciteit aan de laadafnemer en past hierbij het vaste tarief toe.³³ In dit scenario is de levering van de energieleverancier aan de exploitant van de publieke laadpaal niet onderworpen aan de heffing van energiebelasting. De exploitant van de publieke laadpaal wordt als doorleverancier aangemerkt. De energieleverancier verricht zelf dus geen levering aan een verbruiker³⁴.

Het heffen van belasting bij de exploitant van publieke laadpalen is praktisch uitvoerbaar omdat hij inzicht heeft in de hoeveelheid kWh die via de publieke laadpalen wordt geleverd aan de eindgebruikers. Op basis van deze gegevens kan de exploitant, tegen het vaste tarief, de volumes rapporteren in de aangifte energiebelasting. De energieleverancier kan in haar administratie vastleggen dat de leveringen aan de publieke laadpalen, waarvoor de exploitant een verklaring heeft afgegeven, niet onderworpen zijn aan de heffing

³³ Dit past ook binnen het leveringsbegrip, zoals bedoeld in de uitspraak van het gerechtshof van Den Haag van 2 mei 2014 (zie in dit kader ook voetnoot 14).

³⁴ Artikel 50 lid 4 Wbm.



van energiebelasting. Het nadeel van dit alternatief is wel dat een nieuwe categorie belastingplichtigen wordt geïntroduceerd. Het heffen van energiebelasting van de exploitant zal daarom initieel leiden tot een additionele administratieve last voor zowel de exploitant als de Belastingdienst.

Teruggaafregeling voor private en semi-publieke laadpalen

De introductie van een vast tarief voor het laden via private en semi-publieke laadpalen is lastiger te realiseren. Deze zijn namelijk “achter de meter” van onroerende zaken (een WOZ-object) geplaatst. De energieleverancier kan hierdoor geen vast tarief toepassen, omdat hij niet over verbruiksgegevens beschikt die differentiëren naar het einddoel van de elektriciteitlevering. Oftewel, de leverancier weet niet welk deel van de

geleverde elektriciteit wordt gebruikt voor bijvoorbeeld verlichting, en welk deel voor de laadpalen. Om toch tot een gelijk speelveld te komen tussen elektriciteit die wordt geleverd via publieke, semi-publieke en private laadpalen, kan een teruggaafregeling uitkomst bieden. De eigenaar van de onroerende zaak waar de betreffende laadpaal is geplaatst, kan dan teruggaafverzoek indienen voor de teveel betaalde energiebelasting. Een dergelijk teruggaafverzoek kan worden opgesteld op basis van de gebruiksgegevens die worden geadmistreerd door de exploitant van de laadpaal.

Een dergelijke teruggaafregeling is bekend terrein voor de sector en de Belastingdienst. In de praktijk kunnen de administratieve lasten worden gereduceerd door de administratie te laten afhandelen door de CPO (exploitant van laadpalen) die teruggave regelt voor de gebruiker van de paal. De CPO houdt namelijk informatie

vast over het verbruik bij slim beheerde palen. Dit werkt zowel voor de consument als de gebruiker ontlastend.

Een verdere versimpeling van de teruggaafregeling kan worden bereikt als de netbeheerder voor de private laadpaal achter de meter een virtuele EAN-code aanmaakt en de levering voor het laden in mindering brengt op de reguliere EAN-code voor de aansluiting. Het voordeel van deze methode is dat de energieleverancier ook voor private palen het vaste tarief kan toepassen. De netbeheerders kunnen deze aanpassing in hun administratie gefaseerd invoeren. Deze oplossing is onzes inziens uiteindelijk veel praktischer dan de teruggaafregeling achteraf.

Staatssteun?

Voor de introductie van een vast tarief (hoger dan het minimum voorgeschreven door de Richtlijn Energiebelastingen) voor zowel publieke als private laadpunten geldt naar onze mening een vereenvoudigde behandeling. In dat geval volstaat een enkele melding bij de Commissie en een verdere staatssteun toets zou niet aan de orde moeten zijn. Het huidige voorstel van het ministerie leidt echter niet tot een gelijk speelveld voor publieke en private laadpunten. Wij delen daarom de mening van het ministerie dat voor het huidige voorstel zoals opgenomen in de Kamerbrief een derogatieverzoek noodzakelijk is, zoals hieronder nader toegelicht.

