

Gaat er dan niemand over de grens tanken door de dure diesel? Nee, dus volgens de regeringsmodellen

VVD en PvdA hebben een aantal belastingverhogingen aangekondigd voor 1 januari. Een daarvan is een extra accijnsverhoging op diesel (3 cent) en LPG (7 cent per liter).

Daarmee wil de regering extra geld ophalen.

De afgelopen jaren zijn de accijnzen ook regelmatig verhoogd en de opbrengsten vielen eerdere keer tegen met honderden miljoenen euro's.

Dus stelden wij de vraag: wil de regering een grenstoets doen? Het antwoord voor de zomer: nee.

De volgende vraag was duidelijk: als de regering de opbrengsten van de accijnzen raamt, houdt zij dan ook rekening met het prijsverschil met Duitsland en België.

Vandaag kwam het antwoord binnen: "Er is geen standaard rekenregel voor het effect van een belastingverhoging van 1 cent in Nederland onder de veronderstelling dat de prijzen gelijk blijven in Duitsland en België".

Dat is volgens mij duidelijk: er wordt geen rekening gehouden met grenseffecten. Hoe hoog de accijnzen ook worden, de regering gaat er vanuit dat tanken over de grens geen effecten zal hebben. Ik begrijp nu waarom ze geen grenseffectentoets wilden.

En ik bereid me alvast voor. Als deze accijnsverhoging doorgaat, vallen de opbrengsten bij de dieselaccijnzen fors tegen in 2014. Het is dan in ieder geval niet onverwacht. Want al die Nederlandse transporteurs die tussen Nederland en Duitsland heen en weer rijden (u weet wel: 100 miljard handel met Duitsland), die gaan echt in Duitsland tanken wanneer de diesel daar goedkoper is. Daar zijn het Nederlandse ondernemers voor, die opereren in een omgeving met heel lage marges.

Vragen van het lid Omtzigt (CDA) aan de staatssecretaris van Financiën en de minister van Infrastructuur en Milieu over het artikel 'Rijk rekent zich rijk met brandstofaccijns' (ingezonden 13 augustus 2013) en antwoorden van staatssecretaris Weekers (20 september 2013)

1

Heeft u kennisgenomen van het artikel 'Rijk rekent zich rijk met brandstofaccijns'?[1]

1.

Ja.

2

Kunt u aangeven hoeveel de (in de rijksbegroting) verwachte verkoop van autobrandstof in Nederland was in 2012 (uitgesplitst naar diesel, benzine en lpg) en de daar verwachte accijnsopbrengst, en hoeveel de uiteindelijke verkoop was en de mee- of tegenvaller in de accijnzen?

3

Kunt u aangeven hoeveel de verwachte verkoop van autobrandstof in Nederland in 2013 is en de gerealiseerde verkoop in het eerste half jaar? Hoeveel is er meer/minder verkocht dan geraamd?

2 en 3.

Er worden geen ramingen gemaakt van de verwachte verkoop van autobrandstof ten behoeve van de rijksbegroting. Er worden echter wel ramingen gemaakt van de opbrengsten van de brandstofaccijnzen. In de raming voor de rijksbegroting wordt wat betreft brandstofaccijnzen onderscheid gemaakt tussen accijns van lichte olie (benzine) en accijns van overige minerale oliën (met name diesel en LPG). Bij de Miljoenennota 2012 werd een opbrengst van de accijns van lichte olie verwacht van € 4,2 miljard en van de accijns van overige minerale oliën van € 3,8 miljard. In 2012 is er een opbrengst gerealiseerd van € 4,0 miljard bij de accijns van lichte olie en van € 3,7 miljard bij de accijns van overige minerale oliën. Bij de Miljoenennota 2013 werd een opbrengst van de accijns van lichte olie verwacht van € 4,1 miljard en van de accijns van overige minerale oliën van € 4 miljard. Beide ramingen voor 2013 zijn sindsdien met circa 0,2 miljard naar beneden bijgesteld.

4

Hoeveel brandstof tanken Nederlanders (burgers en bedrijven) in het buitenland en hoeveel brandstof tanken buitenlanders in Nederland in 2012 en 2013?

4.

Het is niet bekend hoeveel brandstof Nederlandse burgers en bedrijven in het buitenland tankten in 2012 en 2013 en evenmin hoeveel brandstof buitenlanders in deze periode in Nederland tankten. De

herkomst van klanten wordt bij tankstations in Nederland en in het buitenland niet geregistreerd, nog los van de vraag wanneer iemand als buitenlander moet worden aangemerkt.

5

Indien brandstof (LPG, Diesel, Benzine) 1 cent duurder wordt door een belastingverhoging en de prijzen gelijk blijven in Duitsland en België, hoeveel schat uw rekenmodel in dat:

- a. er extra binnenkomt, omdat door de staat op elke liter verkochte brandstof extra belasting geheven wordt;*
- b. er minder binnenkomt, doordat mensen minder rijden of een zuiniger auto gebruiken;*
- c. er minder binnenkomt, doordat meer Nederlanders in het buitenland gaan tanken (en minder buitenlanders in Nederland gaan tanken)?*

5.

De raming van de ontwikkeling van de brandstofaccijnzen in een bepaald jaar hangt af van verschillende variabelen, waaronder de conjunctuur, de ontwikkeling van de olieprijs en het effect van een eventuele beleidsmatige mutatie in de tarieven en/of de grondslagen van deze accijnzen. Er is geen standaard rekenregel voor het effect van een belastingverhoging van 1 cent in Nederland onder de veronderstelling dat de prijzen gelijk blijven in Duitsland en België.

6

Kunt u alle memo's, emails en rapporten van de afgelopen twee jaar van uw ministeries, de belastingdienst en de douane die een (in)schatting bevatten van grenseffecten bij de verkoop van brandstoffen en/of de financiële gevolgen daarvan, doen toekomen aan de Tweede Kamer?

6.

Behalve hetgeen is aangegeven in het hoofdstuk 'variabilisatie' van de zogenoemde Autobrief[2] die ruim twee jaar geleden aan uw Kamer is aangeboden en in mijn brief aan uw Kamer inzake mogelijke grenseffecten als gevolg van het afschaffen van de rode diesel[3], zijn er over de afgelopen twee jaar geen andere interne gegevens beschikbaar die een inschatting bevatten van grenseffecten bij de verkoop van brandstoffen en/of de financiële gevolgen daarvan, noch bij het ministerie van Financiën noch bij de belastingdienst en douane. Uit navraag bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu is gebleken dat ook zij niet beschikken over dergelijke gegevens.

[1] www.autoweek.nl/nieuws/24302/rijk-rekent-zich-rijk-met-brandstofaccijns.

[2] Kamerstukken II, 2010/11, 32 800, nr. 1.

[3] Kamerstukken II, 2012/13, 33 402, nr. 50.

Naar overzicht