Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

Aanhangsel van de Handelingen

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

3033

Vragen van het lid **Markuszower** (Groep Markuszower) aan de Staatssecretaris van Financiën over *het bericht dat tanken in Nederland veel duurder is dan in de rest van Europa* (ingezonden 29 juli 2026).

Antwoord van Staatssecretaris **Eerenberg** (Financiën) (ontvangen 11 september 2026).

Vraag 1
Bent u bekend met het bericht «Pijn aan de pomp: waarom is tanken in Nederland toch zo veel duurder dan in de rest van Europa?»[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 3
Kunt u een geheel overzicht verstrekken van de brandstofaccijnzen per EU-land en daarbij een onderscheid maken tussen benzine, diesel en lpg? Graag een toelichting hierop.

Antwoord 3
Onderstaande tabel bevat per land de consumentenprijzen, inclusief belastingen, per 1.000 liter op 27 juli 2026, zoals gepubliceerd in het Weekly Oil Bulletin van de Europese Commissie.[2]

in EUR	Benzine (E5)	Diesel	LPG
27-07-2026	**1.000 l**	**1.000 l**	**1.000 l**
Austria	1.874,00	2.051,00	
Belgium	1.888,38	2.140,86	816,00
Bulgaria	1.515,00	1.679,00	629,10
Croatia	1.616,00	1.771,00	735,00
Cyprus	1.517,17	1.638,91	
Czechia	1.746,19	1.814,46	913,23
Denmark	2.485,55	2.290,24	

[1] De Telegraaf, 28 juli 2026 (https://www.telegraaf.nl/financieel/nieuws/pijn-aan-de-pomp-waarom-is-tanken-in-nederland-toch-zo-veel-duurder-dan-in-de-rest-van-europa/159283960.html?utm_medium=referral&utm_campaign=share)

[2] Bron Weekly Oil Bulletin: https://energy.ec.europa.eu/data-and-analysis/weekly-oil-bulletin_en

ah-tk-20252026-3033
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2026

in EUR	Benzine (E5)	Diesel	LPG
27-07-2026	**1.000 l**	**1.000 l**	**1.000 l**
Estonia	1.812,00	1.877,00	969,00
Finland	2.177,91	2.270,10	
France	2.057,14	2.168,45	1.007,90
Germany	2.191,00	2.186,00	1.092,75
Greece	2.017,00	2.041,00	
Hungary	1.657,90	1.720,64	971,80
Ireland	1.757,70	1.751,70	
Italy	1.960,82	2.140,63	757,68
Latvia	1.885,00	1.936,00	938,75
Lithuania	1.792,71	1.995,18	749,64
Luxembourg	1.764,00	1.889,00	740,00
Malta	1.340,00	1.210,00	
Netherlands	2.385,06	2.392,73	930,89
Poland	1.719,18	1.817,74	711,64
Portugal	1.990,00	2.026,00	896,00
Romania	1.768,11	1.995,27	873,31
Slovakia	1.765,00	1.737,00	778,00
Slovenia	1.626,04	1.788,19	957,84
Spain	1.644,51	1.722,27	1.052,12
Sweden	1.454,57	1.824,62	

Bij de vergelijking van consumentenprijzen dient te worden opgemerkt dat lidstaten hun nationale belastingstelsel verschillend hebben ingericht. Naast accijnzen kunnen ook andere indirecte belastingen of heffingen onderdeel uitmaken van de consumentenprijs. Daarnaast verschillen de btw-tarieven tussen lidstaten.

Vraag 2 en 4
Hoe verhouden de Nederlandse brandstofprijzen aan de pomp zich tot de rest van Europa? Kunt u daarbij een onderscheid maken tussen benzine, diesel en lpg?
Klopt het dat de verschillen tussen de brandstofprijzen in Nederland en de rest van de EU voornamelijk worden verklaard door belastingen? Zo ja, deelt u de mening dat de Nederlandse belastingen op brandstoffen doorgeschoten zijn? Zo nee, hoe verklaart u dan deze verschillen?

