

De vaste commissie voor Financiën heeft op 14 oktober 2021 een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Financiën over het door de Minister van Buitenlandse Zaken op 17 september 2021 toegezonden Fiche: Herziening Richtlijn energiebelastingen (Kamerstuk 22 112, nr. 3187)

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Tielen

Adjunct-griffier van de commissie,  
Lips

## **I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de VVD-fractie**

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van het Fiche Herziening richtlijn energiebelastingen en hebben nog een aantal vragen en opmerkingen.

De leden van de VVD-fractie vragen of het kabinet een overzicht kan geven van de aanpassingen in de herziening, ten opzichte van de bestaande richtlijn energiebelastingen.

De leden van de VVD-fractie vragen of het kabinet een inschatting kan maken van het krachtenveld van lidstaten, in het bijzonder de grotere lidstaten. Hoe kijken deze lidstaten naar de wijzigingen in de herziening? Tevens vragen deze leden of de Kamer op de hoogte kan worden gehouden van ontwikkelen in dit krachtenveld.

De leden van de VVD-fractie vragen het kabinet wanneer er uitvoering wordt gegeven aan de oproep van het parlement voor een uitgebreide impact assessment van het Fit for 55-klimaatpakket. Daarbij vragen deze leden speciale aandacht voor de financiële impact voor burgers en bedrijven en sectoren.

De leden van de VVD-fractie vragen het kabinet tevens of het voorstel al is besproken met (vertegenwoordigers van) het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties. Zo ja, wat zijn hiervan de eerste bevindingen? Zo nee, gaat dat nog gebeuren?

De leden van de VVD-fractie lezen dat het voorstel geen consequenties heeft voor de EU-begroting en dat het kabinet van mening is dat eventueel toekomstig benodigde EU-middelen gevonden dienen te worden binnen de in de Europese Raad afgesproken financiële kaders van de EU-begroting 2021–2027 en dat deze moeten passen bij een prudente ontwikkeling van de jaarbegroting. Zou de herziening van de richtlijn energiebelastingen kunnen leiden tot het genereren van nieuwe eigen middelen voor het budget van de Europese Unie?

Tot slot vragen de leden van de VVD-fractie of het kabinet een impact-analyse kan maken voor de Belastingdienst en de Douane ten aanzien van de uitvoering van deze herziening van de richtlijn energiebelasting. Wat hebben de Belastingdienst en de Douane nodig om deze herziening te kunnen implementeren?

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de D66-fractie**

De leden van de D66-fractie hebben met veel interesse kennisgenomen van het Fiche Herziening richtlijn energiebelastingen. Deze leden vinden het een goede ontwikkeling dat de richtlijn Energiebelastingen wordt aangepast met als doel invulling te geven aan de wettelijke verplichting in de Europese Unie om in 2030 ten minste netto 55 procent broeikasgasemissiereductie te realiseren ten opzichte van 1990. Zij hebben nog wel enkele vragen.

De leden van de D66-fractie vragen wat de omvang is van de CO<sub>2</sub>-reductie die met de aanpassing van de energiebelasting kan worden bereikt. Zij constateren dat Nederland eigenstandig al de tarieven van de energiebelasting had verhoogd. De leden van de D66-fractie constateren daarom voorts dat er mogelijk sprake is van een concurrentieverbetering voor

Nederland wanneer de tarieven in de richtlijn worden verhoogd. Zij vragen om een reactie op die analyse. In hoeverre is hiervan sprake?

De leden van de D66-fractie vragen of het kabinet kan toelichten welke effecten gepaard gaan met het veranderen van de grondslag waardoor de tarieven worden bepaald per eenheid energie-inhoud in plaats van volume-eenheid. Is dit effectiever in het behalen van de doelen of eerder tussen verschillende energieverbruikers?

De leden van de D66-fractie constateren dat een energiebelasting alleen effectief is wanneer er zo min mogelijk uitzonderingen worden opgenomen. Zij vragen daarom of het kabinet wil toezeggen om niet te pleiten voor uitzonderingen in de richtlijn en zich actief zal inzetten om meer uitzonderingen te voorkomen.

