

Den Haag, 17 maart 2017

Op verzoek van de vaste commissie van Economische Zaken (9 februari 2017) ontvangt u hierbij een reactie op het rapport «Fiscale barrières voor smart charging» dat PwC heeft opgesteld in opdracht van de stichting ELaadNL. Met deze brief reageer ik conform uw verzoek op het betreffende rapport.

Het belang van elektrisch vervoer

De verdere ontwikkeling van elektrisch vervoer heeft voor mij prioriteit. Zo heb ik in 2016 de Green Deal Elektrisch vervoer 2016–2020¹ ondertekend, waarin ik met maatschappelijke partijen de ambitie heb vastgelegd dat in 2020 10% van de nieuw verkochte auto's een elektrische aandrijflijn heeft en dat in 2025 50% van de nieuw verkochte auto's een elektrische aandrijflijn heeft waarvan minimaal 30% (oftewel 15% van het totaal) volledig elektrisch is. Deze ambities zijn in lijn met de doelstelling in de Energieagenda, waarin is opgenomen dat in 2035 alle nieuw verkochte auto's CO₂ emissievrij kunnen rijden. Op dit moment rijden er in Nederland meer dan 115.000 elektrische auto's en zijn er meer dan 26.000 (semi)publieke laadpunten.

Dat ik daarnaast belang hecht aan de gedegen (publieke) laadinfrastructuur, heb ik onderschreven door in december 2016 € 1,5 mln. extra ter beschikking te stellen voor de Green Deal Publiek Toegankelijke Laadinfrastructuur².

Reactie op het rapport

Het rapport «Fiscale barrières voor smart charging» gaat in op fiscale barrières in relatie tot het slim laden van elektrische voertuigen. Het betreft een verkenning; het rapport concludeert dat verder onderzoek nodig is om de geschetste oplossingsrichtingen verder te concretiseren. Het rapport beschrijft de volgende uitgangspunten van smart charging, het slim laden van elektrische voertuigen:

- vrije toegang tot (lokale) duurzame energie (EV rijder kiest leverancier, niet eigenaar van een laadpunt);
- optimalisatie van lokale netbelasting (voorkomen extra netinvesteringen);
- ontsluiten van flexibiliteit (opslag tijdelijke overschotten decentraal opgewekt energie).

De conclusies uit het rapport dat bij de opslag van elektriciteit bij een andere partij dan de opwekker, tweemaal energiebelasting wordt geheven en dat de salderingsregeling nadelig is voor elektriciteitsopslag, zijn reeds in de Energiedialoog van medio 2016 en in de Energieagenda³ benoemd. In de Energieagenda heb ik daarnaast aangekondigd dat gekeken zal worden naar de heffing van energiebelasting bij opslag van elektriciteit en aanpassing van het stimuleringsbeleid voor lokale energieproductie, waarbij ik ook de marktverstorende effecten van de huidige salderingsregeling betrek.

In lijn met de Energieagenda werk ik aan het verder moderniseren van de regels zodat het energiesysteem veilig, betrouwbaar en betaalbaar blijft

¹ Kamerstuk 33 043, nr. 68

² Kamerstuk 31 305, nr. 220

³ Kamerstuk 31 510, nr. 64

terwijl zij steeds meer CO₂-arm wordt. In de Energieagenda heb ik aangekondigd dat:

- de regels herzien worden zodat beter gebruikgemaakt kan worden van in de markt al aanwezige flexibiliteit, bijvoorbeeld door een rol voor zogenaamde «aggregators» in te bouwen die flexibiliteit van kleine partijen bundelen om te verhandelen;
- in overleg met o.a. de toezichthouder en netbeheerders gewerkt zal worden aan een afwegingskader zodat netbeheerders flexibiliteit makkelijker kunnen inzetten om onnodige netverzwaring te voorkomen;
- aanpassing van de tariefstructuur van het elektriciteitsnet onderzocht wordt om meer rekening te houden met het moment van netbelasting, zodat afnemers geprikkeld worden hun verbruik te verplaatsen naar perioden met een lage netbelasting.

Op deze drie genoemde onderwerpen zijn reeds samen met de verschillende belanghebbenden in de markt werkzaamheden gestart. De gevolgen van de groei van het elektrisch vervoer en de kansen die deze ontwikkeling biedt, worden daarbij betrokken.

De Minister van Economische Zaken,
H.G.J. Kamp