



De afbouw van fossiele ‘subsidies’ is een onuitputbare bron voor belastingverhogingen - en is dus funest voor onze koopkracht

Posted on 7 oktober 2023 by Wouter Roorda

Ooit kwamen Nederlanders massaal in opstand tegen de belastingverhogingen die de Hertog van Alva invoerde. Deze tiende penning vormde een vonk in het kruitvat van de Tachtigjarige Oorlog. Tegenwoordig lijmen mensen zich vast aan het asfalt van de A12 om de regering te dwingen de belastingen op fossiele energie jaarlijks met tussen de 40 en 46 miljard euro te verhogen.

De activisten krijgen zelfs bijval van een groep [economen](#), die op 18 september in het *Financieele Dagblad* opriep tot het zo snel mogelijk uitfasen van belastingvoordelen op fossiele energie. Zowel de demonstranten als de economen hebben alleen oog voor het uit de wegruimen van wat zij als ‘subsidies’ aanduiden, zonder de consequenties hiervan te benoemen of alternatieven te overwegen.

Onder verwijzing naar de definitie van internationale organisaties als WTO en OECD spreken beide groepen van 'subsidies'. De term '*subsidy*' die deze internationale organisaties hanteren, heeft echter een veel bredere betekenis.

Let op het verschil tussen subsidie en '*subsidy*'

Het betreft financiële voordelen die bedrijven of (groepen) personen genieten in de vorm van betalingen, belastingvoordelen of gereduceerde tarieven. Dit om een bepaald doel te bevorderen of (een specifieke groep) mensen te ondersteunen. De term '*subvention*' is in het Engels gangbaar voor een directe betaling (of subsidie) om een bepaald doel of initiatief mogelijk te maken, dat zonder die betaling niet tot stand zou komen.

Het is lang niet voor iedereen duidelijk dat als het gaat over een fossiele 'subsidie' dit een slechte vertaling is van de Engelse term '*subsidy*'. Deze 'subsidies' leiden tot minder inkomsten voor de overheid en niet tot directe betalingen aan (grote) bedrijven of particulieren.

Wat betreft de door het kabinet voorgenomen afbouw van fossiele 'subsidies' is het onderscheid tussen de inkomstenkant en de uitgavenkant van de overheidsbegroting van belang. De afbouw resulteert meteen in een verhoging van de belastingen. Dit in tegenstelling tot het intrekken van een subsidie. Deze wordt uit de bestaande belastingopbrengst gefinancierd, waardoor het afbouwen ervan dus leidt tot lagere uitgaven.

Een belasting(verhoging) gaat gepaard met negatieve economische effecten en dat geldt zeker voor een jaarlijkse belastingverhoging van maar liefst circa 45 miljard euro (ofwel 5 procentpunt van het BBP). Particulieren worden direct met hogere lasten geconfronteerd. Bedrijven zullen voor zover mogelijk de toegenomen energiekosten doorberekenen in hun prijzen.

Wat er dan gebeurt hebben we afgelopen winter gezien: fors stijgende energieprijzen, die zich uitbreiden naar andere goederen (met name voedsel) en diensten, en die leiden tot een uitholling van de koopkracht en een stijging van het aantal huishoudens onder de armoedegrens. Als bedrijven deze kostenpost niet kunnen doorberekenen, dan neemt de kans significant toe dat zij minder zullen investeren, (zo mogelijk) hun activiteiten willen verplaatsen of failliet zullen gaan.

WTO en OECD zijn bezorgd over een '*subsidy*' vanwege het mogelijke gebruik hiervan als protectionistische maatregel. Via een lager belastingtarief kunnen bedrijven een voordeel behalen ten opzichte van buitenlandse concurrenten. De Nederlandse belastingen op energie behoren tot de hoogste ter wereld, waardoor eerder sprake is van een concurrentienadeel. De huidige differentiatie in tarieven en heffingen is mede ontstaan om nadelige gevolgen voor de internationale concurrentiepositie tegen te gaan.

