

Directie Algemene Fiscale Politiek

De Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA 'S-GRAVENHAGE

Datum
15 juli 2007

Uw brief (Kenmerk)

Ons kenmerk
AFP 2008-00549

Onderwerp

Kamervragen van het Lid Madlener (PVV) over de dieselaccijns en de concurrentiepositie van Nederlandse transportondernemers

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u, mede namens de ministers van Verkeer en Waterstaat en Economische Zaken, de antwoorden toekomen op de vragen van de heer Madlener over de dieselaccijns en de concurrentiepositie van Nederlandse transportondernemers (2070822370).

De beantwoording van deze vragen is helaas vertraagd, waarvoor mijn excuses.

Hoogachtend,

de staatssecretaris van Financiën,

mr. drs. J.C. de Jager

Vragen van het lid Madlener (PVV) aan de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Economische Zaken over de dieselaccijns en de concurrentiepositie van Nederlandse transportondernemers. (Ingezonden 9 juni 2008)

1. Hebt u kennisgenomen van het overzicht dieselprijzen in Europa? ¹⁾

Ja.

2. Is het waar dat Nederland na de komende accijnsverhoging per 1 juli a.s. hogere dieselprijzen krijgt dan de omliggende landen?

Nee. Dat is niet juist. Onderstaande tabel, gesorteerd op basis van de dieselprijs excl. btw, is gemaakt op basis van de gegevens op de site van Transport en Logistiek Nederland dd. 30 juni 2008. Op basis van die gegevens concludeer ik dat de dieselprijs (excl. btw) in Nederland niet bijzonder hoog is in vergelijking met de prijzen in de andere landen van de EU. Van de ons omliggende landen is de dieselprijs in België en Luxemburg lager dan in Nederland. De dieselprijs in Groot-Brittannië, Duitsland en Frankrijk is hoger dan in Nederland.

De accijnsverhoging van 3 cent zoals deze op 1 juli 2008 van kracht is geworden, met een prijsverhoging van 3 cent (excl. btw) brengt daarin eigenlijk geen verandering.

Ook wat betreft de accijnzen hanteert Nederland lagere tarieven dan Frankrijk, Duitsland en Groot-Brittannië. De accijnsverhoging per 1 juli 2008 zal daarin geen verandering brengen.

Tabel: gesorteerd op prijs excl. btw

| Land | Dieselprijs (ex btw) | dieselprijs (incl btw) | (waarvan) accijns |
|------------------|----------------------|------------------------|-------------------|
| Groot-Brittannië | 1,57 | 1,84 | 0,722 |
| Tsjechië | 1,46 | 1,74 | 0,361 |
| Zweden | 1,42 | 1,78 | 0,480 |
| Denemarken | 1,41 | 1,76 | 0,365 |
| Slowakije | 1,39 | 1,65 | 0,427 |
| Polen | 1,38 | 1,68 | 0,303 |
| Hongarije | 1,31 | 1,57 | 0,354 |
| Estland | 1,28 | 1,51 | 0,330 |
| Italië | 1,28 | 1,54 | 0,423 |
| Frankrijk | 1,27 | 1,52 | 0,428 |
| Duitsland | 1,27 | 1,51 | 0,470 |
| Oostenrijk | 1,24 | 1,49 | 0,375 |
| Nederland | 1,20 | 1,43 | 0,376 |
| Ierland | 1,20 | 1,45 | 0,368 |

| | | | |
|-------------|------|------|-------|
| België | 1,19 | 1,44 | 0,318 |
| Griekenland | 1,19 | 1,42 | 0,293 |
| Portugal | 1,18 | 1,43 | 0,364 |
| Finland | 1,18 | 1,44 | 0,364 |
| Spanje | 1,12 | 1,29 | 0,302 |
| Luxemburg | 1,11 | 1,27 | 0,302 |
| Bulgarije | 1,10 | 1,31 | 0,307 |
| Slovenië | 1,08 | 1,30 | 0,302 |

Bron: TLN voor de prijzen (stand 30 juni) en Europese Commissie wat betreft de accijns.

3. Worden Nederlandse dieselrijders niet dubbel benadeeld, in het licht van het feit dat Nederlandse dieselrijders nu al een extra hoge BPM en wegenbelasting betalen en nu juist dieselaccijnzen worden verhoogd?

Neen. Voor de dieselpersonenauto en voor de particuliere -bestelauto is de BPM inderdaad hoger dan de BPM voor een benzinepersonenauto of particuliere -bestelauto. Ook de MRB voor de dieselpersonenauto en voor de particuliere –bestelauto is hoger dan voor de benzinepersonenauto of particuliere –bestelauto. Desalniettemin is de totale belastingdruk, vanwege de relatief lage dieselaccijns, voor de dieselpersonenauto en voor de particuliere dieselbestelauto lager.

