

36933 Noodpakket energie, mobiliteit en economie
Nr. 42 Brief van de minister en staatssecretaris van
 Financiën en van de minister van Economische
 Zaken en Klimaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 juni 2026

Met deze brief ga ik in op verschillende moties die zijn aangenomen en toezeggingen die zijn gedaan naar aanleiding van de gestegen energieprijzen door de situatie in het Midden-Oosten. De onderwerpen die in deze brief aan bod komen zijn btw-inkomsten, overwinsten, brandstofprijzen en een verzoek van de vaste commissie van financiën om te reageren op een plan voor een mobiliteitspas. Met deze brief worden ook – mede namens de minister van Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking en de minister van Klimaat en Groene Groei de antwoorden op de gestelde vragen van de leden Teunissen (PvdD) en Van Oosterhout (GroenLinks-PvdA) over overwinsten van olie- en gasbedrijven meegestuurd (kenmerk: 2026Z07912).

Btw-inkomsten

Aan de leden Flach en Vermeer is in het debat over de maatregelen van het kabinet inzake de hoge energie- en brandstofprijzen toegezegd om, zodra deze bekend zijn, een brief te sturen over de btw-inkomsten over brandstof in het eerste kwartaal van 2026. We hebben geen specifieke realisatiecijfers van de btw op brandstof, omdat deze opbrengsten onderdeel zijn van de totale btw-ontvangsten. We kunnen hiervan wel een schatting maken, waar we verderop in deze brief op ingaan.

Omdat de btw over het eerste kwartaal grotendeels pas in april wordt ontvangen, geven deze cijfers een gemengd beeld. Ze bevatten zowel de reguliere inkomsten van januari en februari, als de mogelijke effecten van de crisis in het Midden-Oosten (vanaf eind februari). In totaal is in april voor 21.806 miljoen euro aan omzetbelasting ontvangen, tegenover een raming van 21.829 miljoen euro. Dit is een afwijking van 23 miljoen euro (-0,1%). Er

zijn op dit moment dus geen opvallende afwijkingen zichtbaar in de btw-ontvangsten. We blijven dit de komende tijd wel nauwlettend volgen.

We rapporteren in deze brief ook over de brandstofaccijnzen om zo, bij benadering, inzicht te bieden over de getankte liters in Nederland. De accijnsontvangsten in april, die betrekking hebben op het brandstofverbruik in maart, kwamen uit op 604 miljoen euro, tegenover een raming van 681 miljoen euro. Deze afwijking ten opzichte van de raming wordt grotendeels verklaard door een verlate betaling van 67 miljoen euro, die uiteindelijk begin mei is voldaan.

Op basis van de gemiddelde pomprijzen en bovenstaande accijnsopbrengsten kunnen we een inschatting maken van de getankte hoeveelheid brandstof. Zowel bij diesel, LPG als benzine zien we in maart een kleine daling ten opzichte van het verwachte brandstofverbruik. Het is echter denkbaar dat het (nog) een paar weken duurt voordat bedrijven en huishoudens hun gedrag verder aanpassen. Het is daarom te vroeg om conclusies te trekken. De realisatiecijfers van het tweede kwartaal geven hier waarschijnlijk nader zicht op.

Op basis van het geschatte brandstofverbruik kunnen we een schatting maken van de btw-inkomsten op brandstoffen. Door de hogere pomprijzen is er per getankte liter meer btw afgedragen. De btw-inkomsten op brandstoffen in maart zijn naar schatting ongeveer € 18 miljoen hoger dan verwacht zonder de Midden-Oosten situatie. Hier staat een vermindering van accijnsinkomsten van € 10 miljoen tegenover, waardoor er per saldo € 8 miljoen aan inkomsten overblijft. Het is goed om dit in perspectief te plaatsen: een geschat effect van 18 miljoen euro extra btw op brandstof is relatief heel klein afgezet tegen de totale btw-ontvangst van ruim 21 miljard euro in april. Bovendien betekent dit niet per se dat de totale belastinginkomsten stijgen. Hogere uitgaven aan brandstof kunnen ertoe leiden dat huishoudens hun consumptiepatroon aanpassen en minder besteden aan andere goederen en diensten. Door deze verschuiving in de uitgaven is het uiteindelijke netto-effect op de totale inkomsten van het Rijk vooralsnog onduidelijk.

