

# Federale inventaris van subsidies voor fossiele brandstoffen

—  
2025 – SAMENVATTING



Federale  
Overheidsdienst  
**FINANCIEN**



Volksgezondheid  
Veiligheid van de Voedselketen  
Leefmilieu



**.be**

# Inhoudsopgave

1. Achtergrond	3
2. Het conceptuele kader	5
3. Belangrijkste resultaten	7

Dit rapport werd geschreven door en is beschikbaar bij de volgende federale overheidsdiensten (FODs):

**FOD Financiën:**

Beleidsexpertise en -ondersteuning – Studiedienst – Algemene Fiscale Politiek, Koning Albert II-laan 33 bus 22, 1030 Brussel

**FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu:**

DG Leefmilieu - Dienst Klimaatverandering, Galileelaan 5/2, 1210 Brussel

**Contactpersonen:**

Samantha Haulotte: [samantha.haulotte@minfin.fed.be](mailto:samantha.haulotte@minfin.fed.be)

Jean-Baptiste Traversa: [giovannbattista.traversa@minfin.fed.be](mailto:giovannbattista.traversa@minfin.fed.be)

Justine Soete: [justine.soete@health.fgov.be](mailto:justine.soete@health.fgov.be)

Dit verslag is opgesteld op basis van de informatie die per 1 januari 2025 beschikbaar was.

Publicatiedatum: juni 2025

Wettelijk depot: D/2025/2196/18

Een elektronische versie van het volledig rapport (ook beschikbaar in het Frans) is beschikbaar via:



[https://financien.belgium.be/nl/Statistieken\\_en\\_analysen/analysen/inventaris-van-subsidies-voor-fossiele-brandstoffen](https://financien.belgium.be/nl/Statistieken_en_analysen/analysen/inventaris-van-subsidies-voor-fossiele-brandstoffen)



<https://klimaat.be/2050-nl/bijkomende-analyses>

## 1

## Achtergrond

De steun voor fossiele brandstoffen blijft wereldwijd aanzienlijk, ondanks de klimaatneutrale langetermijndoelstellingen van de meeste grote landen en de sterke impuls die wordt gegeven aan de invoering van hernieuwbare energie en energiebesparing. In 2023 bedroeg de fiscale kost van overheidssteun aan fossiele brandstoffen volgens de OESO<sup>1</sup> 1,1 biljoen USD. Ondanks een daling van bijna een derde ten opzichte van het recordjaar 2022, blijft de overheidssteun aan fossiele brandstoffen hiermee significant hoger dan het afgelopen decennium.

Nog maar zeer weinig van de Europese landen die toezeggingen hebben gedaan om de subsidies voor fossiele brandstoffen geleidelijk af te bouwen, had in 2021 specifieke plannen of routekaarten ontwikkeld<sup>2</sup>. Daarenboven leidde de energiecrisis in 2021 en 2022 tot een snelle invoering van, meestal tijdelijke, steunmaatregelen om de stijging van de (fossiele) energieprijzen binnen de perken te houden. Toch benadrukt de energiecrisis ook de noodzaak om het energieverbruik te verminderen en de overgang naar hernieuwbare energiebronnen te versnellen. In die zin is de crisis een stimulans om het gedrag en het beleid ter vermindering van het verbruik van fossiele brandstoffen te versterken.

Intussen zijn er op verschillende niveaus wel een aantal ontwikkelingen die erop wijzen dat men de steun voor fossiele brandstoffen geleidelijk wil afschaffen.

Op internationaal niveau, maakt België deel uit van de *Coalition on Phasing Out Fossil Fuel Incentives Including Subsidies* (COFFIS)<sup>3</sup> die tot doel heeft (1) de transparantie te vergroten door middel van een alomvattende methodologie, (2) bestaande internationale overeenkomsten te beoordelen die belemmeringen zijn voor hervorming en (3) nationale strategieën te ontwikkelen voor de geleidelijke afschaffing van subsidies voor fossiele brandstoffen. Daarentegen werd op de internationale klimaatop van 2024 (COP29) geen vooruitgang geboekt op het vlak van de uitfasering van fossiele brandstofsubsidies.