Antwoord 2 en 4
De prijsverschillen kunnen deels worden verklaard door verschillen in belastingen, waaronder zowel de accijns als de btw, maar ook andere factoren spelen een rol.

Tabel 2: Huidige accijnstarieven benzine, diesel en LPG per 1.000 liter.

	Nederland[1]	Duitsland[2]	België[3]
Benzine	€ 844,69	€ 654,50	€ 600,16
Diesel	€ 552,29	€ 470,40	€ 600,16
LPG[4]	€ 199,27	€ 220,86	€ –

[1] Sinds 1 januari 2026
[2] Sinds 1 juli 2026
[3] Sinds 1 april 2023
[4] Voor LPG is de accijns omgerekend naar liters, o.b.v. een dichtheid van 0,54 kg/L. Het accijnstarief per 1.000 kg is € 369,02 in Nederland en € 409 in Duitsland.

Uit tabel 2 volgt dat Nederland voor benzine een hogere accijns kent dan zowel België als Duitsland. De Nederlandse benzineaccijns ligt circa 24 cent per liter boven die van België en circa 19 cent per liter boven die van Duitsland. Omdat over de accijns tevens btw wordt geheven, is het verschil in de totale belastingdruk iets groter. Daarbij geldt dat Nederland en België een btw-tarief van 21% kennen, terwijl Duitsland een btw-tarief van 19% hanteert. Volgens gegevens van het Weekly Oil Bulletin[3] was de gemiddelde benzineprijs in Nederland € 2,290, in België € 1,814 (48 cent lager) en in Duitsland € 2,143 (15 cent lager). Ten opzichte van België is het prijsverschil dus groter

[3] Gemiddelde prijzen op 10 augustus 2026

dan het verschil in de totale belastingdruk, terwijl ten opzichte van Duitsland het prijsverschil juist kleiner is. Dit laat zien dat naast belastingen ook andere prijsbepalende factoren een belangrijke rol spelen.
Voor diesel volgt uit tabel 2 dat Nederland een hogere accijns kent dan Duitsland en een lagere accijns dan België. De Nederlandse dieselaccijns ligt circa 8 cent per liter onder die van België en circa 8 cent per liter boven die van Duitsland. Volgens gegevens van het Weekly Oil Bulletin was de gemiddelde dieselprijs in Nederland € 2,323, in België € 2,157 (17 cent lager) en in Duitsland € 2,149 (17 cent lager). In de vergelijking met Duitsland kunnen de belastingen een groot deel van het prijsverschil verklaren. In de vergelijking met België kan het prijsverschil niet worden verklaard door de accijns en moet voornamelijk worden gezocht in andere factoren. Een belangrijk verschil is dat in België wordt gewerkt met een systeem van maximumprijzen. Een dergelijk systeem begrenst de prijs die aan de pomp in rekening mag worden gebracht en kan daarmee voorkomen dat stijgingen van de marktprijs volledig en direct worden doorberekend aan consumenten. Een systeem van maximumprijzen kent tegelijkertijd aandachtspunten, waar uw Kamer dit voorjaar over is geïnformeerd.[4] Zo kan een maximumprijs de werking van de brandstoffenmarkt verstoren en bij schaarste tekorten versterken. Daarbij is relevant dat de marges in de tankstationsector beperkt zijn. Zo bedroeg het bedrijfsresultaat in 2023 circa 4% van de netto omzet. Ook de ACM ziet geen aanwijzingen dat gemiddelde winstmarges tankstations zijn gestegen.[5] Indien ondernemers voor de begrenzing van hun marge zouden worden gecompenseerd, ontstaan daarentegen budgettaire kosten voor de overheid.
Voor LPG volgt uit tabel 2 dat Nederland een hogere accijns kent dan België en een lagere accijns dan Duitsland. De Nederlandse LPG-accijns ligt circa 2 cent per liter lager dan in Duitsland en circa 20 cent per liter boven die van België. Volgens gegevens van het Weekly Oil Bulletin was de gemiddelde LPG-prijs in Nederland € 0,930, in België € 0,817 (11 cent lager) en in Duitsland € 1,090 (16 cent hoger). Ook hier blijkt dat het verschil in belastingen slechts een beperkt deel van het totale prijsverschil verklaart en ook andere prijsbepalende factoren een belangrijke rol spelen.
Het beeld is daarmee genuanceerd. De totale belastingdruk (accijns en btw) is een belangrijke factor bij de uiteindelijke pompprijs, maar de vergelijking met België en Duitsland laat zien dat verschillen in de belastingdruk niet één-op-één overeenkomen met de verschillen in de consumentenprijs. Ook factoren zoals de internationale productprijs, raffinage- en distributiekosten, kosten voor verplichte bijmenging en markt- en concurrentieomstandigheden zijn van invloed op de prijs die de consument aan de pomp betaalt. Het kabinet deelt daarom niet de opvatting dat de Nederlandse belastingen op brandstoffen zijn «doorgeschoten». De hoogte van de accijnzen is het resultaat van een beleidsmatige afweging tussen de financiering van collectieve voorzieningen, de betaalbaarheid van mobiliteit en klimaat- en milieudoelstellingen.
Meer achtergrond over de ontwikkeling van brandstofaccijns en pompprijzen zijn te vinden in een analyse van vorig jaar, verzonden met een kamerbrief over de hervorming autobelastingen.[6]