In de onderstaande tabel zijn deze cijfers samengevat:

Tabel 1: realisatie en raming belastingontvangsten in miljoenen euro's

	Realisatie	Raming	Afwijking in €	Afwijking in %
Omzetbelasting	21.806	21.829	-23	-0,1%
Brandstofaccijn s	671 ¹	681	-10	-1,5%

Overwinsten

Tijdens het debat over het maatregelenpakket Weerbaarheid energieschok heeft uw Kamer een tweetal moties ten aanzien van de overwinsten bij olie- en gasbedrijven aangenomen.

Ten eerste heeft het lid Teunissen² verzocht om de (over)winsten en marges van oliebedrijven en raffinaderijen als gevolg van de oorlog in het Midden-Oosten in Nederland maximaal inzichtelijk te maken. In opvolging van deze motie heeft de ACM de monitor brandstofprijzen gepubliceerd. De monitor wordt vanaf nu wekelijks cijfermatig geactualiseerd en de ACM zal maandelijks duiding geven bij de bevindingen. Op basis van de eerste monitor concludeert het kabinet dat de prijs in euro van ruwe olie sinds maart fors is gestegen, en dat het tegelijkertijd niet aannemelijk is dat de kosten van olieproductie in dezelfde mate zijn gestegen. Het ligt dus voor de hand dat de marges van productie zijn toegenomen. Wel is het zo dat de olieproductie met 2,3 miljoen vaten in Nederland zeer beperkt is; dit bedraagt slechts circa 1 procent van het eigen verbruik. Ook binnen de raffinagesector zijn signalen zichtbaar van hogere gemiddelde winstmarges. Zo lijken raffinaderijen momenteel hogere marges te realiseren op diesel en kerosine, terwijl de marges op benzine juist lager liggen. Dit benadrukt dat ontwikkelingen binnen de brandstofketen niet eenduidig zijn en kunnen verschillen per product en per onderneming. Nederland heeft een marktaandeel van circa 10% in de totale Europese raffinageproductie, waarmee Nederland een belangrijke rol speelt in het beperken van de afhankelijkheid van

¹ Dit bedrag is inclusief een verlate betaling van € 67 miljoen. Deze betaling heeft begin mei alsnog plaatsgevonden.

² Kamerstukken II 2025/26, 36933, nr. 27

niet-Europese landen. Tankstations worden geconfronteerd met hogere inkooprijzen, die vervolgens deels worden doorberekend aan consumenten. Er zijn op dit moment geen concrete aanwijzingen dat pomphouders hogere winstmarges realiseren. Wel lijkt sprake van grotere schommelingen in de marges dan vóór het conflict met Iran, mede als gevolg van de toegenomen volatiliteit op de groothandelsmarkt. Deze analyse van de ACM bevestigt de eerste analyse van mogelijke overwinsten die het kabinet in de Kamerbrief over de “Acties weerbaarheid energieschok”³ had gemaakt.

Ten tweede heeft uw Kamer in een motie van de leden Klaver en Paternotte⁴ verzocht om in Europa actief te pleiten voor een aanpak van eventuele overwinsten bij energiebedrijven en het juridisch mogelijk maken van een heffing daarop, en om aan te sluiten bij de EU-lidstaten die hiervoor pleiten. Ter uitvoering van deze motie heeft het kabinet tijdens de Ecofinraad van 4 en 5 mei opgeroepen tot een nadere analyse van het ontstaan van eventuele overwinsten bij olie- en gasbedrijven als gevolg van de huidige hoge prijzen. Daarnaast heeft het kabinet opgeroepen op EU-niveau de juridische mogelijkheden te verkennen voor het invoeren van een belasting op overwinsten als er inderdaad sprake is van overwinsten, op zowel de Ecofinraad van 4 en 5 mei als op de informele Energieraad van 12 en 13 mei. Deze oproep heeft voorsnog niet geleid tot een nadere analyse of voorstel van de Europese Commissie (hierna: Commissie). De Commissie heeft onlangs aangegeven geen voorstel voor een geharmoniseerde overwinstbelasting te gaan publiceren. De Commissie heeft in de Accelerate EU mededeling van 22 april jl. wel steun aan lidstaten aangeboden voor het vormgeven van maatregelen toegespitst op het belasten van overwinsten van olie- en gasbedrijven. De Nederlandse oliemarkt is sterk verweven met die van andere Europese landen. In de discussie over het belasten van overwinsten is het daarom van belang om te blijven optrekken met andere Europese lidstaten. Ook in de andere lidstaten speelt deze discussie, maar heeft het nog niet tot nieuwe concrete voorstellen voor wetgeving geleid. Het kabinet blijft aandacht vragen bij de Commissie om in Europees verband tot een aanpak voor het

³ Kamerstukken II 2025/26, 36933, nr. 1

⁴ Kamerstukken II 2025/26, 36933, nr. 9

belasten van eventuele overwinsten te komen en zal hierbij ook zoveel mogelijk optrekken met andere gelijkgestemde lidstaten.

