



WB: Getzen 11/7/2025

TER BESLISSING

Aan

de staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit, Belastingdienst en Douane

Directoraat-Generaal
voor Fiscale Zaken
Directie
Verbruiksbelastingen,
Douane en
Internationale
aangelegenheden

Persoonsgegevens

nota

Publicatie impactanalyse brandstofkostenreductie
landbouw

Datum
11 juli 2025

Notanummer
2025-0000197190

Bijlagen
1. Kamerbrief
2. Onderzoeksrapport
3. Afschrift EK

Aanleiding

- In het Hoofdlijnenakkoord en het Regeerprogramma zijn afspraken gemaakt om de brandstofkosten voor de landbouwsector te verlagen.
- Onderzoeksbureau Ecorys heeft een onderzoek gedaan naar een doelmatige manier om een reductie in brandstofprijzen voor agrariërs in te vullen, waarbij verschillende maatregelen zijn verkend. Ook is gekeken naar de opties voor korting op Hydrotreated Vegetable Oil (HVO100)¹ in plaats van op reguliere diesel.
- Tijdens het commissiedebat nationale fiscaliteit van woensdag 2 juli is toegezegd om het rapport uiterlijk 11 juli met de Kamer te delen.
- Met bijgevoegde Kamerbrief (bijlage 1) wordt het onderzoeksrapport (bijlage 2) met de Kamer gedeeld. Inhoudelijke kabinetsreactie volgt later na besluitvorming.

Beslispunten

- 1) Bent u akkoord met bijgevoegde Kamerbrief (bijlage 1)? Indien akkoord, kunt u deze Kamerbrief en het afschrift aan de Eerste Kamer (bijlage 3) ondertekenen?
- 2) Bent u akkoord met het openbaar maken van de voorliggende nota, conform de beleidslijn Actieve openbaarmaking nota's? Omliggende delen worden voorafgaand aan openbaarmaking onzichtbaar gemaakt.

Akkoord
Akkoord.

Resultaten onderzoek

Er zijn drie beleidsopties onderzocht

- De eerste optie is een **directe accijnskorting** via rode diesel aan de pomp, wat neerkomt op de herinvoering van rode diesel zoals die vóór 2013 bestond, maar nu uitsluitend voor agrariërs. Deze maatregel vereist aparte infrastructuur bij tankdepots en het gebruik van kleurstof en herkenningmiddel om controle mogelijk te maken. Dit brengt zowel eenmalige investeringskosten als terugkerende uitvoeringskosten met zich mee.
- De tweede optie betreft een **teruggaafregeling** voor blanke diesel, waarbij agrariërs gewone (blanke) diesel tanken en achteraf een deel van de betaalde accijns kunnen terugvragen bij de Douane. Deze optie kent

¹ HVO100 is duurzame vervanger van fossiele diesel, die vrijwel volledig uit hernieuwbare grondstoffen wordt geproduceerd en in bestaande dieselmotoren kan worden toegepast.

minder uitvoeringslasten dan de herinvoering van rode diesel, maar vraagt wel om administratieve afhandeling per individuele gebruiker.

- De derde optie is een **subsidieregeling** die via de begroting wordt gefinancierd, met drie varianten.
 - In variant 1 ontvangen agrariërs een directe subsidie via de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) op basis van hun werkelijke dieselverbruik.
 - Variant 2 gaat uit van een forfaitaire subsidie, gebaseerd op de gemiddelde brandstofbehoefte per teelt en perceel.
 - Variant 3 bestaat uit een tegoedbon of tankpas, toegekend op basis van historisch gebruik of een forfaitaire berekening, waarmee agrariërs bij tankstations kunnen betalen.

Bij alle drie de beleidsopties – rode diesel, accijnsteruggave en subsidieregeling – is ook beoordeeld in hoeverre deze toepasbaar zijn op HVO100.

