

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3323

Vragen van de leden **Paulus Jansen** en **Bashir** (beiden SP) aan de staatssecretaris van Financiën over *de energiebelasting op aardgas ten behoeve van gasmotoren in schepen* (ingezonden 5 juli 2011).

Antwoord van staatssecretaris **Weekers** (Financiën) (ontvangen 17 augustus 2011).

Vraag 1, 2, 3, 4

Klopt het dat aardgas dat gebruikt wordt voor CNG¹-aardgasmotoren in voertuigen is vrijgesteld van energiebelasting, terwijl voor aardgas ten behoeve van CNG-aardgasmotoren in vaartuigen² wél energiebelasting betaald moet worden?

Zo ja:

- wat waren destijds de argumenten voor de vrijstelling voor aardgas ten behoeve van voertuigen?;
- gelden deze argumenten ook voor vaartuigen?;
- waarom wordt voor voertuigen en vaartuigen niet hetzelfde fiscale regime gehanteerd?;
- als dit een omissie is, bent u bereid om deze omissie zo snel mogelijk te herstellen?

Welk volume aardgas ten behoeve van voertuigen was in 2009 en in 2010 vrijgesteld van energiebelasting?

Wat is de visie van het kabinet op het instrument van de fiscale vrijstelling van aardgas ten behoeve van gasmotoren in voertuigen/vaartuigen voor de langere termijn?

Antwoord 1, 2, 3, 4

De energiebelasting (hierna: EB) kent een vast tarief voor aardgas dat wordt geleverd aan een CNG-vulstation. Onder een CNG-vulstation wordt verstaan een rechtstreeks op het distributienet van aardgas aangesloten inrichting waar aardgas wordt samengeperst tot CNG, dat wordt afgeleverd aan motorrijtuigen. Dit aardgas is dus niet vrijgesteld van EB.

Redenen om het vaste tarief in de EB in te voeren waren onder meer:

- toepassing van het schijventarief stuit op problemen, omdat niet voor alle verbruikers kan worden vastgesteld hoeveel aardgas zij jaarlijks afnemen;

¹ Compressed Natural Gas.

² Informatie Canal Company.

- voor andere motorbrandstoffen dan aardgas wordt ook een vast tarief gehanteerd.

Voor zover destijds bekend was, werd CNG niet gebruikt als motorbrandstof in vaartuigen. Indien aardgas (na compressie) wordt gebruikt als motorbrandstof in een vaartuig, ontstaat de volgende situatie in de EB. Omdat een vaartuig geen motorrijtuig is, is het vaste EB-tarief voor aardgas niet van toepassing. Gevolg hiervan is, dat het degressieve schijventarief van de EB van toepassing is (art 59, eerste lid, onderdeel a, van de Wet belastingen op milieugrondslag; hierna: Wbm). De Wbm kent voor leveringen van (gecomprimeerd) aardgas als motorbrandstof voor schepen geen vrijstelling of mogelijkheid tot teruggaaf van EB. Op grond van internationale overeenkomsten en EU-regelgeving voorziet de Wet op de accijns doorgaans wel in een vrijstelling of mogelijkheid tot teruggaaf van accijns voor motorbrandstoffen voor de commerciële scheepvaart. Nu CNG ook wordt gebruikt als motorbrandstof voor de commerciële scheepvaart, zal worden bezien of en op welke wijze de regelgeving kan worden aangepast om de commerciële scheepvaart vrijstelling van EB te verlenen of de mogelijkheid te geven teruggaaf van EB te verkrijgen.

Zoals aangekondigd in de autobrief (Kamerstukken II vergaderjaar 2010–2011, 32 800, nr. 1) ben ik voornemens het huidige vaste tarief in de EB stapsgewijs te verhogen naar € 0,16 per m³ aardgas. De verhoging beoogt het bestaande tariefverschil op het gebied van accijns en EB tussen gasvormige motorbrandstoffen en reguliere motorbrandstoffen te beperken en marktpartijen de mogelijkheid te bieden om op verschillende wijzen op de markt gebrachte gasvormige motorbrandstoffen concurrerend te kunnen aanbieden.