Tot slot vindt u in bijlage 1 de beantwoording op de gestelde Kamervragen⁵ van de leden Teunissen (PvdD) en Van Oosterhout (GroenLinks-PvdA) over overwinsten van olie- en gasbedrijven.

⁵ Aangangsel Handelingen II 2025/26, nr. 2247

Brandstofprijzen

Uw Kamer heeft via de motie van de leden Grinwis en Flach⁶ verzocht om opties aan de Kamer voor te leggen hoe kan worden voorkomen dat de structurele kloof in brandstofprijzen aan de pomp tussen Nederland enerzijds en België en Duitsland anderzijds steeds groter wordt. De ontwikkeling van de brandstofprijs en het prijsverschil met de buurlanden is onderzocht in de brief “de auto rijdt door: contourenbrief hervorming autobelastingen”, die vorig jaar naar de Kamer is gestuurd⁷. De brandstofprijs is uit een aantal componenten opgebouwd, zoals de ruwe olieprijs, de kosten en marge bij het verwerken van ruwe olie tot brandstof, de distributiemarge (kosten en marge van het distribueren en opslaan van de brandstof van de raffinaderij naar de eindconsument), belastingen en extra kosten door een bijmengverplichting voor biobrandstoffen. Uit de analyse van vorig jaar bleek dat de accijnstarieven in belangrijke mate bijdragen aan het prijsverschil, maar dat ook andere factoren een rol spelen.

Tabel 2 geeft een overzicht van mogelijke beleidsopties om de prijsverschillen tussen Nederland en de buurlanden te beperken. Daarbij geldt in algemene zin dat maatregelen die de brandstofprijs voor alle automobilisten verlagen relatief ongericht zijn en gepaard gaan met aanzienlijke budgettaire kosten. De maatregelen zien op drie beleidsinstrumenten: aanpassing van de accijnstarieven, aanpassing van de hoeveelheid biobrandstoffen die wordt bijgemengd en een introductie van een maximumprijzensysteem. Dit wordt hieronder verder toegelicht. De introductie van het tweede emissiehandelssysteem (ETS2) per 2028 is buiten beschouwing gelaten. Dit is namelijk een Europees instrument, dat in alle landen tot een vergelijkbare prijsstijging zal leiden. De relatieve prijsverschillen tussen Nederland en de buurlanden worden hierdoor kleiner.

Tabel 2 - overzicht met beleidsopties

Optie	Effect op prijsverschil	Budgettair effect
--------------	--------------------------------	--------------------------

⁶ Kamerstukken II 2025/26, 23432, nr. 691

⁷ Kamerstukken II 2025/26, 32800, nr. 89

<u>Niet indexeren brandstofaccijnzen</u> (ter indicatie: accijnstarief benzine ligt over 5 jaar dan circa 12 cent lager en het accijnstarief voor diesel circa 8 cent lager t.o.v. basispad).	Beperkt verdere oploop	Structurele derving: 0,8 mld.
<u>Accijnstarieven op huidig niveau houden</u> (benzine: 84,5 cent/liter, diesel: 55,2 cent/liter)	Voorkomt verdere oploop	Structurele derving: 1,7 mld.
<u>Accijnstarieven verlagen naar niveau België/Duitsland</u> (benzine: 60 cent/liter, diesel: 47 cent/liter)	Verkleint kloof direct	Structurele derving: 2,9 mld.
<u>Europese afstemming biobrandstoffen</u>	Beperkt toekomstige verschillen	Geen direct budgettair effect, maar bij lagere maatvoering zijn andere maatregelen nodig om het doel uit de klimaatwet te halen
<u>Systeem van maximumprijzen</u> (zoals in België)	Mogelijk beperkt dempend effect	Afhankelijk van vormgeving

Optie 1: aanpassing accijnstarieven

In onderstaande tabel zijn de accijnstarieven in Nederland, België en Duitsland weergegeven. Het accijnstarief voor benzine ligt in Nederland 20 tot 25 cent hoger dan in respectievelijk Duitsland en België. Voor diesel ligt het genuanceerder: het accijnstarief ligt dit jaar juist lager dan in België, maar bijna 10 cent hoger dan het tarief in Duitsland. De accijnsverschillen nemen de komende jaren om twee redenen toe. Ten eerste vervalt de huidige korting op de Nederlandse accijnstarieven. Ten tweede wordt het accijnstarief in Nederland jaarlijks geïndexeerd, zodat de overheidsinkomsten stijgen met de inflatie.

