

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

51

Vragen van het lid **Wilders** (Groep Wilders) aan de minister en de staatssecretaris van Financiën over *de wenselijkheid van de teruggave van het «kwartje van Kok» door de accijnzen op benzine en diesel fors te verlagen*. (Ingezonden 8 september 2005)

1

Bent u bereid, gelet op de exorbitant hoge prijzen van benzine en diesel, ervoor zorg te dragen dat de accijnzen op benzine en diesel fors zullen dalen door «het kwartje van Kok» eindelijk terug te geven aan de Nederlandse burger?¹ Zo neen, waarom niet?

2

Bent u bereid mijn voorstel over te nemen om de teruggave van «het kwartje van Kok» te betalen uit de financiële meevaller van aardgasbaten van anderhalf miljard euro en deze meevaller indien nodig geheel aan de verlaging van de benzineaccijns te besteden? Bent u tevens bereid ook toekomstige meevallers van aardgasbaten bij voorrang in te zetten voor de verlaging van de accijnzen op benzine en diesel en de teruggave van het «kwartje van Kok»?

3

Deelt u mijn mening dat de teruggave van het «kwartje van Kok» direct aan de pomp moet plaatsvinden en dat dit tevens positieve gevolgen zal

hebben voor de economie en voor de Nederlandse burger?

4

Met hoeveel eurocent zouden de accijnzen op benzine en diesel kunnen dalen als de gehele meevaller van anderhalf miljard euro aan aardgasbaten aan de verlaging van de accijnzen op benzine en diesel zou worden besteed? Is de jaarlijkse opbrengst van het «kwartje van Kok» inderdaad 530 miljoen euro zoals op de website van uw ministerie wordt aangegeven en hoe komt u precies tot dit bedrag?

5

Wilt u deze vragen voor de Algemene Politieke Beschouwingen beantwoorden?

¹ www.minfin.nl

Antwoord

Antwoord van staatssecretaris **Wijn** (Financiën), mede namens de minister van Financiën. (Ontvangen 21 september 2005)

1 en 3

De prijzen aan de pomp zijn sinds het begin van dit jaar fors gestegen. Deze prijsstijgingen van benzine en diesel zijn een direct gevolg van de ontwikkeling van de wereldmarktprijzen van ruwe olie, welke de basis vormt voor de kale brandstofprijzen zonder belastingen. Het «kwartje van Kok» was een structurele accijnsverhoging van 8,3 eurocent (18,3 gulden) per liter

ongelode benzine en 3,18 eurocent (7 gulden) per liter diesel en is ingevoerd met ingang van 6 juli 1991. In 2001 en 2002 is een aantal verlagingen van de accijnzen op benzine en diesel doorgevoerd. Deze zijn opgenomen in de hiernavolgende tabel.

	Benzine	Diesel
Accijnsverlaging in 2001		– 1,36 eurocent
Accijnsverlaging in 2002 (per 01/01)		– 1,04 eurocent
Accijnsverlaging in 2002 (per 01/10)	– 1,36 eurocent	– 1,403 eurocent

Hieraan ziet u, dat ten aanzien van dieselolie de accijnsverhoging in 1991 meer dan volledig is teruggedraaid. In het Hoofdlijnenakkoord is opgenomen dat de opbrengst van het «kwartje van Kok» vooral zal worden aangewend voor wegen en daarnaast voor onderhoud van openbaar vervoer en vaarwegen. Het infrastructuurfonds is daarom vanaf 2004 met € 530 miljoen per jaar verhoogd.

Gelet op het vorenstaande ziet het kabinet op dit moment geen aanleiding de accijnstarieven aan de pomp te verlagen. Een dergelijke verlaging zou het aanpassingsproces in de markt verstoren. Een en ander is recentelijk ook in EU-verband besproken (Eurogroep van de Ecofin te Manchester).

Dit kabinet kiest ervoor om algemene maatregelen te nemen ter

ondersteuning van de koopkracht van de burger, waarbij niet uitgegaan wordt van een specifieke compensatie voor de gestegen brandstofprijzen. Daarbij zij overigens opgemerkt dat het Belastingplan 2006 een voorstel bevat om volgend jaar de accijnzen op benzine en diesel te bevroren (in plaats van de wettelijke prijsindexatie).

2

Door de hogere opbrengst van het in Nederland gewonnen aardgas zullen de daarmee samenhangende afdrachten door de producenten aan het Rijk toenemen. Een hogere gasprijs als gevolg van een hogere olieprijs betekent niet automatisch dat het Rijk ook meer te besteden heeft. De hogere olieprijs zorgen volgens het CPB voor een lagere economische groei en een hogere inflatie. De uitvoer neemt af door de lagere buitenlandse vraag naar Nederlandse producten. De consumptie komt lager uit doordat de hogere inflatie het beschikbaar inkomen van gezinnen uitholt. De winstgevendheid van bedrijven verslechtert door de hogere olieprijs, wat – samen met de afgenomen productie – leidt tot lagere investeringen. De – per saldo – gevolgen voor het EMU-saldo zijn beperkt. Tegenover de lagere belastinginkomsten en hogere werkloosheidsuitgaven als gevolg van de lagere productiegroei staat immers een toename van de aardgasbaten voor de overheid (zie Centraal Economisch Plan 2005 van het CPB, p. 23). Per saldo leidt de hoge olieprijs daardoor op termijn niet tot een verbetering van de overheidsfinanciën. Het kabinet ziet dan ook geen aanleiding de brandstofaccijnzen te verlagen met compensatie uit deze en toekomstige financiële meevallers van aardgasbaten.

Wel heeft de dreigende algemene koopkrachtverslechtering het kabinet aanleiding gegeven de eerder voorziene omvang van de lastenverlichting te verhogen zoals hierboven reeds is opgemerkt.

4

Zoals al uiteengezet onder vraag 2, ben ik van mening dat de hogere aardgasbaten niet kunnen worden aangewend voor een verlaging van de accijnzen op benzine en diesel, daar zich elders tegenvallers zullen

voordoen als gevolg van hogere olieprijsen.

Het op de website vermelde bedrag van 530 miljoen euro is een berekening van de opbrengst van het «kwartje van Kok» in het jaar 2002¹ waarbij rekening is gehouden met de totale afzet van benzine over dat jaar en de verlaging van de benzineaccijnzen in 2002. Bij deze berekening is diesel buiten beschouwing gelaten gezien het feit dat de accijnzenverhoging op diesel in 1991 per saldo reeds is teruggedraaid zoals hiervoor beschreven in het antwoord op vraag 1 en 3.

5

Ja.

¹ 2002 is het jaar waarin het Hoofdlijnenakkoord is vastgelegd.