

Dat onze benzine extra duur is, is de keuze van onze eigen politici

Posted on 8 juni 2022 by Nick Ottens

Nederland heeft bijna de hoogste benzineprijs van Europa. Alleen in Scandinavië is tanken duurder. Minister Sigrid Kaag (D66) van Financiën zegt daar weinig aan te kunnen doen. Zij geeft Vladimir Poetin de schuld: 'We gaan de gevolgen van de oorlog echt allemaal voelen.'

Dat is de halve waarheid. De olieprijs is door de oorlog in Oekraïne weliswaar gestegen, maar de benzineprijs bestaat in Nederland voor meer dan de helft uit belastingen. De accijns is een vast bedrag per liter (83 cent). De btw (21 procent) stijgt zelfs met de prijs mee. Een hogere olieprijs leidt dus automatisch tot een hogere belastingopbrengst op het ministerie van Financiën.

De ANWB riep minister Kaag eerder dit jaar op om de accijns te verlagen en de btw vanaf een literprijs van 1,17 euro te bevriezen.

Aan de eerste oproep gaf Kaag gehoor: het kabinet verlaagde in maart de accijns op benzine met 17 cent en op diesel met 11 cent. Dat kost 1 miljard op de begroting. Meer zat er volgens Kaag niet in: 'Dit is wat er mogelijk was.'

Inmiddels is de accijnsverlaging, die tot eind december geldt, door de markt ingehaald. De adviesprijs voor een liter benzine is 2,50 euro. Een liter diesel kost 2,19 euro. Daarmee zijn de prijzen terug op het recordniveau van maart.

Over de grens tanken loont

Duitsland maakt tanken goedkoper. De regering heeft daar per 1 juni de accijns op benzine met 30 cent en de accijns op diesel met 14 cent verlaagd. Daardoor loont het voor autobezitters tot in Groningen, Apeldoorn en Den Bosch om over de grens te tanken. Zij besparen tussen de 5 en 15 euro op een volle tank. Goed voor de portemonnee, maar slecht voor het milieu. Immers, er wordt meer auto gereden.

Dat is ook slecht voor Nederlandse tankstations. De BOVAG, de belangenvereniging van garage- en tankstationhouders, ziet het met lede ogen aan. 'Verder zijn we één Europese markt,' vertelt woordvoerder Paul de Waal, maar op belastinggebied hechten landen aan hun autonomie.

Het liefst ziet De Waal één Europees belastingtarief op brandstof, maar dat is vooralsnog 'utopie'. In plaats daarvan reageren landen op de markt – en op elkaar. 'Het blijft jojo'en op deze manier.'

Nederland heeft de hoogste accijns

Vooral Nederland belast autorijders flink. Per liter benzine betaalden automobilisten tot in maart 83 cent aan accijns. Tien jaar terug was dat 72 cent en begin jaren negentig, voor Wim Kok (PvdA) de accijns met een kwartje verhoogde, 36 cent.

Nederland heeft daarmee de hoogste accijns van Europa. Italië staat op de tweede plek met 73 cent per liter benzine. In Duitsland was de accijns een week geleden nog 65 cent per liter. De Spanjaarden betalen 50 cent.

De benzineprijs bestaat volgens Shell voor 46 procent uit accijns. Voor diesel is dat 35 procent. Olie, de grondstof voor beide, kost maar 23 tot 31 procent van de pompprijs. Dat is het geld dat we naar olieproducerende landen als Rusland en Saoedi-Arabië overmaken.

Raffinage, opslag, transport, exploitatiekosten voor tankstations en winst voor alle (vaak westerse) bedrijven in de keten zijn goed voor nog eens 14 tot 17 procent van

de prijs die automobilisten betalen.

Dan komt de btw nog

Over het bedrag, inclusief accijns, heft de overheid nog eens 21 procent btw. (Het verschil tussen accijns en btw is dat de eerste naar hoeveelheid, in dit geval een liter, wordt geheven en de tweede naar waarde.)

Gevolg: Nederlanders betalen bijna de hoogste brandstofprijzen van Europa. In Duitsland kost een liter benzine 2,19 euro, in Spanje 1,97 euro en in Italië 1,89 euro. Oost-Europeanen zijn nog goedkoper uit. Alleen Denemarken, Finland en Noorwegen hebben hogere prijzen dan Nederland.

Al met al betalen de 8 miljoen automobilisten in ons land zo'n 7,3 miljard euro aan belasting op brandstof, oftewel het verbruik van hun auto.

Ook aanschaf en bezit wordt belast

Dan zit de bpm, de belasting van personenauto's en motorrijwielen, volgens De Waal, ook nog eens aan de hoge kant. Afhankelijk van de energiezuinigheid en CO2-uitstoot kan de belasting op de aanschaf van een personenauto in de duizenden euro's lopen. AutoRAI vergeleek de prijs van vijftien auto's in zeven landen en kwam tot de conclusie dat Nederlanders gemiddeld 18,5 procent duurder uit zijn.