Hierdoor kunnen de overheidsuitgaven aan bijvoorbeeld zorg, onderwijs en onze veiligheid op peil blijven. België en Duitsland maken hierin een andere keuze en indexeren de accijnstarieven niet. De accijnsverschillen tussen Nederland en de buurlanden zullen hierdoor de komende jaren toenemen.

Om te voorkomen dat de kloof in brandstofprijs tussen Nederland en buurlanden steeds groter wordt, kan ervoor worden gekozen om de accijnstarieven structureel niet meer te indexeren. Het lasteneffect is op korte termijn beperkt en pas op langere termijn substantieel. Dit leidt echter ook tot een structurele budgettaire derving van 0,8 mld. euro per jaar. Het kabinet kiest hier niet voor, want dit zou betekenen dat de lasten elders omhoog moeten.

Tabel 3 - belastingen op motorbrandstoffen in Nederland en omringende landen in 2026

	Benzine (E10)	Diesel (B7)	Btw-tarief
Nederland	84,5 cent/liter	55,2 cent/liter	21%
België	60 cent/liter	60 cent/liter	21%
Duitsland*	65,45 cent/liter	47 cent/liter	19%

* Exclusief tijdelijke verlaging

Optie 2: aanpassing hoeveelheid bijmenging biobrandstoffen

Naast de accijnstarieven heeft ook de hoeveelheid biobrandstoffen die wordt bijgemengd een impact op de brandstofprijs. Op dit moment leidt het bijmengen van biobrandstof in benzine en diesel tot een meerprijs van circa 6 cent per liter in Nederland. In België en Duitsland is er naar verwachting sprake van een soortgelijke meerprijs, omdat dit volgt uit een Europese verplichting. Door de Europese richtlijn voor hernieuwbare energie (REDIII) en de nationale klimaatbesluitvorming neemt – behalve het aandeel EV in het wagenpark – ook de hoeveelheid biobrandstoffen die wordt bijgemengd toe richting 2030. Dit zal naar verwachting voornamelijk bij diesel plaatsvinden, omdat bij benzine het bijmengpercentage al vrijwel aan het maximum zit van wat technologisch zonder aanpassing aan de benzineauto mogelijk is. Bij diesel leidt dat richting 2030 tot een extra prijsstijging. Bij benzine wordt juist een beperkte prijsdaling verwacht⁸. Dit komt door ontwikkelingen in de markt voor ethanol, waardoor ethanol iets goedkoper wordt. Ook in België en Duitsland neemt het bijmengpercentage als gevolg van de Europese verplichting toe. De precieze prijsontwikkeling in deze landen – en of dit leidt tot een groeiende kloof in de brandstofprijs met Nederland – is op dit moment voor het kabinet niet bekend. De bijmenging van biobrandstoffen is – naast elektrificatie – een belangrijke maatregel om de afgesproken klimaatdoelen te halen en zorgt ervoor dat Nederland minder afhankelijk wordt van fossiele brandstoffen. Tegelijkertijd vindt het kabinet het ongewenst als hierdoor de prijsverschillen met de buurlanden oplopen. In het coalitieakkoord is daarom afgesproken dat Nederland samen met Duitsland en Frankrijk optrekt voor het normeren van de inzet van biobrandstoffen voor wegverkeer en binnen- en zeevaart voor de

⁸ Zie ook Kamerstukken II 2024/25, 32800 nr. 89

periode na 2030. Een gelijk speelveld voor onze transportsector en pompstations is hierin een belangrijke factor.