De belangrijkste bevindingen uit het onderzoek zijn:

- De herinvoering van rode diesel (voor fossiele diesel of HVO100) wordt als beleidsinstrument ongeschikt geacht vanwege complexe uitvoerbaarheid en een hoog frauderisico. De gecombineerde inzet van voertuigen voor zowel landbouw- als niet-landbouwactiviteiten door loonwerkers belemmert effectieve handhaving en vergt dit aanzienlijke investeringen van loonwerkers omdat zij voor werkzaamheden buiten de landbouw dan geen voertuigen waarin rode diesel is getankt, kunnen gebruiken. Daarnaast bemoeilijkt verbeterde brandstofbeveiliging in nieuwe auto's de controles. Ook volgt uit interviews dat voor deze beleidsoptie het sectorbreed aan draagvlak ontbreekt.
- Ook een accijnsteruggave op fossiele diesel of HVO100 kent substantiële praktische knelpunten. De Douane beschikt niet over de benodigde capaciteit of sectorspecifieke expertise om een dergelijke regeling adequaat te implementeren. Daarnaast is het lastig om het daadwerkelijke brandstofverbruik te verifiëren, met name bij loonwerkers die actief zijn in zowel agrarische als niet-agrarische markten. Dit vergroot het risico op onrechtmatig gebruik van de regeling.
- Een forfaitaire subsidieregeling, uitgevoerd door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO), komt uit de analyse naar voren als de meest uitvoerbare beleidsoptie. Door gebruik te maken van reeds beschikbare gegevens over teelt en perceeloppervlak die agrariërs reeds aanleveren aan RVO in het kader van GLB-subsidies, kan deze regeling relatief eenvoudig en kostenefficiënt worden gecontroleerd. Het frauderisico is daarbij beperkt, aangezien de subsidie niet afhankelijk is van zelf gerapporteerd brandstofverbruik.
- Wat betreft alle beleidsopties is het verwachte financiële voordeel voor landbouwbedrijven positief: de geschatte jaarlijkse opbrengst per bedrijf ligt tussen de €1.600 en €2.300, afhankelijk van sector en bedrijfstype. Dit voordeel kan lager uitvallen door uitvoeringskosten en marges binnen de toeleveringsketen.
- HVO100 kan volgens de onderzoekers bijdragen aan een verlaging van de emissies indien de zogenoemde jaarverplichting, het jaarlijkse aandeel hernieuwbare energie dat een brandstofleverancier verplicht is te leveren wordt verhoogd. Zonder de aanpassing van de jaarverplichting is het voor brandstofleveranciers enkel makkelijker om aan hun verplichtingen te voldoen en ontbreekt voor brandstofleveranciers de prikkel om een groter aandeel hernieuwbare diesel te leveren.

- Tot slot worden diverse juridische aandachtspunten signaleerd. In alle drie de onderzochte beleidsopties zitten onzekerheden. Een van deze onzekerheden is of de beleidsopties na uitwerking Europeesrechtelijk zijn toegestaan en onder welke voorwaarden. Zo moet onder meer worden nagegaan wat er toegestaan is volgens staatssteunkaders. Het rapport raadt aan om dit verder te onderzoeken en in overleg te treden met de Europese Commissie.

Communicatie

Uw woordvoerder is betrokken.

Politiek/bestuurlijke context

- De maatregel is opgenomen in zowel het Hoofdlijnenakkoord als het Regeerprogramma.
- In het commissiedebat is naar aanleiding van de vraag van het Kamerlid Vijlbrief toegezegd om het rapport uiterlijk vrijdag 11 juli met de Kamer te delen.

Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden

Niet van toepassing.