Diesel is ten opzichte van benzine een brandstof met hogere emissies van fijn stof en stikstofoxide (NOx). Nieuwe dieselpersonenauto's die – vooruitlopend op de zogenoemde Euro-5 norm – al zijn uitgerust met een af-fabriek roetfilter, hebben weliswaar een lage emissie van fijn stof, maar nog altijd een veel hogere NOx-emissie dan benzineauto's. Pas met de zogenoemde Euro-6 norm, die in 2015 van kracht wordt voor alle nieuw verkochte dieselauto's, zijn nieuwe dieselauto's bijna even schoon als benzineauto's.

Daarnaast moet worden opgemerkt dat de accijnstarieven van benzine en diesel sedert 1996 jaarlijks worden aangepast in verband met inflatie. De brandstof met de hoogste accijns, te weten benzine, wordt door de jaarlijkse indexatie steeds zwaarder belast dan diesel. Mede als gevolg van dit mechanisme is de accijns op ongelode benzine tussen 1996 en 2007 veel sterker verhoogd (in totaal met € 0,178 per liter) dan de accijns op diesel (in totaal met € 0,077 per liter).

4. Deelt u de mening dat de concurrentiepositie van de Nederlandse transportsector hierdoor verslechtert?

De prijsverhogingen voor diesel zoals die zich recent hebben voorgedaan, gelden mondiaal. Alle landen en dus ook de transportsector in elk land worden met dezelfde of vergelijkbare prijsverhogingen geconfronteerd. In die zin

verslechtert de positie van de Nederlandse transportsector dus niet ten opzichte van de andere (ons omringende) landen. Bij vraag 2 heb ik al laten zien dat de accijnsverhoging van 1 juli 2008 feitelijk weinig verandering brengt in het overzicht van de prijzen in de verschillende landen. Op basis van de gegevens die onder vraag 2 zijn opgenomen meen ik dan ook te mogen concluderen dat de accijnsverhoging per 1 juli 2008 de concurrentiepositie van de Nederlandse transportsector niet wezenlijk zal aantasten.

5. Zijn begrippen als: “Nederland Distributieland” en “Rotterdam, gateway to Europe” nog wel in goede handen bij dit kabinet?

Nederland heeft met de mainports Rotterdam en Schiphol en de uitstekende achterlandverbindingen een belangrijke positie in de mondiale transportnetwerken. Daarmee vervult Nederland nog steeds een belangrijke gateway-functie voor het Europese achterland. Dit kabinet werkt langs diverse lijnen aan het versterken en uitbouwen van die positie. De ambitie is om Europees marktleider te worden in de aansturing van internationale goederenstromen. Zo wordt er ondermeer geïnvesteerd in de Tweede Maasvlakte en de Betuwelijn om de stijgende goederenstromen in de komende jaren te kunnen verwerken. Via het programma Randstad Urgent wordt ingezet op de verbetering van de bereikbaarheid van de Randstad. Eén van de speerpunten binnen het acquisitiebeleid van de Nederlandse overheid is het aantrekken van buitenlandse (logistieke) activiteiten en (logistieke) vestigingen van buitenlandse bedrijven naar Nederland). Europese Distributiecentra vallen nog steeds onder de top drie van bedrijfsactiviteiten die het Netherlands Foreign Investment Agency van EZ aantrekt.

6. Deelt u de mening dat de transportsector de ruggengraat is van onze economie en dat de door het kabinet aangekondigde maatregelen leiden tot een economische ramp?

De transportsector vormt vanouds een belangrijke sector in de Nederlandse economie. De Nederlandse transportsector kenmerkt zich door een sterke internationale oriëntatie en een relatief hoge arbeidsproductiviteit ten opzichte van het buitenland en heeft daarmee een uitstekende concurrentiepositie en wordt niet wezenlijk aangetast door de maatregelen van dit kabinet. Overigens is inmiddels met de sector een akkoord bereikt over een breed pakket aan tegemoetkomende maatregelen. Dit pakket bevat een aantal (fiscale) stimuleringsmaatregelen en is tevens gericht op versterking van de innovatiekracht en het imago van de sector. Hiermee onderstreept het kabinet het belang van de transportsector voor de Nederlandse economie.

7. Is het fors teruggelopen marktaandeel van transportondernemers binnen de

Europese Unie (gedaald van 18% in 1990 naar 8% in 2006) geen reden om de dieselaccijns juist te verlagen naar het Europees minimum? Zo neen, waarom niet?

Zoals al aangegeven in mijn antwoord op vraag 2 is het niet waarschijnlijk dat de Nederlandse dieselaccijns de oorzaak is van het teruggelopen marktaandeel. Een van de oorzaken van de daling is de toetreding van de nieuwe lidstaten. Het zijn die nieuwe Europese lidstaten die in 2004 een aanzienlijk marktaandeel hebben weten te behalen en dat in 2005 verder wisten uit te bouwen. Met name Polen is daarin zeer succesvol gebleken en dat land had in 2005 al een marktaandeel van 9,1%. In relatie tot de huidige dieselprijzen is dat opvallend. Uit de tabel in het antwoord op vraag 2 blijkt dat Polen weliswaar een lagere accijns kent dan Nederland maar desondanks (ex btw) een (aanzienlijk) hogere dieselprijs kent dan Nederland.

1) Vakmagazine Transport en Logistiek, 29 mei 2008