Optie 3: systeem van maximumprijzen

Tot slot oefent België via een systeem van maximumprijzen meer controle uit op de brandstofprijzen dan in Nederland. De vormgeving van dit systeem, wat in meer detail wordt toegelicht in de Kamerbrief “Acties weerbaarheid energieschok”⁹, leidt ertoe dat bij snel stijgende prijzen tijdelijk een groter prijsverschil met Nederland ontstaat omdat de Belgische prijzen minder snel kunnen meestijgen. Dit heeft echter geen structurele verschillen tot gevolg, omdat het prijsverschil na verloop van tijd normaliseert. Daarnaast wordt in België de distributiemarge gemaximeerd. Deze maatregel heeft mogelijk een beperkt dempend effect op de gemiddelde brandstofprijzen. Het effect aan de onderkant van de prijsdistributie, bij de goedkoopste tankstations, is naar verwachting miniem. In de Kamerbrief over de “Acties weerbaarheid energieschok” is het kabinet nader in gegaan op de voor- en nadelen van een systeem van maximumprijzen. Het kabinet heeft hierin aangegeven geen voorstander te zijn van een dergelijke systematiek, maar wel te willen onderzoeken of het vergroten van prijstransparantie prijsdempende effecten kan hebben. Het kabinet heeft de ACM hierbij verzocht te reflecteren op of en hoe een systeem van het verplicht delen van prijzen, zoals in Duitsland bestaat, prijstransparantie verder kan versterken. Hierbij wordt ook rekening gehouden met mogelijke additionele regeldruk.

Mobiliteitspas

De vaste commissie voor Financiën heeft een brief ontvangen van K. R. d.d. 15 april 2026 over een voorstel voor een brandstofpas. U heeft mij verzocht om een reactie op dit voorstel. Allereerst wil ik de schrijver danken voor zijn uiteenzetting van dit uitgebreide voorstel. Ik onderstreep zijn oproep dat mobiliteit voor veel huishoudens een noodzakelijke voorwaarde is om te kunnen werken, zorg te verlenen, onderwijs te volgen of dagelijkse voorzieningen te bereiken. De introductie van een vorm van een brandstofpas voor lage inkomens is eerder ambtelijk verkend.¹⁰ In

⁹ Kamerstukken II 2025/26, 36933, nr. 1.

¹⁰ Kamerstukken II, 2025/26, 36933, nr.1, bijlage 2 overzichtstabel instrumentarium energieschok

deze paragraaf gaan we in op de belangrijkste voorwaarden die nodig zijn om een dergelijk instrument in te voeren, die in het voorstel ook worden benoemd: effectiviteit, uitvoerbaarheid, fraudegevoeligheid en budgettaire inpassing. Deze maatregel kan niet op korte termijn worden uitgevoerd. Zo is er op dit moment geen publieke uitvoeringsorganisatie beschikbaar voor het toetsen welke huishoudens en bijhorende voertuigen in aanmerking zouden komen voor zo'n pas. Ook is een systeem van brandstofpassen fraudegevoelig en kan het veel geld kosten. Hoeveel geld dit precies kost hangt af van de ontwikkeling van brandstofprijzen, hoeveel huishoudens hiervoor in aanmerking komen en wat de hoogte van de korting en het maximumvoordeel is dat zij genieten. Wanneer bijvoorbeeld 100.000 personen in aanmerking komen voor een brandstofpas en het maximaal te genieten voordeel 1000 euro is, dan kost dit voorstel maximaal 100 mln. euro per jaar. De daadwerkelijke kosten hangen dan af van de ontwikkeling van de prijzen en de hoogte van de korting. De voorgestelde dekking uit de btw-opbrengsten gaat om verschillende redenen tegen de begrotingsregels in. Zo gaat dit in tegen de scheiding tussen inkomsten en uitgaven. Daarnaast mogen tegenvallers aan de inkomstenkant van de begroting meebewegen met de conjunctuur, zodat beleidsmatige lastenverzwaringen in tijden van recessie niet nodig zijn. Omgekeerd geldt dit ook voor eventuele meevallers. Dit betekent dat als er sprake is van extra overheidsinkomsten als gevolg van de hogere brandstofprijzen, deze inkomsten volgens de begrotingsregels niet mogen worden ingezet als dekking voor lastenverlichtende maatregelen. Dit is de kern van trendmatig begrotingsbeleid. Ook blijkt uit de eerder in deze brief genoemde analyse van de btw-inkomsten dat er geen extra opbrengsten zijn. Om hiervoor genoemde redenen heeft het kabinet in plaats van een mobiliteitspas een aantal andere maatregelen genomen, die onder andere zijn gericht op de koopkracht van huishoudens, zoals een goedkoper treinabonnement in de daluren. Uw Kamer is hierover op 20 april jl. nader geïnformeerd.

Tot slot

Ik hoop uw Kamer hiermee voldoende te hebben geïnformeerd over de stand van zaken van een aantal moties en toezeggingen die tijdens het debat over de energieschok zijn gedaan op het terrein van btw-inkomsten, overwinsten en brandstofprijzen.

De minister van Financiën,
E. Heinen

De staatssecretaris van Financiën,
E. Eerenberg

De minister van Economische Zaken en Klimaat,
H.G. Herbert