De leden van de D66-fractie vragen het kabinet hoe de richtlijn inspeelt op nieuwe brandstoffen. Is er bijvoorbeeld een restcategorie waar nieuwe ontwikkelingen in kunnen vallen. De leden van de D66-fractie vragen het kabinet naar de ratio achter het ingroeipad van categorie 2-tarieven naar categorie 1-tarieven.

De leden van de D66-fractie vragen waarom er een differentiatie bestaat voor minimumtarieven afhankelijk van het soort verbruik. Wat zijnde consequenties van deze differentiatie?

De leden van de D66-fractie vragen waarom in de ranking-systematiek niet is vereist dat er een verhouding zit tussen de minimumtarieven. Op die manier zou de tariefstructuur tussen verschillende brandstoffen toch alsnog kunnen worden uitgehold door zeer minimale verschillen te hanteren?

De leden van de D66-fractie vragen het kabinet waarom het zou zijn toegestaan om energie-intensieve bedrijven belastingkortingen te bieden. Zij vragen of dat niet juist de klimaatdoelstellingen van de richtlijn ondergraaft en vragen hoe wordt voorkomen dat er verschillend beleid is voor Nederland en andere EU-landen waardoor er een hellend vlak ontstaat wat de CO<sub>2</sub>-reductiedoelstellingen ondermijnt. Deze leden vragen het kabinet tevens welke energie-intensieve sectoren belastingkortingen zouden krijgen, wat de omvang van het energieverbruik van die sectoren is en welke klimaatkosten daarmee gepaard gaan. Tevens vragen deze leden hoe wordt voorkomen dat met dergelijke belastingkortingen toch weer verschillen tussen landen ontstaan, waardoor concurrentievervalsing en weglek optreedt.

De leden van de D66-fractie vragen het kabinet welk type convenanten ertoe kunnen leiden dat een bedrijf een belastingkorting op de energiebelasting kan krijgen en wat de ratio daarachter is.

De leden van de D66-fractie vragen waarom vrachtluchten zijn uitgezonderd in de richtlijn en wat de consequenties zijn voor het Europees vrachtverkeer als die uitzondering er niet zou zijn. Hoe wordt omgegaan met passagiersvluchten waarbij tevens vracht wordt meegenomen ter opvulling van het vliegtuig? Vindt dan een splitsing van het tarief plaats?

De leden van de D66-fractie vinden het goed dat de energietarieven jaarlijks worden geïndexeerd. Deze leden vragen waarop deze indexatie zal worden gebaseerd.

De leden van de D66-fractie vragen het kabinet voorts naar een schematisch overzicht van de huidige tariefstructuur per brandstofcategorie en de voorgestelde tariefstructuur, zodat de verschillen duidelijk worden. Waarom worden op dit moment verschillende accijnstarieven gehanteerd voor diesel en benzine?

De leden van de D66-fractie vragen verder of ook voor de luchtvaartsector als uitgangspunt zou moeten worden gehanteerd dat de vervuiler betaalt en op basis van dat principe de voorstellen van het Fit for 55-pakket moeten worden bekeken.

De leden van de D66-fractie vragen wat het standpunt van het kabinet is ten aanzien van het tarief en de hoogte van de energiebelasting in bepaalde processen. Is het kabinet voornemens om vragen te stellen waardoor mineralogische processen wederom worden vrijgesteld of wil het kabinet hiermee juist metallurgisch, chemische reductie en elektrolytische processen ook binnen toepassing van de richtlijn krijgen?

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de CDA-fractie**

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van het BNC-fiche over de aanpassing van de richtlijn energiebelasting en kunnen zich grotendeels vinden in de inzet van het kabinet op de verschillende thema's. Deze leden hebben enkele vragen ter verduidelijking.