Op Europees niveau wordt sinds 2021 onderhandeld over de herziening van de richtlijn inzake de belasting van energieproducten. De huidige richtlijn voorziet niet de inning van belastingen op energieproducten in een aantal specifieke gevallen zoals in de scheepvaart en luchtvaart. In het kader van het 8<sup>ste</sup> milieuactieprogramma van de EU werd de rapportering van milieuonvriendelijke subsidies ontwikkeld.

1 OECD, 2024, *Inventory of support measures for fossil fuels*, OECD Publishing, Paris

2 European Commission (2021), Directorate-General for Energy, Lee, L., Rademaekers, K., Bovy, P., et al., *Study on energy subsidies and other government interventions in the European Union : final report*, Publications Office, 2021

3 België ondertekende op COP28 (2023) de *Joint Statement on Fossil Fuel Subsidies*. Dit Nederlands initiatief werd inmiddels omgedoopt tot de *Coalition on Phasing Out Fossil Fuel Incentives Including Subsidies* (COFFIS).

Op Belgisch niveau werden de onderhandelingen over een brede belastinghervorming gestaakt in juli 2023, maar werden een aantal aparte wetwijzigingen goedgekeurd die in de richting van de uitfasering van een aantal fossiele brandstofsubsidies gaan. Zo is er een eerste beperking in de terugbetaling van professionele diesel, gespreid van 2022 tot 2026, alsook het einde van de fiscale aftrekbaarheid van benzine- en dieselbedrijfswagens.

Verder vermeldt het federale regeerakkoord (2025-2029) dat de regering zal onderzoeken “welke fossiele subsidies afgebouwd kunnen worden, op welke realistische termijn een phasing-out kan en dat rekening houdend met de economische impact en zonder negatieve impact op de koopkracht of de kosten voor ondernemingen.” De federale bijdrage aan de actualisatie van het NEKP (2024)<sup>4</sup> herhaalt ook de intentie om een roadmap voor de uitfasering van deze subsidies op te stellen.

Dit vierde inventarisrapport bevat een systematische evaluatie van de subsidies voor fossiele brandstoffen tot en met 2022 en actualiseert zo de eerste drie edities van de inventaris. Een regelmatige update van de inventaris van de federale steunmaatregelen voor fossiele brandstoffen is bijzonder belangrijk, zowel omdat de gegevens jaarlijks veranderen als om beleidswijzigingen te integreren.

Naar aanleiding van ontvangen reacties op de vorige editie, bevat deze editie verduidelijkingen over de gebruikte methodologie. De gemeten incentives voor de consumptie van fossiele brandstoffen in dit rapport, zoals subsidies en verschillen in accijnzen, vormen geen schatting van de potentiële begrotingsinkomsten die zouden voortvloeien uit de afschaffing ervan. Om begrotingsinkomsten te meten, moet rekening gehouden worden met gedragseffecten die door de beoogde wetwijzigingen worden gegenereerd. Bovendien zijn de inschattingen van tariefverschillen sterk afhankelijk van het gekozen referentietarief. In vorige edities kozen wij voor loodvrije benzine (nu benchmark 1 genoemd). In deze vierde editie, nemen we voor vergelijkingsdoeleind ook een tweede referentietarief op, waarbij een onderscheid wordt gemaakt op basis van gebruik, namelijk motorbrandstof en verwarmingsbrandstof (benchmark 2).

