
Vergaderjaar 2018-2019

32 800

**Maatregelen op het gebied van autobelastingen
("Autobrief")**

Nr.

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld .. november 2018

De vaste commissie voor Financiën heeft op 20 november 2018 een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de staatssecretaris van Financiën over zijn brief van 19 oktober 2018 met de kabinetsreactie op het rapport 'Evaluatie teruggaafregeling LNG in de accijnzen' (Kamerstuk 32800-45).

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van

Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Anne Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Freriks

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties***Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de VVD***

De leden van de VVD-fractie merken op dat de teruggaafregeling LNG in de accijnzen als doel heeft het gebruik van vloeibaar gemaakt aardgas (LNG) te stimuleren vanwege de positieve milieueffecten ten opzichte van diesels. Kan de staatssecretaris aangeven waarom bijvoorbeeld de geluidswinst niet is meegenomen in de evaluatie? En kan de staatssecretaris aangeven waarom er geen volledige maatschappelijke kosten-batenanalyse is gemaakt? Ook lezen deze leden dat een aantal kosten buiten beschouwing van de evaluatie zijn gelaten. Kan de staatssecretaris aangeven op basis van welke argumenten hij dit een betrouwbaar onderzoek vindt? Graag een uitgebreide toelichting.

De leden van de VVD-fractie vragen naar het geraamde budget voor de regeling en het daadwerkelijk gebruikte budget voor de jaren dat de regeling bestaat. Hoeveel van het geraamde budget is daadwerkelijk gebruikt?

De leden van de VVD-fractie vragen waarom dit besluit niet meegenomen is in de behandeling van het Belastingplan 2019, zeker daar het budgettaire consequenties heeft.

In het rapport wordt geconcludeerd dat de regeling gedeeltelijk doeltreffend is geweest. Tegelijkertijd lezen de leden van de VVD-fractie dat de beleidsdoelstellingen eind 2018 niet gehaald gaan worden. Deelt de staatssecretaris de mening dat deze (externe) factoren niet beïnvloed kunnen worden door de sector? Zo nee, waarom niet? Vindt de staatssecretaris het verdedigbaar de regeling te schrappen terwijl de randvoorwaarden nog onvoldoende zijn ingevuld?

De leden van de VVD-fractie lezen dat de staatssecretaris heeft besloten de teruggaafregeling LNG niet te verlengen. Op welke manier gaat de staatssecretaris de sector nu stimuleren tot aanschaf van duurzamere trucks? Kan de staatssecretaris aangeven waarom hij de sector in deze niet tegemoet komt? Graag een uitgebreide toelichting. Kan de staatssecretaris ingaan op het internationale aspect? De leden van de aan het woord zijnde fractie constateren dat de landen om ons heen stimulerende maatregelen nemen zoals geen Maut (tol) heffen op LNG-trucks, een accijnsvrijstelling en een subsidieregeling. Kan de staatssecretaris ingaan op de conclusie dat door het niet verlengen van de teruggaafregeling een ongelijk speelveld ontstaat? Wat gaat de staatssecretaris doen om dit te voorkomen?

De leden van de VVD-fractie vragen hoe het huidige besluit om de regeling niet te verlengen zich verhoudt tot het rechtszekerheidsbeginsel, daar er slechts enkele maanden zitten tussen het besluit en de inwerkingtreding. Voorgenoemde leden vragen of er vooraf overleg geweest is met de sector, zeker gezien de berichten in de media die aangeven dat de sector verbaasd is over het besluit. De leden van de VVD-fractie wijzen erop dat de sector slechts een hele korte tijd heeft om zich voor te bereiden op dit besluit.

Het kabinet verwijst naar het Klimaatakkoord voor een besluit over toekomstige stimulering. De leden van de VVD-fractie vragen hoe er dan omgegaan moet worden met de periode tussen het niet verlengen van de regeling en de inwerkingtreding van een Klimaatakkoord. Is er overwogen om de regeling nog een jaar te verlengen, om het zo expliciet mee te kunnen nemen in de overwegingen rond het Klimaatakkoord?