De leden van de CDA-fractie delen de mening van het kabinet dat grote schokeffecten als gevolg van de voorgestelde Europese minimumtarieven voor verschillende categorieën brandstoffen, zoals het ineens sterk stijgen van het aardgas tarief of het sterk dalen van het elektriciteitstarief, moeten worden voorkomen. Zij lezen dat het kabinet voornemens is om voorstellen te doen, bijvoorbeeld een overgangperiode of geleidelijke ingroei om schokeffecten te voorkomen. De leden van de CDA-fractie steunen deze lijn van het kabinet en vragen het kabinet verder toe te lichten hoe een dergelijke overgangperiode of geleidelijke ingroei zou kunnen worden vormgegeven. Ook vragen zij bij welke optie de voorkeur van het kabinet ligt. Hoe schat het kabinet het Europese speelveld in en daarmee de haalbaarheid van deze opties?

Verder vragen de leden van de CDA-fractie het kabinet of de Europese voorstellen voor wijziging van de energiebelastingrichtlijn, vooral voor wat betreft de gevolgen van «ranking», een belemmerend of stimulerend effect hebben op de afspraken die in het Klimaatakkoord zijn gemaakt over de schuif in de energiebelasting van aardgas naar elektriciteit en of de beoogde doelstellingen van deze schuif als gevolg van de Europese voorstellen wijzigen.

De leden van de CDA-fractie lezen dat de impact assessment van de Europese Commissie uitwijst dat er positieve effecten kunnen worden behaald met slechts beperkte impact op de economische groei, waarbij de voorkeursoptie voor een verlaging van het Europese Bruto Nationaal Product (BNP) zorgt van 0,09 procent in 2035. Heeft het kabinet inzicht in wat de effecten voor de lidstaten afzonderlijk zijn en wat dit voor Nederland betekent?

Ten aanzien van walstroom zien de leden van de CDA-fractie dat lidstaten de keuze hebben om een vrijstelling van energiebelasting te geven aan vaartuigen die zijn afgemeerd in havens. Zij vragen het kabinet of het kabinet dit voldoende vergaand vindt om vooral het gebruik van walstroom binnen de Europese Unie te stimuleren en hiervoor een gelijk speelveld te creëren tussen lidstaten. Deze leden vragen ook wat de

effecten zijn van de uitbreiding van de reikwijdte van energiebelasting naar de intra-EU vaart en de binnenvaart, waarmee deze vaartuigen ook energiebelasting gaan betalen. Heeft het kabinet een inschatting gemaakt wat deze voorstellen doen met de concurrentiepositie van Nederland ten opzichte van andere lidstaten en het Verenigd Koninkrijk?

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de SP-fractie**

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van het fiche en hebben daarover enkele vragen.

De leden van de SP-fractie vragen het kabinet wat de herziening van de richtlijn energiebelastingen betekent voor huishoudens. Hoe beïnvloedt de herziening het verbruik en de kosten van mensen die in een slecht geïsoleerde huurwoning wonen? Hoe is dat bij huishoudens in een goed geïsoleerd huis? Wie gaan er minder verbruiken? Hoe wordt de CO<sub>2</sub>-besparing bewerkstelligd? En wie gaat ervoor zorgen dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot omlaag gaat?

De leden van de SP-fractie vragen voorts wat het betekent dat de minimumtarieven omlaag gaan. Wie gaat dat voelen in financieel opzicht?

Wat is het effect wanneer er weliswaar geen regressief systeem meer mag bestaan in de energiebelastingen, maar dat energie-intensieve sectoren wel belastingkortingen mogen krijgen die zodanig hoog zijn dat deze bedrijven alsnog het minimumtarief betalen?

De leden van de SP-fractie vragen wat de zin «Ditzelfde blijft mogelijk voor bedrijven die een convenant hebben of die onder een systeem van verhandelbare rechten vallen die bijdragen aan het behalen van milieudoelen of de energie-efficiëntie verbetert» betekent. Gaan grote bedrijven uiteindelijk wel meer betalen dan nu?

De leden van de SP-fractie vragen het kabinet verder waarom wordt overwogen een nultarief voor lucht- en zeevaart te introduceren.

Kan het kabinet toelichten wat het betekent dat het voorstel over de gehele Europese Unie gezien leidt tot een stijging van de consumentenprijzen voor motor- en verwarmingsbrandstoffen van respectievelijk 0,8 procent en 1,2 procent in 2035?