---

4 <https://klimaat.be/doc/fekp-2024-finaal-geactualiseerd.pdf>

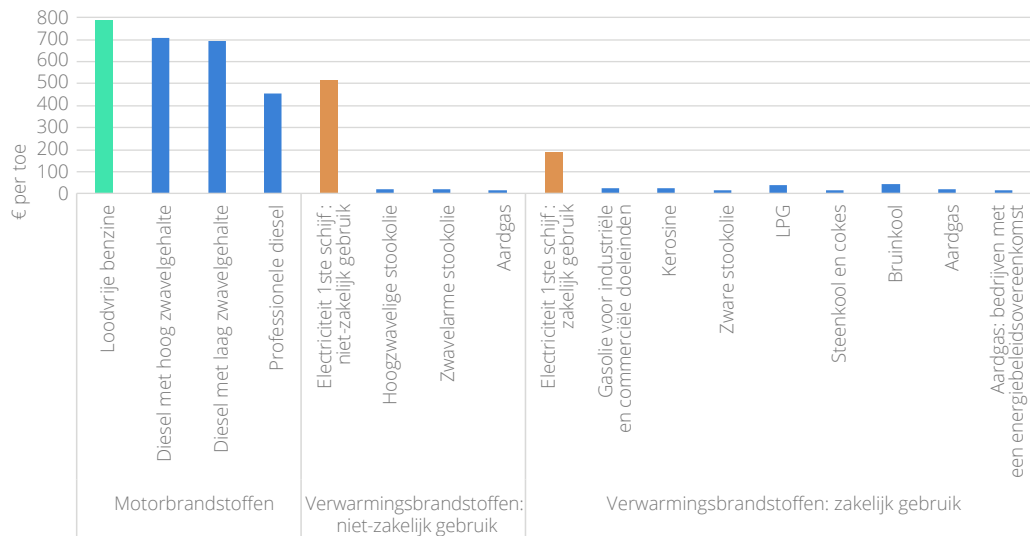
# 2

## Het conceptuele kader

In deze inventaris is gekozen voor een benadering die de bottom-up benadering van de OESO en de WTO-benadering combineert. Een andere mogelijke benadering was de "price-gap" benadering, die met name door het IMF is ontwikkeld. Deze benadering werd niet weerhouden omdat subsidies niet rechtstreeks kunnen worden geïdentificeerd en de resultaten te zeer afhankelijk zijn van de hypothesen inzake productiekosten en externe kosten.

Wij hebben een systematisch onderzoek verricht naar de verschillende vormen van subsidies, zowel subsidies die in de vorm van begrotingsuitgaven worden toegekend als subsidies die via de fiscale weg worden toegekend. Deze laatste lijken het belangrijkste mechanisme te zijn waarmee België fossiele brandstoffen steunt. Hiervoor dient het referentiesysteem op voorhand te worden gedefinieerd. Een subsidie via de fiscale weg is namelijk een afwijking van het referentiestelsel. Voor de inkomstenbelasting en de btw gebruiken wij het referentiesysteem zoals gedefinieerd in de federale inventaris van fiscale uitgaven.

Grafiek 1 Accijnstarieven (in € per ton olie equivalent, 2023)



Voor de accijnzen bestaat er geen eenduidig referentietarief in de inventaris van fiscale uitgaven. Om de verschillen tussen de huidige geldende tarieven te benadrukken hebben wij gekozen voor één enkel ijkpunt, namelijk het accijnstarief voor loodvrije benzine (hierna benchmark 1 genoemd), en niet voor "één tarief per product"<sup>5</sup>. Wij zijn van mening dat er geen reden is om de ene energiedrager minder te belasten dan de andere. Deze keuze vereist dat de tarieven die op de verschillende energiedragers worden toegepast, in een gemeenschappelijke eenheid worden uitgedrukt. In concreto worden zij uitgedrukt in ton olie-equivalent (toe).

In deze uitgave is voor vergelijkingsdoeleinden nog een ander referentietarief opgenomen, dat het onderscheid maakt op basis van het gebruik, namelijk als motorbrandstof of als verwarmingsbrandstof (benchmark 2). In benchmark 2 blijft loodvrije benzine het referentietarief voor motorbrandstoffen, maar voor ander gebruik dat onder de noemer verwarmingsbrandstoffen valt, is gekozen voor het accijnstarief op de eerste verbruikschijf elektriciteit, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen professioneel en niet-professioneel gebruik.

