

Fiscaal systeem elektrisch vervoer

Bouw het elektrisch vervoer uit met een evenwichtig fiscaal systeem

De verkoop van elektrisch aangedreven auto's is in absolute getallen weliswaar sterk gegroeid (eind 2016 reden er in Nederland ruim 112.000 elektrische personenauto's rond), dit is echter slechts 1,4% van alle geregistreerde auto's in Nederland. De doelstelling van de overheid is 160.000 elektrische auto's eind 2020. De verwachting volgens partijen als ANWB, BOVAG en RAI Vereniging is dat zonder extra overheidsprykkels dit aantal blijft steken op de huidige stand. Om de elektrische auto voor een groter publiek interessant te maken, is het nodig de business case te verbeteren, dit kan door het doen van diverse fiscale aanpassingen. Sommige van onderstaande aanbevelingen zijn specifiek gericht op zakelijke auto's omdat zij relatief meer kilometers maken en dus meer vermeden CO2 kunnen realiseren.

Energie-Nederland identificeert enkele financiële barrières die de verdere ontwikkeling van elektrisch vervoer in de weg staan en draagt daarvoor oplossingen aan. Deze zijn te verdelen in vier categorieën:

1. Creëer een gelijk speelveld voor publieke en andere laadpunten;
2. Waardeer milieuwinst door elektriciteit minder te belasten dan fossiele brandstoffen (in plaats van andersom);
3. Schaf de bijtelling van 2,7% btw voor het privégebruik van de elektrische auto af;
4. Hef dubbele belasting bij opslag op.

1. Gelijk speelveld belasting laadpunten

A Creëer een gelijk regime tussen publieke en overige laadpunten (vrijstelling EB 1e staffel)

Op dit moment geldt er een lager EB-tarief (vrijstelling 1e staffel) voor laden op laadpunten in openbare ruimte met een separate energieaansluiting ('publieke laadpunten') dan voor EB op elektriciteit die thuis wordt geladen. Bij laadpunten achter een grootverbruikaansluiting is de EB vaak nog lager, maar dit verschilt per locatie afhankelijk van het totale energieverbruik via de betreffende aansluiting. Energie-Nederland pleit voor een gelijke belasting op laden, ongeacht de locatie van het laadpunt.

Oplanning:

Een gelijk speelveld voor alle soorten laadpunten kan worden gecreëerd door de staffelkorting voor EB op elk laadpunt toe te passen, ongeacht de locatie. Daarvoor is het noodzakelijk dat de Wet Belasting op de Milieugrondslag wordt aangepast. Nu bepaalt deze wet dat de staffelkorting niet geldt wanneer de aansluiting (laadpunt) onderdeel is van een meeromvattend WoZ-object. Het resultaat van deze definitie is dat niet-publieke laadpalen niet in aanmerking komen voor de staffelkorting. De beperking m.b.t. het WoZ-object zal moeten worden verwijderd in de WBM om de staffelkorting voor ieder laadpunt te laten gelden.

B Btw zakelijk elektrisch thuisladen ook aftrekbaar maken

Op dit moment is de btw van zakelijk tanken bij de Shell aftrekbaar, maar voor elektrisch thuisladen geldt dit niet. Dat moet en kan veranderd worden om een gelijk (zakelijk) speelveld te creëren. EV-rijders zullen hun zakelijke auto immers ook thuis willen opladen. Op dit moment is alleen aftrek van btw mogelijk op rechtstreeks ingekochte diensten aan een ondernemer door een andere ondernemer. En voor de ingekochte dienst moet een rechtsgeldige factuur worden opgemaakt. Zakelijke EV-rijders krijgen hun factuur echter niet op naam van de werkgever, maar op hun eigen naam op basis van hun bestaande netaansluiting. Op grond van de Energiewet is het inmiddels mogelijk dat meerdere afnemers via een afsluiting afnemen/verbruiken; maar de kosten hiervan wegen niet op tegen de verwachte btw-aftrek baten. In vrijwel alle gevallen blijft elektriciteit geleverd aan het thuislaadpunt dus gefactureerd aan de berijder en niet aan de werkgever.

Oplanning:

Via de laadpas is wel inzichtelijk dat de laadkosten voor een leaseauto zijn en de kosten feitelijk betaald worden door de werkgever. De werkgever kan worden geïdentificeerd als 'afnemer' van de levering op het thuislaadpunt. Aftrek van belasting bij de werkgever is dus mogelijk, mits de leaseauto voor zakelijke doeleinden wordt gebruikt.

2. Waardering voor milieuwinst

Elektrisch rijden wordt per Joule of gemeten naar CO₂-uitstoot op het moment zwaarder belast dan rijden op fossiele brandstoffen. De scheefheid, gemeten in CO₂-uitstoot zal de komende jaren alleen maar erger worden: elektrisch rijden wordt rap CO₂-efficiënter door het snel 'vergroenen' van de stroommix (nu 11% hernieuwbaar; in 2023 naar verwachting 40%). De hoge EB-belasting voor elektrisch rijden doet naar onze mening onvoldoende recht aan de lagere uitstoot die wordt gerealiseerd door elektrisch vervoer, in lijn met het 'vervuiler betaalt' principe. Dit betekent dat er op het moment geen level playing field is voor belasting van uitstoot, bijvoorbeeld op basis van CO₂-emissies en dit draagt niet bij aan de transitie naar schone mobiliteit.

