

2025Z15453

(ingezonden 27 augustus 2025)

Vragen van het lid Eerdmans (JA21) aan de minister van Financiën over de tijdelijke accijnsverlaging op brandstoffen.

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het artikel in De Telegraaf van 25 augustus 2025¹ over de mogelijke gevolgen als de tijdelijke accijnsverlaging op brandstoffen per 1 januari 2026 zou worden beëindigd?

Antwoord vraag 1

Ja.

Vraag 2

Hoe beoordeelt u de verwachting dat het vervallen van de tijdelijke accijnsverlaging per 1 januari 2026 op termijn kan leiden tot sluiting van een aanzienlijk aantal laad- en tankvoorzieningen?

Vraag 3

Bent u ermee bekend dat naar schatting 30 tot 40 procent van de laad- en tankvoorzieningen gevestigd is in grensregio's langs de circa 1.000 kilometer lange landsgrens? Welke effecten verwacht u daar specifiek?

Vraag 4

Hoe weegt u de mogelijke impact van het beëindigen van de tijdelijke accijnsverlaging op de concurrentiepositie van Nederlandse bedrijven en op de betaalbaarheid voor werkenden die afhankelijk zijn van de auto?

Antwoord op vragen 2, 3 en 4

In het kader van betaalbare mobiliteit wordt in het Belastingplan 2026 voorgesteld de tijdelijke verlaging van de accijnstarieven met een jaar te verlengen. Daarmee worden de negatieve effecten in 2026 voorkomen.

Het is aannemelijk dat het aflopen van de tijdelijke accijnsverlaging op brandstoffen zou leiden tot hogere pompprijzen, hetgeen de concurrentiepositie van Nederlandse tankstations, met name in de grensregio's, kan verslechteren. Analyses² naar de brandstofaccijns laten zien dat prijsverschillen met de buurlanden in deze gebieden tot grenseffecten leiden. Daarbij gaat het om de verplaatsing van aankopen (zoals tanken) naar het buitenland wanneer consumenten daar voordeel zien. Uit een recent gepubliceerd onderzoek³ volgt dat een kleine groep huishoudens in de grensregio zeer gevoelig is voor de relatieve brandstofprijs. Een groot deel van de huishoudens in de grensregio past daarentegen hun tankgedrag niet aan relatieve prijsveranderingen.

Binnen een straal van 20 kilometer van de landsgrens bevindt zich naar schatting 21% van de totale benzineafzet, 32% van de dieselafzet en 28% van de LPG-afzet.⁴ In deze regio's kunnen hogere brandstofprijzen ten opzichte van België en Duitsland leiden tot meer verschuiving van de vraag naar

¹ De Telegraaf, 25 augustus 2025, Belangenclub Drive: Honderden energiestations staan op omvallen door weglekeffect naar België en Duitsland ANWB: Schrap accijnsverhoging op brandstof

² Analyse ontwikkeling brandstofaccijns en pompprijzen, bijlage kamerstuk 32800 nr. 89 & Tweede vervolgonderzoek grenseffecten bij de accijnsverlaging op brandstoffen, 13 juni 2024

³ Brandstoftoerisme beperkt zich tot kleine groep - ESB - 12 augustus 2025

⁴ Analyse ontwikkeling brandstofaccijns en pompprijzen, bijlage kamerstuk 32800 nr. 89

het buitenland. Dit zou, afhankelijk van de duur en omvang van de verschillen, de concurrentiepositie van een deel van deze tankstations onder druk kunnen zetten.

Tegelijkertijd horen aankopen over de grens bij een interne markt waarin vrij verkeer van goederen plaatsvindt. Consumenten zijn binnen Europa vrij om te kiezen waar zij hun boodschappen doen, inclusief tanken. Ook worden pomprijzen niet alleen bepaald door de hoogte van de accijns, maar ook door ontwikkelingen op de oliemarkt en de ligging van het tankstation.

Vraag 5

Welke beleidsopties ziet u, indien u deze zorgen deelt, om in het kader van de Miljoenennota en Rijksbegroting de gevolgen van het beëindigen van de tijdelijke accijnsverlaging te beperken of terug te draaien?

Vraag 6

Indien u deze zorgen niet deelt, op welke gegevens en analyses baseert u die afweging?

Antwoord vragen 5 en 6

Zoals in het Belastingplan 2026 opgenomen, stelt het kabinet voor om de tijdelijke verlaging nog met een jaar te verlengen. Daarmee worden de zorgen zoals genoemd voor 2026 geadresseerd. Voor de periode daarna moeten beleidsopties worden afgewogen, daarbij rekening houdend met zowel betaalbaarheid en grenseffecten als de houdbaarheid van de overheidsfinanciën, doelmatigheid van de maatregel en de effecten op het milieu.

Vraag 7

Hoe beoordeelt u de oproepen van verschillende maatschappelijke organisaties, zoals branche- en consumentenorganisaties, om af te zien van automatische indexering van accijnzen?

Vraag 8

Indien u aanleiding ziet om dergelijke oproepen te volgen, wat betekent dit dan voor het huidige accijnsbeleid?

Antwoord vragen 7 en 8

Ik ben bekend met de oproepen van branche- en consumentenorganisaties om af te zien van automatische indexering en zie inderdaad ook dat indexering de verschillen met de buurlanden vergroot. In het Belastingplan 2026 is opgenomen om de huidige lagere accijnstarieven met een jaar te verlengen. Daarmee wordt ook de indexatie in 2026 niet doorgevoerd.

Deze maatregel heeft wel een budgettaire impact. Zoals ook toegelicht in de recente contourenbrief "*De auto rijdt door*"⁵ is stabiele opbrengst uit autobelastingen cruciaal om de overheidsfinanciën houdbaar te houden. Brandstofaccijnzen maken onderdeel uit van een belastingmix die in 2025 naar verwachting circa €17,5 miljard oplevert. Het tijdelijk afzien van indexatie (en het niet inhalen van indexatie van de afgelopen jaren) betekent aanzienlijk minder inkomsten, wat moet worden afgewogen tegen dekkingsopties elders in de begroting. Daarnaast is indexatie nodig om te voorkomen dat de belastingdruk door inflatie afneemt. Nederland zet zich er op Europees niveau ook voor in indexatie van accijns gebruikelijk en normaal te maken. Het gelijk houden van het belastingtarief in reële termen zorgt er ook voor dat externe kosten over een langere periode niet steeds minder worden beprijsd.

⁵ De auto rijdt door - contourenbrief hervorming autobelastingen, kamerstuk 32800 nr.89

Vraag 9

Indien u geen aanleiding ziet deze oproepen te volgen, welke overwegingen liggen daaraan ten grondslag?

Antwoord vraag 9

Ik kom deels aan deze oproep tegemoet zoals toegelicht in de antwoorden op vragen 7 en 8.