Er wordt ook een onderscheid gemaakt tussen directe subsidies, die van toepassing zijn op het verbruik van fossiele brandstoffen, en indirecte subsidies, die van toepassing zijn op de productie van diensten die sterk afhankelijk zijn van fossiele brandstoffen. Als gevolg van de ontwikkeling van de Europese classificatie en de invoering van een nieuwe rapportage over *Environmentally Harmful Subsidies*, wordt de belastingregeling voor bedrijfswagens nu opgenomen als een milieuschadelijke subsidie en niet langer als een indirecte subsidie voor fossiele brandstoffen.

Het criterium voor het vaststellen van subsidies is derhalve het gebruik van fossiele brandstoffen. Sommige subsidies hebben specifieke doelstellingen. Dit blijkt duidelijk in het geval van sociale tarieven voor energieverbruik en soortgelijke sociale interventies. Met het bestaan van andere doelstellingen moet rekening worden gehouden, niet in de identificatiefase, maar in de hervormingsfase, door te zoeken naar een betere manier om de specifieke doelstelling te bereiken zonder negatieve gevolgen voor het milieu.



5 In de Federale Inventaris van fiscale uitgaven wordt een productspecifiek tarief gekozen op grond van het feit dat accijnzen specifieke belastingen zijn.

# 3

## Belangrijkste resultaten

In dit rapport wordt ernaar gestreefd zo volledig mogelijk te zijn wat de directe subsidies betreft. Wat de indirecte subsidies betreft, konden wij niet exhaustief zijn en de keuze van de behandelde gevallen mag niet worden geïnterpreteerd als een volgorde van prioriteit. Dit is meer ingegeven door de beschikbare gegevens en door de complexiteit van de verschillende gevallen, vooral wat de transportsector betreft.

Voor subsidies via de fiscale weg biedt de federale Inventaris van fiscale uitgaven een uitgangspunt. Het moest echter worden aangevuld wegens het ontbreken van ramingen van inkomstenderving voor bepaalde belangrijke posten, zoals tankkaarten, accijnsvrijstellingen op intermediair verbruik en de accijnsvrijstelling voor kerosine. Een andere belangrijke wijziging betreft het opnemen in de subsidies van de verschillen in accijnstarieven tussen de diverse energieproducten. Tabel 1 toont de tariefverschillen tussen producten op basis van benchmark 1 (loodvrije benzine) en benchmark 2 (loodvrije benzine voor motorbrandstoffen, elektriciteit voor verwarmingsbrandstoffen).

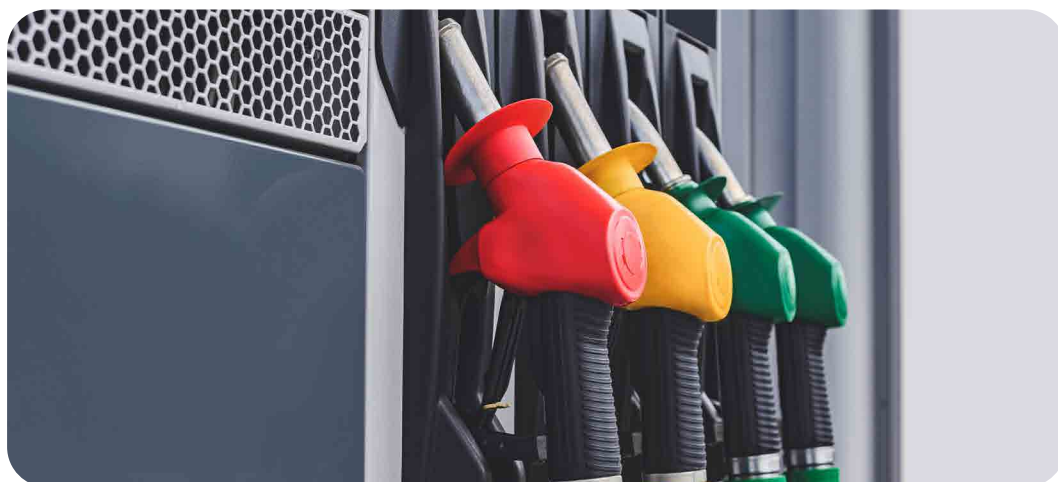
**Tabel 1** Tariefverschillen tussen producten  
(2022, in miljoen €) – Benchmarks 1 en 2