Vraag 5
Klopt het dat óók over de brandstofaccijns belasting over de toegevoegde waarde (btw) wordt geheven? Zo ja, beschouwt u accijnzen als toegevoegde waarde? Zo nee, waarom heft u dan belasting over belasting? Graag een toelichting op uw antwoord.

Antwoord 5
Ja, het klopt dat over de brandstofaccijns btw wordt geheven. Dit volgt uit de Europese btw-richtlijn.[7]

---

[4] Kamerstukken II 2025/26, 36 933, nr. 1.
[5] https://www.acm.nl/nl/publicaties/monitor-brandstofprijzen-acm-stijgende-winsten-bovenin-brandstofketen-sinds-uitbreken-oorlog-iran
[6] Analyse ontwikkeling brandstofaccijns en pompprijzen | Rijksoverheid.nl
[7] Richtlijn 2006/112/EG van de Raad van 28 november 2006 betreffende het gemeenschappelijke stelsel van belasting over de toegevoegde waarde (PbEU 2006, L 347).

Uit de Europese btw-richtlijn volgt dat belastingen, rechten en heffingen, met uitzondering van de btw zelf, onderdeel zijn van de maatstaf van heffing voor de btw, voor zover zij rechtstreeks met de levering samenhangen.[8] Dit betekent dat ook accijnzen die in de prijs van brandstof zijn begrepen, worden meegenomen in de grondslag waarover btw wordt berekend.
Deze systematiek is in EU-verband overeengekomen zodat lidstaten de verhouding tussen btw en andere verbruiksbelastingen niet eenvoudig kunnen verschuiven. Het voorkomt dat lidstaten met belastingen zouden kunnen «schuiven» om nationaal dezelfde belastingopbrengst te behouden, maar tegelijkertijd de btw-opbrengst en daarmee hun bijdrage aan de EU te verlagen.
De heffing van btw over de brandstofaccijns is daarmee niet zozeer een nationale keuze maar een gevolg van het Europese uitgangspunt van een geharmoniseerd btw-stelsel.

Vraag 6
Hoeveel belastinginkomsten haalt de overheid jaarlijks op met belastingen op benzine, diesel en lpg? Graag een overzicht van de laatste 15 jaar, uitgesplitst naar accijns en btw.

Antwoord 6
Onderstaande tabel laat de opbrengst zien van 2014 t/m 2025 van accijns en de btw op brandstof, uitgesplitst naar benzine, diesel en LPG in miljoenen euro.