Ten slotte is er nog de motorrijtuigenbelasting: een vast bedrag per jaar op het bezit van auto's en motorfietsen. Ook die is afhankelijk van onder meer de CO2-uitstoot.

De bpm bracht in 2020 anderhalf miljard euro op, de motorrijtuigenbelasting bijna 6 miljard. Daarmee komt de belastingdruk op automobilisten op zo'n 15 miljard euro.

Reken je ook de bijtelling op auto's van de zaak, de btw op motorrijtuigen en de energiebelastingen die oliemaatschappijen betalen mee, dan gaat het totaalbedrag richting de 20 miljard euro per jaar.

Politieke keuzes

Al die belastingen zijn geen onvermijdelijkheid. Het zijn 'politieke keuzes', beaamt

De Waal.

Net zoals het een politieke keuze is om elektrische auto's van de bpm uit te zonderen. Of 6,8 miljard euro extra uit te trekken voor duurzaamheid en schone energie, zoals warmtepompen en windmolens. Of deze kabinetsperiode 15 miljard euro in defensie te steken.

Vorig jaar wist het kabinet 3,2 miljard euro te vinden om huishoudens en bedrijven tegemoet te komen in de hoge gasprijzen. De overheid gaf meer dan 85 miljard uit om de gevolgen van de coronapandemie op te vangen. Maar nu de benzine duur wordt, is het geld op.

In een ANWB-peiling onder haar leden, eerder dit jaar, zei 29 procent door de hoge benzineprijzen in de financiële problemen te komen. 34 procent kan alleen met de auto op het werk komen. 60 procent zei minder vaak de auto te nemen om bij familie of vrienden op bezoek te gaan, of de kinderen een dagje uit te nemen. Hoge benzineprijzen beperken miljoenen Nederlanders dus in hun sociale leven.

De olieprijs stijgt wel

Kaag heeft niet helemaal ongelijk: tekorten (en angst voor tekorten) op de oliemarkt duwen de benzineprijzen omhoog. De olieprijs is in tien jaar niet zo hoog geweest. De OPEC-landen en Rusland, die samen goed zijn voor de helft van de wereldwijde olieproductie, hebben – in het geval van de Arabische staten onder Amerikaanse druk – afgesproken meer olie te gaan pompen.

Irak, Saoedi-Arabië en de Verenigde Arabische Emiraten kunnen binnen korte tijd meer olie op de markt brengen. Vanaf volgende maand zouden zij bijna 650.000 vaten olie per dag extra moeten vullen. Er worden wereldwijd zo'n 77 miljoen vaten olie per dag geproduceerd waarvan 16,5 miljoen door de Amerikanen.

Europa is afhankelijk van andere landen…

Europa heeft nauwelijks olieproductie. De EU is voor 97 procent afhankelijk van import. De Britten en Noren pompen een beetje op, maar zij hebben nauwelijks reservecapaciteit. Zij kunnen dus niet, in tegenstelling tot de Arabieren, op korte termijn meer produceren.

Vanwege de nabije ligging importeert Nederland relatief veel olie uit het Verenigd Koninkrijk en Noorwegen. Landen in Oost-Europa zijn afhankelijker van Rusland. De Finnen en Polen kregen tot voor kort bijvoorbeeld tweederde van hun olie uit Rusland. De Portugezen en Spanjaarden slechts 4 tot 6 procent. De EU als geheel is voor een kwart van Russische olie afhankelijk.

…maar koopt minder van Rusland

Die afhankelijkheid moet verminderen. De Europese regeringsleiders hebben afgesproken voor het einde van het jaar te stoppen met het importeren van Russische olie per schip. Op aandringen van de Hongaarse premier Viktor Orbán wordt de olie-import per pijpleiding – met name naar zijn land, Tsjechië en Slowakije – van de boycot uitgezonderd.

Hongarije, Oostenrijk, Tsjechië en Slowakije hebben geen kust, dus geen havens, en dus zijn zij vrijwel geheel afhankelijk van olie (en gas) dat via de pijpleidingen binnenkomt. Voor de hele EU schommelde die afhankelijkheid in de afgelopen jaren tussen de 15 en 30 procent. De meeste olie gaat per schip, dus zelfs een deel-boycot raakt Rusland hard.

Het Internationaal Energieagentschap schat dat de Russische olieproductie sinds de inval van Oekraïne met 1,3 miljoen vaten per dag is gedaald. In januari produceerde Rusland nog 11,3 miljoen vaten olie per dag. Daar zouden de komende maanden nog eens 3 miljoen vaten per dag af kunnen gaan. Daar wegen de 650.000 extra vaten van de Arabieren niet tegenop. Grote kans dat de olieprijs verder stijgt.

Wynia's Week *levert iedere woensdag en zaterdag onafhankelijke, ongebonden journalistiek.* ***Steunt u deze broodnodige, nuchtere berichtgeving? Graag!*** *Donaties voor Wynia's Week kunnen worden overgemaakt op de bankrekening van Wynia's Week* ***NL94 INGB 0006 3945 08****. U kunt ook op andere manieren doneren. Kijk HIER. Hartelijk dank!*