	Benchmark 1	Benchmark 2
<b>Motorbrandstoffen</b>		
Loodvrije benzine	0,0	0,0
Gasolie met hoog zwavelgehalte	0,1	0,1
Gasolie met laag zwavelgehalte	382,4	382,4
<b>Totaal motorbrandstoffen</b>	<b>382,5</b>	<b>382,5</b>
<b>Verwarmingsbrandstoffen</b>		
Kerosine (exclusief luchtvaart)	0,0	0,0
Zware stookolie	20,1	4,4
LPG	9,2	1,8
Aardgas: zakelijk	2.553,1	900,5
Aardgas: niet-zakelijk	2.301,1	520,3
Steenkool en cokes	0,7	0,2
<b>Totaal verwarmingsbrandstoffen</b>	<b>4.884,2</b>	<b>1.427,2</b>

Tabel 2 toont de tariefverschillen tussen gebruik van hetzelfde product, ook met een vergelijking tussen benchmark 1 en benchmark 2.

**Tabel 2** Tariefverschillen tussen gebruik van hetzelfde product (2022, in miljoen €) – Benchmarks 1 en 2

	Benchmark 1	Benchmark 2
<b>Motorbrandstoffen</b>		
Terugbetaling van professionele diesel	742,4	742,4
Kerosine gebruikt als motorbrandstof	1,3	1,3
<b>Totaal motorbrandstoffen</b>	<b>743,8</b>	<b>743,8</b>
<b>Verwarmingsbrandstoffen</b>		
Zakelijk gebruik		
Gasolie - industrieel en commercieel gebruik	412,5	87,3
Kerosine gebruikt als verwarmingsbrandstof	36,9	7,9
Aardgas tegen verlaagd tarief	993,9	291,2
Niet-zakelijk gebruik		
Huisbrandolie - hoog zwavelgehalte	868,1	205,0
Huisbrandolie - laag zwavelgehalte	1.856,8	181,5
Huisbrandolie - totaal	2.724,9	386,5
LPG gebruikt als verwarmingsbrandstof	120,3	25,5
Kolen en cokes - vrijstelling voor huishoudens	16,5	3,8
<b>Totaal verwarmingsbrandstoffen</b>	<b>3.436,9</b>	<b>802,2</b>



Tabel 3 geeft een overzicht van de in dit rapport geïdentificeerde subsidies volgens benchmark 1, met uitzondering van grensgevallen. De directe subsidies bedragen 13.268 miljoen euro voor 2022, of 2,4 procentpunten van het bbp. Ze werden geschat op 2,5% van het bbp in 2018, een daling van 0,1% bbp. Deze daling als percentage van het bbp is echter geen daling van de absolute bedragen aangezien het bedrag van de subsidies in 2021 weer is gestegen, in tegenstelling tot de trend die de afgelopen vier jaar is waargenomen. Ook in 2022 zien we een stijging, maar deze hangt samen met tijdelijke maatregelen die zijn genomen als reactie op de stijging van de energieprijzen. De onderstaande tabellen en grafieken geven details per instrument (accijnzen, btw, belastingen op inkomen en overdrachten) en per product.