	Belasting	Eenheid	MJ per eenheid	Belast/MJ (EB, ODE, accijns) [1]	CO ₂ uitstoot: kg/MJ[2]	Belasting/kg CO ₂
Electra thuis (EB+ODE; <10.000 kWh): EV thuis-laden	0,106	kWh	3,600	0,030	0,099	0,303
Electra aparte aansluiting EV (EB+ODE; <10.000 kWh)[1]	0,056	kWh	3,600	0,015	0,099	0,152
benzine (accijns)	0,770	liter	32,000	0,024	0,076	0,316
diesel (accijns)	0,484	liter	36,000	0,013	0,101	0,129
LPG (accijns)	0,195	liter	27,100	0,007	0,067	0,104
Gas (EB+ODE; <170.000 M3)	0,263	M ³	31,900	0,008	0,059	0,140

Oplossing:

De bovenstaande ongelijkheid in het playing field gelijker trekken. Dit kan uiteraard op meerdere manieren:

- Een EB-tarief gediifferentieerd naar CO₂-uitstoot. Deze "Energiebelasting 2.0" past binnen het bestaande beleid en is eenvoudig te realiseren. Het gaat om een bestaande heffing, waarvan de basis/methodiek in stand kan blijven;
- Specifieke en permanente verlaging van het EB voor EV (minimaal het niveau dat in 2017 voor separate aansluitingen geldt). Bewijslast voor het laden kan via een goedgekeurde aparte meter op het (thuis-) laadpunt met een eventuele extra bewijslast via de laadgegevens van het voertuig;
- Gehele verlaging van de EB op elektriciteit kleinverbruik (dit is een pleidooi dat ook op andere dossiers zoals voor LT-warmte geldt);
- Verhoging van de belastingen van fossiele brandstoffen;
- Bij een kilometerheffing: apart tarief per kilometer voor elektrische voertuigen versus op fossiele brandstoffen aangedreven voertuigen.

3. Schaf btw-bijstelling voor privégebruik af

De business case van een elektrische auto kan op dit moment nog niet concurreren met die van een benzine of diesel auto. De aanschafwaarde van een elektrische auto ligt significant hoger dan van een benzine of diesel uitvoering hetgeen de TCO (Total Cost of Ownership) sterk verhoogt, ondanks de relatief lage variabele kosten voor onderhoud en elektriciteit.

Oplossing:

Indien een auto of een bestelauto van de zaak/lease-auto door personeel ook privé wordt gebruikt, moet voor het privégebruik btw worden betaald. Hierbij geldt ook woon-werkverkeer voor de btw als privégebruik; De btw die de eigenaar van de auto moet betalen voor het privégebruik is vastgesteld op 2,7% van de cataloguswaarde van de auto, inclusief btw en bpm.

Om het privégebruik van elektrische auto's van de zaak aan te moedigen is het mogelijk om enerzijds de btw fictie van 2,7% af te schaffen voor elektrische auto's en de gedeerde btw inkomsten te compenseren door de btw fixie op fossiele brandstofauto's licht te verhogen. Dit creëert de volgende win-win situatie:

- o De algehele business case elektrische auto verbetert voor zowel de werkgever als de werknemer;
- o Het relatieve verschil tussen de business case van de elektrische auto's versus de fossiele auto wordt kleiner voor de werkgever en daarmee aantrekkelijker;
- o De btw inkomsten blijven stabiel en de verhoging van de btw fixie op conventionele auto's zal minder dan 2,7 % hoeven te stijgen, omdat slechts een klein deel van de zakelijk gereden auto's elektrisch is.

4. Hef dubbele belasting bij opslag op

Opslag is van groot belang voor onze toekomstige energievoorziening. De auto(batterij) speelt hierin een cruciale rol. Elektrische auto's zijn, als ze zijn aangesloten op het net, een belangrijk instrument voor flexibiliteitsdiensten, bijvoorbeeld om fluctuaties in de energieopwekking (zon en wind) op te vangen. Eén belangrijke barrière betreft de dubbele heffing van energiebelasting bij opslag van elektriciteit. In situaties waarin sprake is van een zelfstandige aansluiting op het net (met een aparte meter), waarbij de batterij dus niet gebruikt wordt voor uitgesteld gebruik in het huishouden, is de dubbele heffing van energiebelasting zeer onwenselijk. In een dergelijk geval wordt bij laden energiebelasting over de geladen energie geheven. Bij ontladen (op het net) komt deze energie weer opnieuw op de markt en wordt nog een keer energiebelasting geheven als deze geleverd wordt.

Oplossing:

Gezien het bovenstaande pleit Energie-Nederland voor een volledige vrijstelling van de heffing van energiebelasting voor opslageenheden die een zelfstandige aansluiting op het net hebben met een eigen meter. Deze oplossingsrichting sluit aan bij de te verwachten (toekomstige) ontwikkelingen in Europa. In het recente 'COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT Energy storage – the role of electricity' van de Europese Commissie over energieopslag wordt duidelijk gesteld dat opslag geen verbruik is, maar zorgt voor uitgesteld verbruik. Dit impliceert dat het opslaan van energie zelf niet als verbruik kan worden gezien.