Als wordt gekozen wordt voor een specifieke vrijstelling of teruggaafregeling, dan kan onder omstandigheden sprake zijn van (verboden) staatssteun. Dit is het geval wanneer de vrijstelling zijn grondslag niet vindt in artikel 15 maar in artikel 19 van de Richtlijn Energiebelastingen, de steunmaatregel niet resulteert in een gelijke behandeling voor publieke en private laadpaal exploitanten of een vast tarief wordt voorgesteld welke minder bedraagt dan het minimumbelastingbedrag voor elektriciteit. In dit geval is het aan te raden vooraf een derogatieverzoek in te dienen bij de Commissie uit hoofde van artikel 108 lid 3 van het EU Verdrag.

Het toepassen van een vast tarief op het opladen van elektrische voertuigen via enkel publieke laadpalen kwalificeert in principe als een steunmaatregel. Op basis van de Richtsnoeren Staatssteun van de Commissie kan deze steun als noodzakelijk en evenredig worden beschouwd, indien aan de eerder genoemde voorwaarden is voldaan. Afhankelijk van de exacte vorm en de reikwijdte van het vaste tarief dat wordt ingevoerd, zal dus moeten worden beoordeeld in hoeverre vooraf goedkeuring van de Commissie dient te worden gekregen of dat kan worden volstaan met het maken van een melding.

Teneinde de aanpassingen in de energiebelasting beter te laten aansluiten op de doelstellingen van de Richtlijn Energiebelastingen en de Richtsnoeren

Staatssteun zou kunnen worden overwogen als additionele voorwaarde op te nemen dat voor een lager tarief sprake moet zijn van duurzaam opgewerkte elektriciteit. Voor publieke laadpalen geldt overigens al dat uitsluitend van gecertificeerde groene stroom gebruik wordt gemaakt. Op deze wijze zou dit een extra stimulans kunnen zijn om de stroom die via private punten aan elektrische auto's wordt geleverd ook te verduurzamen.

Wij zouden voorstander zijn van een ruim geformuleerde melding c.q. derogatieverzoek zodat de uiteindelijke implementatie op een passende wijze kan geschieden zonder dat opnieuw contact hoeft te worden gelegd met de Commissie. Vooral nieuwe ontwikkelingen zoals "smart grids" en "switchen aan de paal" vergen een ruim wettelijk kader.

Budgettaire gevolgen

Als de energiebelasting voor het laden van elektrische voertuigen middels publieke laadinfrastructuur in 2015 tot nihil was gereduceerd, dan zou de budgettaire derving over dat jaar ongeveer een miljoen euro zijn geweest. Voor semi-publieke oplaadinfrastructuur zou de derving – ondanks het feit dat het om meer laadpunten gaat – ongeveer de helft zijn. Dit houdt verband met het feit dat zij op locaties staan die in de tweede of derde schijf van de energiebelasting vallen. In de Appendix is in tabel 4 en 5 een overzicht opgenomen van de energiebelasting welke naar schatting is voldaan in 2015.

Uit de Kamerbrief volgt dat het Ministerie van Financiën uitgaat van een derving van in totaal ruim drie miljoen euro in 2020 als het tarief uit de 2e schijf zou worden gehanteerd voor alle publieke laadpunten. De exacte derving van een verlaagd tarief voor zowel publiek als privaat laden is lastig in te schatten, onder meer vanwege de toepassing van de verschillende schijven en de snelle ontwikkelingen in de EV markt. Dit zou op zich al een reden zijn een gelijk tarief te introduceren voor publieke en private laadpalen, aangezien dan veel beter kan worden gestuurd op de beprijzing van elektrisch rijden. Duidelijk is wel dat

de totale derving van een vast verlaagd tarief voor publieke en private laadpunten ten opzichte van de totale opbrengt van de energiebelasting in de afgelopen jaren (ruim vier miljard euro per jaar) relatief bescheiden is.