De subsidies voor het internationale lucht- en zeevervoer bedragen in 2022 976 miljoen euro, oftewel 0,2% van het bbp. Voor de luchtvaartsector wordt het bedrag van de vrijstelling voor kerosine geraamd op 688 miljoen euro in 2022, een lichte stijging ten opzichte van 2019 na een daling als gevolg van de impact van de Covid-crisis op de luchtvaartsector. De vrijstelling voor het zeevervoer wordt in 2022 geschat op 233 miljoen euro voor zware stookolie en 55 miljoen euro voor diesel. Deze bedragen zijn lager dan in 2020 en 2021. De tariefverschillen in 2022 blijven echter lager dan het niveau van 2019. Een internationale benchmark wordt hier gebruikt. Voor de luchtvaartsector is dit het minimumtarief dat is vastgesteld in de Europese energiebelastingrichtlijn die van toepassing is op kerosine (€ 330/1000l). Voor de maritieme sector hebben we, bij gebrek aan een geldend referentietarief, gekozen voor het minimumtarief dat wordt voorgesteld in het in juli 2021 gepubliceerde voorstel tot hervorming van deze richtlijn (0,9 €/GJ).

De indirecte subsidies bedragen 0,7% van het bbp en de belangrijkste post is de fiscale regeling voor bedrijfswagens, waarvan het aantal gedurende de geanalyseerde periode continu is gegroeid.

Sinds de vorige editie (2024) vallen hier ook vrijstellingen voor fossiele producten voor niet-energetisch gebruik (grondstoffen) onder. Omdat er echter geen referentietarief is dat vergelijkbaar is met het tarief dat wordt gebruikt om de tariefverschillen voor de accijnzen te meten, is in deze uitgave geen bedrag opgenomen. Er wordt enkel gesproken over hoeveelheden. Deze vertegenwoordigen in 2023 het equivalent van 68,7% van het eindenergieverbruik van de industriële sector in België of 91,5% van het eindenergieverbruik van de huishoudens.

**Tabel 3** Lijst van de subsidies voor fossiele brandstoffen  
(in miljoen €) – Benchmark 1

	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Directe subsidies</b>					
<b>Overdrachten - permanente maatregelen</b>	<b>156,7</b>	<b>178,2</b>	<b>165,6</b>	<b>173,1</b>	<b>756,8</b>
Sociaal tarief – aardgas	74,0	89,0	79,0	95,3	428,2
Sociaal tarief - elektriciteit (*)	33,8	36,7	35,2	28,0	241,5
OCMW-Gasfonds	22,0	25,0	25,1	25,2	24,1
OCMW-Elektriciteitsfonds (*)	10,0	10,9	11,7	10,8	42,0
Sociaal stookoliefonds	16,9	16,6	14,6	13,8	21,1
<b>Overdrachten - tijdelijke maatregelen</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>215,8</b>	<b>1.175,9</b>
Uigebreed sociaal tarief – aardgas (RVT)	0,0	0,0	0,0	154,8	717,2
Uigebreed sociaal tarief - elektriciteit (RVT) (*)	0,0	0,0	0,0	38,3	458,7
Enmalig forfait van 80€ (*)	0,0	0,0	0,0	22,7	0,0
<b>Inkomstenbelastingen</b>	<b>472,4</b>	<b>512,8</b>	<b>521,9</b>	<b>618,9</b>	<b>793,9</b>
Tankkaarten	472,4	512,8	521,9	618,9	793,9
<b>Btw</b>	<b>3,6</b>	<b>2,9</b>	<b>2,4</b>	<b>2,4</b>	<b>5,1</b>
Verlaagd tarief op steenkool	3,6	2,9	2,4	2,4	5,1
<b>Accijnzen</b>	<b>11.045,7</b>	<b>10.786,9</b>	<b>10.661,3</b>	<b>11.019,0</b>	<b>10.536,0</b>
<b>Verschillen in tarieven tussen producten</b>					
Diesel	696,0	429,7	252,0	368,9	382,4
Kerosine	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Zware stookolie	26,0	20,1	52,8	16,9	20,1
LPG	6,7	5,4	6,0	9,7	9,2
Aardgas	4.848,1	4.741,5	4.538,0	5.124,3	4.854,2
Steenkool en cokes	10,6	57,4	0,3	0,2	0,7
<b>Subtotaal</b>	<b>5.587,4</b>	<b>5.254,1</b>	<b>4.849,2</b>	<b>5.520,1</b>	<b>5.266,6</b>