De leden van de VVD-fractie vragen naar het rendement op LNG-investeringen na het afschaffen van deze regeling? Zijn er bepaalde investeringen die niet meer gedaan worden na het afschaffen van deze regeling, zoals in relatie tot de LNG-tankinfrastructuur? Zou de staatssecretaris het bezwaarlijk vinden als er investeringen achterwege blijven?

De leden van de VVD-fractie lezen dat mogelijk in de toekomst in sommige steden die deelnemen aan de Greendeal Zero Emission Stadslogistiek niet meer met LNG-trucks in de binnenstad gereden mag worden. Deelt de staatssecretaris de

mening dat zolang er geen alternatieven beschikbaar zijn (zoals trucks op waterstof of elektrische trucks) het best tegemoetkomende alternatief gestimuleerd zou moeten worden? Zo nee, waarom niet? Welke regelingen voor een duurzamer wagenpark zijn op dit moment nog beschikbaar? Deelt de staatssecretaris de mening dat LNG een brandstof is die in een lagere CO₂-uitstoot resulteert, minder geluid maakt, de motoren stiller zijn dan de geluidsnormen die gelden in sommige steden en dat het dan moeilijk uitlegbaar is waarom de teruggaafregeling wordt stopgezet op basis van een evaluatie waarin niet alle onderdelen zijn meegewogen?

De leden van de VVD-fractie vragen welke mogelijkheden er zijn om de regeling nog te verlengen, en wat de kosten hiervan zouden zijn. Heeft de staatssecretaris overwogen met de sector te zoeken naar een mogelijkheid om dit betaalbaar te maken?

Nu de regeling niet verlengd zal worden maken de leden van de VVD-fractie zich zorgen over de kapitaalvernietiging van het huidige LNG-wagenpark. Deelt de staatssecretaris deze zorg? Zo nee, waarom niet? Wat vindt de staatssecretaris van het feit dat een regeling na enkele jaren niet verlengd wordt en daardoor ondernemers die hun nek hebben uitgestoken op achterstand worden gezet? Op welke manier denkt de staatssecretaris de sector in de toekomst te kunnen verleiden om tot duurzamere varianten over te gaan?

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van het CDA

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de kabinetsreactie op de evaluatie van de teruggaafregeling LNG. Zij verwijzen naar hun eerdere vragen over dit onderwerp bij het schriftelijk overleg over de evaluatie van de Wet Autobrief II en verzoeken de staatssecretaris deze vragen zo spoedig mogelijk te beantwoorden.

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van D66

De leden van de D66-fractie lezen dat de accijnsteruggaafregeling in het leven is geroepen om LNG te stimuleren vanwege haar positieve milieueffecten. De opbrengsten zouden wat de leden van de D66-fractie betreft dan ook ingezet moeten worden voor de ontwikkeling van brandstoffen met een beduidend positieve milieuprestatie. Deze leden lezen in de kabinetsreactie dat 'de derving van accijns door het overstappen van diesel op LNG, zijn de kosten van het rijden op LNG altijd (fors) hoger dan de baten'. Voorgenoemde leden vragen de staatssecretaris of hij van mening is dat een dergelijke fiscale maatregel gerechtvaardigd is, in acht nemend dat de kosten niet opwegen tegen de baten.

De leden van de D66-fractie lezen in de kabinetsreactie dat het stimuleren van LNG via de accijnsteruggaafregeling

positief is voor de transitie naar bio-LNG. Kan het kabinet verder toelichten hoe de accijnsteruggaaf in de afgelopen jaren bio-LNG heeft gestimuleerd en of er ook een stimulans van de productie van bio-LNG mogelijk is zonder het fiscaal stimuleren van LNG via een accijnsteruggaafregeling?

De leden van de D66-fractie lezen dat de stijging van het aantal LNG-trucks in Nederland is tegengevallen ten opzichte van de verwachtingen. Wat is de verwachte stijging van het aantal trucks wanneer de teruggaafregeling wordt verlengd tot 2022?