Resultaat: een belastingverhoging van 40 tot 46 miljard per jaar

Een fossiele '*subsidie*' bestaat dus uit het geheel of gedeeltelijk achterwege blijven van belastingheffing. Dat voordeel is bij de Nederlandse belastingniveaus vooral relatief. Een voorbeeld toont dat eenvoudig aan. De accijns op een liter diesel bedraagt afgerond 53 cent en op een liter benzine 79 cent (beide exclusief BTW). Ondanks dat de accijns op diesel en benzine in Nederland tot de hoogste ter wereld behoren, wordt dit verschil, gecorrigeerd voor het verschil in wegenbelasting, gezien als een fossiele '*subsidie*' op diesel.

Toen per 1 juli van dit jaar de accijns op benzine toenam met 14 cent en die op diesel met 'slechts' 10 cent, nam volgens deze berekening de subsidiering van diesel (en dus van fossiele brandstof) toe. Omgekeerd geldt in deze benadering dat als de accijnzen op diesel en benzine worden afgeschaft, dan ook de fossiele subsidie volledig is verdwenen.

De economen die de afbouw vorderen van fossiele '*subsidies*' gaan in hun artikel voorbij aan het gegeven dat het in de economie gaat om de afweging van het gebruik van schaarse, alternatief inzetbare middelen. Hun uniformering van belastingen op fossiele energie op het hoogste niveau resulteert in een belastingverhoging van 40 tot 46 miljard euro per jaar. Met alle schadelijke effecten die er kleven aan een dergelijke forse stijging van de belastingen.

Een alternatieve benadering die de belastingen niet verhoogt, is om niet de tarieven op het hoogste niveau te uniformeren, maar de totale opbrengst van belastingen op fossiele energie gelijk te houden en vervolgens nieuwe tarieven af te leiden.

Het is de vraag of de discussie dan stopt, want als het [IMF](#) 'fossile subsidies' in kaart brengt, dan betreft het niet alleen afwijkingen van reguliere belastingniveaus op fossiele energie. Dit zijn zogenoemde '*explicit subsidies*', die volgens het IMF wereldwijd maar 20 procent vormen van het totale subsidiebedrag voor fossiele energie.

'*Implicit subsidies*' hebben volgens het IMF een veel groter financieel beslag. Deze impliciete subsidies houden rekening met externe effecten die door de winning en het gebruik van fossiele brandstoffen worden veroorzaakt. Dan gaat het om de bijdrage aan klimaatverandering door uitstoot van broeikasgassen en vervroegde sterfte als gevolg van de uitstoot van schadelijke deeltjes, maar ook om de schade veroorzaakt door files in het verkeer en ongelukken op de weg.

We kunnen de schade nog beperken

Zolang de schade van deze externe effecten niet volledig in de prijs van fossiele brandstoffen tot uitdrukking komt, is volgens het IMF sprake van '*implicit fossile subsidies*'. De hoogte van deze externe effecten valt moeilijk in te schatten, maar zeker lijkt dat het niet om geringe bedragen gaat. Daarbij zal de afgrenzing van deze externe effecten altijd voor discussie vatbaar zijn. Kortom, de ideale bron om onder het mom van het vergroten van de financiële prikkels voor het bestrijden van (de gevolgen van) klimaatverandering de lasten voor bepaalde groepen burgers en bedrijven verder op te voeren.

Het beslag van de overheidsuitgaven op het nationaal inkomen en de collectieve lastendruk zijn in Nederland de afgelopen jaren al tot steeds hogere niveaus gestegen en dreigen de komende jaren verder op te lopen. Met nog hogere lasten op energie zijn de koopkracht en de welvaart niet gediend en wordt de financiële basis onder het klimaatbeleid juist ondermijnd.

Alva dacht door financiële nood gedreven geen andere keus te hebben en had bovendien maling aan degenen die zijn belastingen moesten opbrengen. Hij verloor op 1 april 1572 zijn 'bril' en de Spanjaarden uiteindelijk de oorlog. We kunnen nu de schade van ondoordacht handelen met betrekking tot het uitfasen van fossiele 'subsidies' nog beperken en voorkomen dat met ongecontroleerde lastenstijgingen de samenleving grote schade wordt toegebracht.

Econoom [Wouter Roorda](#) publiceert regelmatig in Wynia's Week, vooral onderzoeksjournalistieke artikelen.

De donateurs vormen het fundament van Wynia's Week. Doneren kan op verschillende manieren, kijk [HIER](#). Alvast hartelijk dank!