Tegenover de budgettaire derving staat een aantal positieve resultaten die bereikt kunnen worden met het stimuleren van elektrisch rijden.

Ten eerste zal de laadinfrastructuur eerder rendabel kunnen worden. Dit betekent op termijn lagere kosten voor de overheid op dit terrein.

Ten tweede neemt de transparantie van de heffing toe, omdat zij onafhankelijk wordt van locatie of hoeveelheid gebruik en dit maakt het makkelijker de business cases door te rekenen.

Ten derde zou het stimulerende effect van een verlaging van de energiebelasting zou ook op de arbeidsmarkt kunnen worden gevoeld. Meer vraag naar elektrische auto's en oplaadinfrastructuur zou een toename van werkgelegenheid in deze sector tot gevolg kunnen hebben. Nederland is bij uitstek geschikt om extra werkgelegenheid te faciliteren. Nu al behoort Nederland wereldwijd tot een van de koplopers in elektrische rijden en in het bijzonder oplaadinfrastructuur. Mede daarom heeft fabrikant Tesla ons land aangewezen als locatie van een nieuwe fabriek en mede daarom blijken bedrijven als Fastned en EV-box exportpotentie te hebben ten aanzien van laadinfra. Een verlaging van de energiebelasting geeft een duidelijk signaal af dat Nederland de ontwikkeling van elektrisch rijden ondersteunt.

Tot slot levert de verwachte toename van het aantal elektrische auto's op de weg een belangrijke winst op voor ons milieu. Iedere potentiële autokoper die kiest voor een elektrische auto in plaats van een auto die rijdt op fossiele brandstoffen draagt bij aan de noodzakelijke transitie naar duurzame energiebronnen en een betere luchtkwaliteit.

Appendix – cijfers elektrisch rijden

In tabel 3 is een overzicht gegeven van het aantal laadpalen en –punten dat per 31 december 2015 beschikbaar is. Van alle publieke laadpalen staat 85% in de G4 (incl. regiogemeenten Rotterdam) en/of MRA-E (80 gemeenten in de provincie Utrecht, Noord-Holland en Flevoland). De aantallen van het totaal oplaadpunten in Nederland zijn gebaseerd op de rapportages van het RVO³⁵. De gegevens voor de G4 en MRA-E zijn vastgesteld op basis van de reeds geplaatst palen via aanbestedingen en het aantal actieve palen³⁶. Het totaal van 3.140 palen in de Randstad is inclusief de circa 665 EVnet palen in dit gebied.

In Nederland beschikt slechts 30% van de mensen over een private parkeerplaats c.q. de mogelijkheid om thuis te kunnen laden. In prognoses van de benodigde publieke laadinfrastructuur wordt uitgegaan van de schatting dat 50% van de elektrische rijders publieke oplaadpunten nodig hebben bij het gebruik van een elektrische auto.

De uitrol van laadinfrastructuur blijft achter bij de toename van het aantal elektrische auto's. Bij het streven naar 200.000 elektrische auto's in 2020 wordt uitgegaan van een benodigd aantal van in totaal 30 duizend publieke laadpalen, dan

wel 60 duizend laadpunten in Nederland.

In tabel 4 is voor publieke laadpalen geschat hoeveel is geladen en hoeveel energiebelasting is betaald in het jaar 2015. Het gemiddelde verbruik van deze publieke laadpalen is circa 3.179 kWh per jaar. Bij alle publieke laadpalen samen is in 2015 circa 11 miljoen kWh geladen. Daarvan is circa 10 miljoen kWh bij de publieke palen in de G4 en MRA-E geladen. Dat is een verdubbeling van het elektriciteitsverbruik ten opzichte van de 5 miljoen kWh in 2014.