	Benzine		**Diesel**		**LPG**	
	Accijns	Btw	Accijns	Btw	Accijns	Btw
2014	€ 3.968	€ 1.537	€ 3.679	€ 1.872	€ 98	€ 74
2015	€ 4.099	€ 1.447	€ 3.656	€ 1.619	€ 98	€ 58
2016	€ 4.224	€ 1.406	€ 3.744	€ 1.521	€ 100	€ 55
2017	€ 4.310	€ 1.503	€ 3.804	€ 1.659	€ 102	€ 61
2018	€ 4.431	€ 1.598	€ 3.801	€ 1.798	€ 101	€ 66
2019	€ 4.559	€ 1.654	€ 3.810	€ 1.809	€ 102	€ 60
2020	€ 3.827	€ 1.296	€ 3.303	€ 1.408	€ 88	€ 49
2021	€ 4.068	€ 1.576	€ 3.512	€ 1.707	€ 94	€ 66
2022	€ 3.761	€ 1.949	€ 3.077	€ 2.346	€ 82	€ 81
2023	€ 4.179	€ 1.935	€ 3.038	€ 1.934	€ 81	€ 65
2024	€ 4.577	€ 1.982	€ 3.294	€ 1.907	€ 88	€ 65
2025	€ 4.544	€ 1.920	€ 3.138	€ 1.784	€ 84	€ 63

Vraag 7
Klopt het dat hogere brandstofprijzen leiden tot hogere belastinginkomsten voor de Nederlandse overheid en vervolgens leiden tot hogere EU-afdrachten? Graag een toelichting.

Antwoord 7
Hogere brandstofprijzen leiden niet automatisch tot hogere belastinginkomsten voor de Nederlandse overheid.
De accijns op brandstoffen is een vast bedrag per liter en is daarom niet afhankelijk van de hoogte van de brandstofprijs. Hogere brandstofprijzen leiden daardoor niet tot hogere accijnsopbrengsten per verkochte liter. Sterker nog: hogere prijzen dempen de vraag naar brandstof, waardoor het aantal getankte liters lager uitvalt en daarmee zorgen hogere prijzen voor een lagere accijnsopbrengst.
Voor de btw geldt dat een hogere brandstofprijs, bij een gelijkblijvend verkoopvolume, leidt tot een hogere btw-opbrengst per liter. In een eerdere schatting over inkomsten uit brandstof[9] bleken in maart 2026 de btw-inkomsten € 18 miljoen hoger dan verwacht, en de accijnsinkomsten € 10 miljoen lager dan verwacht, waardoor er per saldo € 8 miljoen aan inkomsten overbleef. Belangrijk is om dit in perspectief te plaatsen: € 18 miljoen extra aan btw op brandstof is relatief klein afgezet tegen de totale btw-ontvangst van ruim € 21 miljard in april. Bovendien staat hier tegenover

[8] Artikel 78, eerste alinea, onderdeel a, Richtlijn 2006/112/EG.
[9] Brief - Moties en toezeggingen energieprijzen

dat hogere uitgaven aan brandstof kunnen leiden tot een verschuiving in het consumptiepatroon, waarbij huishoudens minder uitgeven aan andere goederen en diensten. Daarnaast kunnen hogere brandstofprijzen leiden tot een lager brandstofverbruik of meer tanken over de grens. Door deze substitutie- en gedragseffecten is het uiteindelijke netto-effect op de totale belastinginkomsten onzeker.
Voor zover er meer btw-inkomsten als gevolg van hogere brandstofprijzen zijn, leiden die tot een hogere grondslag voor de btw-afdracht aan de EU-begroting. Een hogere btw-afdracht leidt, ceteris paribus, tot een lagere bni-afdracht. De bni-afdracht is namelijk de sluitpost van de financiering van de EU-begroting. De totale som van de verschillende type afdrachten op EU-niveau neemt namelijk niet toe, alleen de verdeling tussen het type afdrachten verschuift. Hierdoor leiden hogere brandstofprijzen niet automatisch tot hogere afdrachten aan de EU-begroting.