IO: Gelezen 27/5/2025

TER BESLISSING

Aan

de minister

de staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit, Belastingdienst en Douane

Directoraat-Generaal
voor Fiscale Zaken
Directie
Verbruiksbelastingen,
Douane en
Internationale
aangelegenheden

Persoonsgegevens

nota

Publicatie impactanalyse brandstofkostenreductie
landbouw

Datum
25 mei 2025

Notanummer
2025-0000143744

Bijlagen
1. Kamerbrief
2. Onderzoeksrapport

Aanleiding

- In het Hoofdlijnenakkoord en het Regeerprogramma zijn afspraken gemaakt om de brandstofkosten voor de landbouwsector te verlagen.
- Onderzoeksbureau Ecorys heeft, mede op verzoek van LVVN en IenW, een onderzoek gedaan naar een doelmatige manier om een reductie in brandstofprijzen voor agrariërs in te vullen, waarbij verschillende maatregelen zijn verkend. Ook is gekeken naar de opties voor korting op Hydrotreated Vegetable Oil (HVO100)¹ in plaats van op reguliere diesel.
- Met bijgevoegde Kamerbrief (bijlage 1) wordt het onderzoeksrapport (bijlage 2) alvast gedeeld met de Kamer. Inhoudelijke kabinetsreactie over het rapport volgt (via onderraden) uiterlijk in het laatste kwartaal van dit jaar.
- De Kamerbrief is ambtelijk afgestemd met LVVN en IenW, en wordt nu parallel voorgelegd bij de bewindspersonen van LVVN en IenW.

*Ik zal dit
bespreken met
BBB.
A. lehaard*

Beslispunten

- 1) Bent u (stasFBD & minister) akkoord met bijgevoegde Kamerbrief (bijlage 1)? Indien akkoord, kunt u (stasFBD), deze Kamerbrief ondertekenen? De brief wordt ook door minLVVN ondertekend en ook mede namens stasIenW verstuurd.
- 2) Het onderzoek adviseert om een regeling aan de uitgavenkant verder uit te werken voor de kostenverlaging en versterken van verdienvermogen voor dezelfde doelgroep (landbouw). Dit sluit aan bij onze ambtelijke analyses, waar u ook eerder over bent geïnformeerd. Destijds heeft u reeds akkoord gegeven om verschillende opties (uiteeraard conform de begrotingsregels) uit te werken, waaronder opties aan de uitgavenkant. In geval het kabinet zou kiezen voor een optie aan de uitgavenkant zullen de gereserveerde middelen (146 miljoen structureel vanaf 2027, prijspeil 2024) worden overgeheveld naar de uitgavenkant van de begroting. Deze middelen worden dan betrokken bij integrale besluitvorming over de LVVN-begroting. Bent u (stasFBD & minister) akkoord om deze optie concreet uit te werken?
- 3) Bent u (stasFBD & minister) akkoord met het openbaar maken van de voorliggende nota, conform de beleidslijn Actieve openbaarmaking nota's? Omliggende delen worden voorafgaand aan openbaarmaking onzichtbaar gemaakt.

A. lehaard

A. lehaard

¹ HVO100 is duurzame vervanger van fossiele diesel, die vrijwel volledig uit hernieuwbare grondstoffen wordt geproduceerd en in bestaande dieselmotoren kan worden toegepast.

Resultaten onderzoek

Er zijn drie beleidsopties onderzocht

- De eerste optie is een **directe accijnskorting** via rode diesel aan de pomp, wat neerkomt op de herinvoering van rode diesel zoals die vóór 2013 bestond, maar nu uitsluitend voor agrariërs. Deze maatregel vereist aparte infrastructuur bij tankdepots en het gebruik van kleurstof en herkenningmiddel om controle mogelijk te maken. Dit brengt zowel eenmalige investeringskosten als terugkerende uitvoeringskosten met zich mee.
- De tweede optie betreft een **teruggaafregeling** voor blanke diesel, waarbij agrariërs gewone (blanke) diesel tanken en achteraf een deel van de betaalde accijns kunnen terugvragen bij de Douane. Deze optie kent minder uitvoeringslasten dan de herinvoering van rode diesel, maar vraagt wel om administratieve afhandeling per individuele gebruiker.
- De derde optie is een **subsidieregeling** die via de begroting wordt gefinancierd, met drie varianten.
 - In variant 1 ontvangen agrariërs een directe subsidie via de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) op basis van hun werkelijke dieselvebruik.
 - Variant 2 gaat uit van een forfaitaire subsidie, gebaseerd op de gemiddelde brandstofbehoefte per teelt en perceel.
 - Variant 3 bestaat uit een tegoedbon of tankpas, toegekend op basis van historisch gebruik of een forfaitaire berekening, waarmee agrariërs bij tankstations kunnen betalen.