Tabel 3. Aantal publieke laadpalen en –punten beschikbaar per 31 december 2015

Laden op straat	MRA-E (prov NH, FV en Utr)	Amsterdam	Utrecht	Den Haag	Rotterdam	Regio gemeenten R'dam	Totaal Randstad	Totaal NL ³⁷	Benodigd in NL in 2020
Aantal laadpalen	910	825	250	500	457	198	3.140	3.698	30.000
Aantal laadpunten	1.820	1.650	500	1.000	914	396	6.280	7.395	60.000

Tabel 4. Situatie met betrekking tot publieke palen en punten op 31 december 2015

	NL totaal	MRA-E	Amsterdam	Utrecht	Den Haag	Rotterdam	Regio R'dam	NL overig
kWh geleverd in 2015	11.753.609	2.814.766	3.857.284	871.214	1.156.862	1.199.662	387.596	1.466.225
Energiebelasting	€ 1.183.588	€ 283.447	€ 388.428	€ 87.731	€ 116.496	€ 120.806	€ 39.031	€ 147.649
Publieke palen	3.698	910	825	250	500	457	198	558
kWh paal	3.179	3.093	4.675	3.485	2.314	2.625	1.958	2.188
Publieke punten	7.395	1.820	1.650	500	1.000	914	396	1.115 ³⁸
kWh per punt	1.589	1.547	2.338	1.742	1.157	1.313	979	1.315 ³⁹

³⁵ RVO telt het aantal laadpunten op basis van de aanmeldingen door leveranciers en eigenaren op de site laadpalen.nl (via crowdsourcing). De cijfers van RVO worden gebruikt door het Ministerie van EZ. Nederland Elektrisch telt de publieke en semipublieke laadpunten bij elkaar op en communiceert ruim 18.000 punten. In de brief van de borgingscommissie Energieakkoord van juni 2015 wordt weer een aantal van 12.000 punten/6.000 publieke palen genoemd.

³⁶ Het gebruik en aantal van alle actieve laadpalen in de G4 en MRA-E wordt door de Hogeschool van Amsterdam gemonitord.

³⁷ Voor heel Nederland per november 2015 uit rapportage van RVO, <http://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/stand-van-zaken/cijfers>

³⁸ Aantal palen/punten 'NL overig' berekend op basis van aantal punten in NL (RVO, november 2015) minus de aantal publieke palen in de MRA-E, G4 en regio Rotterdam (Hogeschool van Amsterdam en aanbesteedde palen per 31 dec 2015). Het aantal in de G4, MRA-E is inclusief de 665 EV-net palen/ 1.368 punten.

³⁹ Verbruik kWh is berekend op basis van gemiddeld verbruik in 2015 van alle Evnet palen in Nederland.

In tabel 5 is weergegeven hoeveel elektriciteit is verbruikt op semi-publieke punten in 2015. Ook deze gegevens hebben wij ontleend aan informatie van RVO. Wat het verbruik betreft is ervan uitgegaan dat dit hetzelfde is als het verbruik op publieke punten. Voor de energiebelasting is geschat dat de punten voor de helft bij MKB locaties staan die in het één na hoogste tarief vallen en voor de helft bij verbruikers die in het twee na hoogste tarief vallen.

Tabel 5. Situatie met betrekking tot semi-publieke punten op 31 december 2015

	NL Totaal
kWh geleverd in 2015	16.511.299
Energiebelasting 2015	€ 520.106
Semi-publieke punten	10.391
kWh per punt	1.589



Colofon

Opdrachtgever Maarten Linnenkamp namens Metropoolregio Amsterdam-Elektrisch (MRA-E) en G4-Elektrisch (Gemeente Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht)

Met medewerking van Auke Hoekstra TU/e
Astrid Dijkhuizen MRA-E en G4

Met dank aan Hogeschool van Amsterdam voor de levering van de cijfers ten aanzien van de actieve publieke palen en het verbruik in de G4 en MRA-E.

Eindredactie Niels Muller en Yvo Oudman PwC

Fotografie titelblad: Amsterdam Elektrisch (Doede Bardok)