De leden van de D66-fractie merken op dat in andere landen de LNG-infrastructuur is achtergebleven ten opzichte van Nederland. Nederland heeft inmiddels een goede LNG-infrastructuur in vergelijking met omringende landen. Hoe kan Nederland in Europees perspectief de ontwikkeling van de bio-LNG markt stimuleren? Zijn daar niet ook anderen middelen voor nodig dan alleen een fiscale stimulans?

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PvdA

De leden van de PvdA-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de reactie van het kabinet op de evaluatie van de LNG-teruggaafregeling. Zij constateren dat de teruggaafregeling de afgelopen jaren redelijk goed heeft gefunctioneerd. Ook constateren deze leden dat de regeling leidt tot een kleiner accijnsverschil dan in omringende landen, maar er wel in is geslaagd een beter netwerk op te bouwen. Daarnaast zijn er nog geen methoden voor vrachtwagens die praktisch bruikbaar en groener zijn. De leden van de PvdA-fractie vragen dan ook waarom er niet voor is gekozen de regeling te verlengen. Waarom is bijvoorbeeld niet gekozen de regeling met één jaar te verlengen in afwachting van de klimaattafels? Waarom wordt ervoor gekozen de regeling af te schaffen zonder alternatieven te bieden; waarom deze haast?

De leden van de PvdA-fractie vragen hoe de staatssecretaris de toekomst van schoon vrachtverkeer ziet. Deze leden vragen eveneens of de staatssecretaris erin is geïnteresseerd om de sector in afwachting van echt duurzame technologieën zo schoon mogelijk te maken? Hoe verwacht de staatssecretaris dat het aantal LNG-tankstations zich zal ontwikkelen? Worden in omringende landen subsidieregelingen ook zo plots stil gelegd?

Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de SGP

De leden van de SGP-fractie hebben kennisgenomen van de kabinetsreactie op de evaluatie teruggaafregeling LNG in de accijnzen. De leden van de SGP-fractie zijn verbaasd over de conclusie dat het kabinet geen reden ziet om het gebruik van LNG nog langer te stimuleren. Zeker niet in de context van

de evaluatie waarin wordt geconcludeerd dat de maatregel gedeeltelijk doeltreffend en doelmatig is. De leden van de SGP-fractie maken van de gelegenheid gebruik om enkele vragen te stellen.

De leden van de SGP-fractie vragen wat de reden is om per 1 januari 2019 te stoppen met de teruggaafregeling. Is dat enkel omdat deze regeling wettelijk af zou lopen?

Hebben België en Duitsland plannen om hun regelingen af te schaffen? Zo nee, waarom niet?

Waarom heeft Nederland vanuit de Europese Unie de plicht om alternatieve laadpunten aan te bieden als de alternatieven zo weinig milieueffecten hebben als in de kabinetsreactie wordt beschreven? Het gevolg van het einde van de regeling zou kunnen zijn dat Nederland onder het minimum verplichte aantal alternatieve laadpunten komt. Welke consequenties heeft dit?

Deelt de staatssecretaris de mening van de leden van de SGP-fractie dat alternatieven ook nodig zijn om van daaruit verder te kunnen ontwikkelen. Klopt het dat LNG nog steeds de meest milieuvriendelijke optie is?

Deelt de staatssecretaris de mening dat pioniers extra stimulans verdienen, omdat zij bereid zijn om in de ontwikkeling stappen te zetten en risico te nemen?

Hoe schat de staatssecretaris de gevolgen in van het feit dat de overheid het beleid zo gemakkelijk lijkt aan te passen? Er zullen immers nog veel meer aanpassingen nodig zijn als het gaat om het behalen van klimaatdoelen.

De leden van de SGP-fractie vragen hoe wordt voorkomen dat LNG-vrachtauto's straks niet meer op de markt aangeboden worden. Hoe wordt voorkomen dat de al aangeschafte vrachtauto's naar het buitenland worden geëxporteerd?

Ook al is de terugverdiensijd in orde, dan nog betreuren de leden van de SGP-fractie dat de overheid het signaal afgeeft dat je beter niet in LNG kunt investeren. Deze leden vragen zich af waarom het beleid niet voortgezet wordt totdat het klimaatakkoord er ligt.

II Reactie van de staatssecretaris