Bij alle drie de beleidsopties – rode diesel, accijnsteruggave en subsidieregeling – is ook beoordeeld in hoeverre deze toepasbaar zijn op HVO100.

De belangrijkste bevindingen uit het onderzoek zijn:

- De herinvoering van rode diesel (voor fossiele diesel of HVO100) wordt als beleidsinstrument ongeschikt geacht vanwege complexe uitvoerbaarheid en een hoog frauderisico. De gecombineerde inzet van voertuigen voor zowel landbouw- als niet-landbouwactiviteiten door loonwerkers belemmert effectieve handhaving en vergt dit aanzienlijke investeringen van loonwerkers omdat zij voor werkzaamheden buiten de landbouw dan geen voertuigen waarin rode diesel is getankt, kunnen gebruiken. Daarnaast bemoeilijkt verbeterde brandstofbeveiliging in nieuwe auto's de controles. Ook volgt uit interviews dat voor deze beleidsoptie het sectorbreed aan draagvlak ontbreekt.
- Ook een accijnsteruggave op fossiele diesel of HVO100 kent substantiële praktische knelpunten. De Douane beschikt niet over de benodigde capaciteit of sectorspecifieke expertise om een dergelijke regeling adequaat te implementeren. Daarnaast is het lastig om het daadwerkelijke brandstofverbruik te verifiëren, met name bij loonwerkers die actief zijn in zowel agrarische als niet-agrarische markten. Dit vergroot het risico op onrechtmatig gebruik van de regeling.
- Een forfaitaire subsidieregeling, uitgevoerd door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO), komt uit de analyse naar voren als de meest uitvoerbare beleidsoptie. Door gebruik te maken van reeds beschikbare gegevens over teelt en perceeloppervlak die agrariërs reeds aanleveren aan RVO in het kader van GLB-subsidies, kan deze regeling relatief eenvoudig en kostenefficiënt worden gecontroleerd. Het

frauderisico is daarbij beperkt, aangezien de subsidie niet afhankelijk is van zelf gerapporteerd brandstofverbruik.

- Wat betreft alle beleidsopties is het verwachte financiële voordeel voor landbouwbedrijven positief: de geschatte jaarlijkse opbrengst per bedrijf ligt tussen de €1.600 en €2.300, afhankelijk van sector en bedrijfstype. Dit voordeel kan lager uitvallen door uitvoeringskosten en marges binnen de toeleveringsketen.
- HVO100 kan volgens de onderzoekers bijdragen aan een verlaging van de emissies indien de zogenoemde jaarverplichting, het jaarlijkse aandeel hernieuwbare energie dat een brandstofleverancier verplicht is te leveren wordt verhoogd. Zonder de aanpassing van de jaarverplichting is het voor brandstofleveranciers enkel makkelijker om aan hun verplichtingen te voldoen en ontbreekt voor brandstofleveranciers de prikkel om een groter aandeel hernieuwbare diesel te leveren.
- Tot slot worden diverse juridische aandachtspunten signaleerd. In alle drie de onderzochte beleidsopties zitten onzekerheden. Een van deze onzekerheden is of de beleidsopties na uitwerking Europeesrechtelijk zijn toegestaan en onder welke voorwaarden. Zo moet onder meer worden nagegaan wat er toegestaan is volgens staatssteunkaders. Het rapport raadt aan om dit verder te onderzoeken en in overleg te treden met de Europese Commissie.

Communicatie

Er wordt een woordvoeringslijn voorbereid. Bezien wordt of er aanvullende proactieve communicatie nodig is. Dit wordt afgestemd met LVVN.

Politiek/bestuurlijke context

De maatregel is opgenomen in zowel het Hoofdlijnenakkoord als het Regeerprogramma.

Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden

Niet van toepassing.