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de GroenLinks-fractie**

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van het fiche Herziening richtlijn energiebelastingen en hebben nog enkele vragen.

De leden van de GroenLinks-fractie willen het belang benadrukken van een stevige Europese aanpak om klimaatverandering tegen te gaan. Het is naar de mening van deze leden daarom belangrijk om fossiele subsidies zo snel en volledig mogelijk af te bouwen. Daarnaast vragen deze leden aandacht voor de vraag wie de rekening gaat betalen. Worden grote vervuilers eindelijk serieus belast of blijft de rekening bij huishoudens terecht komen? Gaat de voorgenomen herziening een einde maken aan de ongewenste situatie dat het tarief van de energiebelasting lager wordt naarmate iemand veel energie verbruikt?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen het kabinet in welk jaar er een volledig einde wordt gemaakt aan fossiele subsidies voor de industrie? Hoe ziet het afbouwpad eruit? Om welke bedragen gaat het komende jaren nog?

Waarom duurt het nog vele jaren voordat de vrijstelling op kerosine volledig is uitgefaseerd? Wat vindt het kabinet hiervan?

Waarom blijven vluchten die naar bestemmingen buiten de Europese Unie gaan onbelast? Zou dit niet ook op Europees niveau geregeld moeten worden?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen het kabinet op welke manier privéjets worden belast? Hoe verhoudt dit zich tot reguliere vliegtuigen en hoe verhoudt dit zich tot de aangerichte klimaatschade?

Waarom blijft de vrijstelling op cargovluchten bestaan? Wat vindt het kabinet hiervan?

De leden van de GroenLinks-fractie vragen tot slot hoe het kabinet ervoor gaat zorgen dat klimaatambitie op dit dossier niet onnodig wordt vertraagd door achterblijvende landen.

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de Volt-fractie**

De leden van de Volt-fractie hebben kennisgenomen van het Fiche Herziening richtlijn energiebelastingen en hebben hierover de volgende vragen.

De leden van de Volt-fractie constateren dat in de richtlijn verschillende tarieven worden vastgesteld voor brandstoffen en elektriciteit. Deze tariefgroepen moeten externe milieukosten reflecteren in het gebruik van de verschillende brandstoffen. Wat voor de leden van de Volt-fractie nog niet helemaal duidelijk is, is of dat in de vierde categorie »geavanceerde duurzame biobrandstoffen, koolstofarme brandstoffen, en volledige hernieuwbare non-biologische brandstoffen en elektriciteit» ook de synthetische brandstoffen vallen die onder de ReFuel Aviation en FuelEU Maritime-initiatieven zullen worden gestimuleerd. Kan het kabinet een overzicht geven van welke brandstoffen en vormen van elektriciteitsopwekking vallen onder de verschillende categorieën?

Vervolgens hebben de leden van de Volt-fractie een aantal vragen rondom synthetische brandstoffen als vervanging van fossiel. Als er elektrificatie mogelijk is in sectoren waar deze brandstoffen zullen worden ingezet, zoals de binnenvaart, worden deze ontwikkelingen dan niet geremd door deze brandstofopties? Zo ja, wil het kabinet dit tegengaan als blijkt dat elektrificatie duurzamer is als het gebruik van synthetische brandstoffen? Als deze synthetische brandstofopties vallen onder dezelfde tarieven categorie als elektriciteit, hoe hangt dit dan samen met het bereiken van de CO<sub>2</sub>-reductie in deze sectoren op de langere termijn?

Steunt het kabinet het idee van de leden van de Volt-fractie dat direct gebruik van elektriciteit, als dat technisch mogelijk is in deze sectoren waar synthetische brandstoffen zullen worden ingezet, duurzamer is dan het gebruik van deze brandstoffen? Zo nee, waarom niet?

De leden van de Volt-fractie constateren dat wordt aangegeven dat voor brandstoffen en elektriciteit verschillende minimumtarieven worden gehanteerd afhankelijk van het gebruik. Dit geldt bijvoorbeeld voor verbruik als motorbrandstof of verwarmingsbrandstof. Welke verschillende minimumtarieven worden verder voorgesteld? Kan het kabinet een overzicht geven van welke brandstoffen en elektriciteitstarieven er worden voorgesteld aan de hand van gebruik?