Vraag 8
Bent u het eens met de conclusie dat hogere brandstofprijzen leiden tot een verslechtering van de koopkracht van burgers en dat lagere accijnzen deze verslechtering van de koopkracht dempen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8
Een verlaging van de brandstofaccijns kan, voor zover deze wordt doorberekend in de consumentenprijs, de brandstofkosten voor gebruikers verlagen en daarmee het koopkrachtverlies beperken. Een generieke verlaging van de brandstofaccijns is echter een relatief ongericht beleidsinstrument indien het doel is om de koopkracht van alle huishoudens te verbeteren. Huishoudens die veel brandstof gebruiken, profiteren daarvan in absolute zin meer dan huishoudens die weinig of geen gebruik maken van een auto. Daarnaast leidt een accijnsverlaging tot lagere belastinginkomsten en moet de budgettaire derving worden gedekt.

Vraag 9
Klopt het dat het Kwartje van Kok in 1991 als tijdelijke en niet als permanente maatregel is ingevoerd? En klopt het dat deze accijns nog steeds wordt geheven? Zo ja, bent u van mening dat de Nederlandse overheid hiermee de burger al 35 jaar heeft voorgelogen en dat hierdoor de betrouwbaarheid van de overheid ernstig wordt aangetast? Graag een toelichting op uw antwoord.

Antwoord 9
In het Regeerakkoord Balkenende II is opgenomen dat de opbrengst van het zogenoemde Kwartje van Kok, gelet op de herkomst daarvan, vooral zou worden aangewend voor investeringen in wegen en daarnaast voor onderhoud van openbaar vervoer en vaarwegen. Er is destijds dus gekozen voor een terugsluis via infrastructuuruitgaven en niet voor een afzonderlijke verlaging van de accijns.
Het kabinet deelt daarom niet de kwalificatie dat de overheid burgers hiermee heeft «voorgelogen». De hoogte van de brandstofaccijns is sindsdien steeds onderwerp geweest van politieke besluitvorming door opeenvolgende kabinetten en parlementen.

Vraag 10
Bent u het ermee eens dat een verlaging van de brandstofaccijns met 25 cent per liter leidt tot een koopkrachtverbetering van de Nederlandse burger? Zo nee, waarom niet? Zo ja, bent u bereid de brandstofaccijnzen met 25 cent per liter te verlagen, zodat Nederlanders niet in de knel komen?

Antwoord 10
Het kabinet begrijpt de achterliggende zorg over de gevolgen van hogere brandstofprijzen voor burgers en bedrijven. Om bij te dragen aan de betaalbaarheid van de brandstofkosten van personenauto's geldt op dit moment een tijdelijke verlaging van de brandstofaccijnzen van 15,7 cent op benzine, 10,2 cent op diesel en 3,7 cent op LPG. Het kabinet is voornemens de tijdelijke verlaging van de benzineaccijns met een jaar te verlengen, door een korting van 17,7 cent te geven. De precieze omvang van de accijnskorting wordt daarbij mede bepaald door de budgettaire gevolgen. Het accijnstarief

voor benzine blijft hiermee volgend jaar op bijna hetzelfde niveau als dit jaar (84,5 cent/liter in 2026, en 85,2 cent/liter in 2027).
Ten aanzien van een aanvullende verlaging van de benzineaccijns met 25 cent per liter wijst het kabinet erop dat de huidige prijsstijgingen samenhangen met een verminderd aanbod op de brandstofmarkt. Het kabinet is daarom terughoudend met verdere vraagondersteunende maatregelen. Bij de afweging over eventuele aanvullende maatregelen worden daarnaast de doelmatigheid, de verdelingseffecten en de gevolgen voor de klimaat- en mobiliteitsdoelstellingen betrokken.
Zoals toegelicht in de Kamerbrief van 16 maart en tijdens het plenaire debat van 23 maart over de economische gevolgen van de oorlog in het Midden-Oosten, bereidt het kabinet zich voor op het scenario waarin de brandstof-voorziening verder onder druk komt te staan en energieprijzen fors en langdurig stijgen. In dat kader heeft het kabinet verschillende potentiële opties in kaart gebracht voor gerichte maatregelen, zodat deze wanneer nodig ingezet kunnen worden. Daarover is op 20 april 2026 het maatregelenpakket Acties Weerbaarheid Energieschok naar de Tweede Kamer gestuurd.[10]

[10] Kamerstuk 36 933, nr. 1