De voorstellen zijn in de visie van de leden van de Volt-fractie belangrijk om de klimaatdoelen te halen, maar er zijn bij deze leden zorgen over het draagvlak in de samenleving bij stijgende prijzen. Zoals wordt aangegeven, leidt het voorstel over de gehele Europese Unie tot een stijging van de consumentenprijzen voor motor- en verwarmingsbrandstoffen van respectievelijk 0,8 procent en 1,2 procent in 2035. Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) geeft aan dat de uitbreiding van het Emission Trade System (ETS) zal zorgen voor een hogere, doorgerekende jaarlijkse rekening voor huishoudens. Is het kabinet het met de leden van de Volt-fractie eens dat hogere prijzen ontstaan door klimaatwetgeving het draagvlak voor deze maatregelen zullen doen afnemen in de samenleving? Zo nee, waarom niet? Welke verhoging in de consumentenprijzen verwacht het kabinet rondom al deze Fit for 55 voorstellen samen?

Deze leden constateren dat de Europese Commissie een Sociaal Klimaatfonds voorstelt om de mensen die door de prijsstijgingen worden geraakt te compenseren. Zijn er al nationale plannen voor compensatie voor de mensen die het zwaarst geraakt zullen worden door het voorstel? Zo ja, wat zijn deze plannen? Zo nee, waarom niet?

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de Groep Van Haga**

De leden van de Groep Van Haga lezen dat de belasting op energieproducten en elektriciteit wordt verhoogd. Zij merken op dat bovenop de prijs van brandstof al btw, accijns, brandstoffenheffing, energiebelasting en voorraadheffing wordt berekend. Wordt alleen de categorie energiebelasting zoals hiervoor opgesomd betrokken in het voorstel? Of heeft het voorstel betrekking op de hele reeks aan verhogingen bovenop de kale prijs?

De leden van de Groep Van Haga stuiten in het voorstel op een contradictie. Zij lezen namelijk dat een degressief tarief hanteren niet meer is toegestaan, maar dat het wel is toegestaan om voor energie-intensieve bedrijven belastingkortingen tot het minimumtarief te hanteren. Kan het kabinet dit uitleggen?

De leden van de Groep Van Haga staan voor innovatie en ondernemerschap. Zij zijn daarom geschokt na het lezen dat waterstof ook wordt belast omdat waterstof onder de reikwijdte van de richtlijn wordt gebracht. Deze leden waren en zijn in de veronderstelling dat de energiebelasting is om het milieu te ontzien en CO<sub>2</sub>-reductie te bewerkstelligen. De leden van de Groep Van Haga bekruipt steeds meer het gevoel dat het uitgangspunt hier niet het milieu is, maar reductie van mobiliteit, economische activiteiten of een vergrote inkomstenbron uit energieconsumptie. Voor deze leden is de logica verdwenen. Kan het kabinet daarom helderheid verschaffen en de twijfels wegnemen?

De leden van de Groep Van Haga lezen dat er een stijging over de gehele Europese Unie is voor de motor- en verwarmingsbrandstoffen van respectievelijk 0.8 procent en 1,2 procent in 2035. Voor deze leden is het onduidelijk ten opzichte van wat en wanneer deze prijsstijging is. Wat zijn hiervoor de referentiepunten?

De leden van de Groep Van Haga lezen dat duurzame luchtvaartbrandstoffen en elektriciteit ten behoeve van de luchtvaart voor een periode van tien jaar onbelast blijven maar dat hierna het minimumtarief zal gaan gelden. Zij vragen het kabinet of het voorstel wel een positieve werking heeft op innovatie. Duurzame brandstoffen zijn immers naar de mening van deze leden per definitie altijd duurder dan fossiele brandstoffen. Als er alleen wordt gekeken naar de kale prijs, wat heeft het voor nut om te

investeren in duurzame brandstoffen en de innovaties die ermee gepaard gaan als daarna de belasting erop omhoog gaat? Per saldo is iemand in de visie van deze leden dan duurder uit. Kan het kabinet dit uitleggen?