	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Specifieke tarieven voor hetzelfde product</b>					
Stookolie	2.266,0	2.129,8	2.263,3	2.096,5	1.856,8
Diesel - industrieel en commercieel gebruik	386,3	415,6	383,7	375,0	412,5
Terugbetaling van professionele diesel	668,2	939,3	1.220,5	905,5	742,4
Kerosine gebruikt als verwarmingsbrandstof	37,0	34,9	32,5	41,5	36,9
Kerosine gebruikt als motorbrandstof	4,6	3,4	2,3	2,4	1,3
LPG gebruikt als verwarmingsbrandstof	120,3	108,6	138,8	140,0	120,3
Aardgas tegen verlaagd tarief	1.250,2	1.091,0	1.031,1	1.190,6	1.295,2
Kolen en cokes - vrijstelling voor huishoudens	50,6	27,8	20,8	22,1	16,5
<b>Subtotaal</b>	<b>4.783,2</b>	<b>4.750,4</b>	<b>5.093,0</b>	<b>4.773,7</b>	<b>4.482,0</b>
<b>Subsidies op intermediair verbruik</b>					
Fabricage, ontwikkeling, testen en onderhoud van vliegtuigen en schepen	28,8	36,9	10,0	7,5	9,0
Vervoer per spoor	23,0	17,7	15,6	16,0	15,7
Binnenvaart	93,1	86,6	84,3	86,1	90,7
Baggerwerkzaamheden	70,3	75,0	51,5	45,9	51,6
Land- en tuinbouw, visteelt en bosbouw	459,9	566,3	557,6	569,8	620,5
<b>Subtotaal</b>	<b>675,1</b>	<b>782,4</b>	<b>719,1</b>	<b>725,3</b>	<b>787,4</b>
<b>Totaal directe subsidies</b>	<b>11.678,4</b>	<b>11.480,9</b>	<b>11.351,2</b>	<b>12.029,2</b>	<b>13.267,8</b>
<b>In % bbp</b>	<b>2,5%</b>	<b>2,4%</b>	<b>2,5%</b>	<b>2,4%</b>	<b>2,4%</b>
<b>Internationaal lucht- en zeevervoer</b>					
Accijnsvrijstelling voor kerosine - luchtvaart	673,0	677,0	471,8	594,2	687,7
Accijnsvrijstelling voor zware stookolie - internationaal zeevervoer	304,3	268,1	188,1	241,9	232,8
Accijnsvrijstelling voor diesel - internationaal zeevervoer	49,8	44,6	52,1	57,6	55,2
<b>Totaal internationaal lucht- en zeevervoer</b>	<b>1.027,0</b>	<b>989,6</b>	<b>712,0</b>	<b>893,7</b>	<b>975,7</b>
<b>In % bbp</b>	<b>0,2%</b>	<b>0,2%</b>	<b>0,2%</b>	<b>0,2%</b>	<b>0,2%</b>

	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Indirecte subsidies</b>					
Btw-vrijstelling voor vliegtickets	222,2	228,3	61,9	86,8	180,2
<b>Totaal indirecte subsidies</b>	<b>222,2</b>	<b>228,3</b>	<b>61,9</b>	<b>86,8</b>	<b>180,2</b>
<b>In % bbp</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>Milieuschadelijke subsidies</b>					
Bedrijfswagens	2.627,2	2.780,3	3.226,3	3.307,5	3.434,2
<b>Totaal milieuschadelijke subsidies</b>	<b>2.627,2</b>	<b>2.780,3</b>	<b>3.226,3</b>	<b>3.307,5</b>	<b>3.434,2</b>
<b>In % bbp</b>	<b>0,5%</b>	<b>0,6%</b>	<b>0,6%</b>	<b>0,6%</b>	<b>0,6%</b>

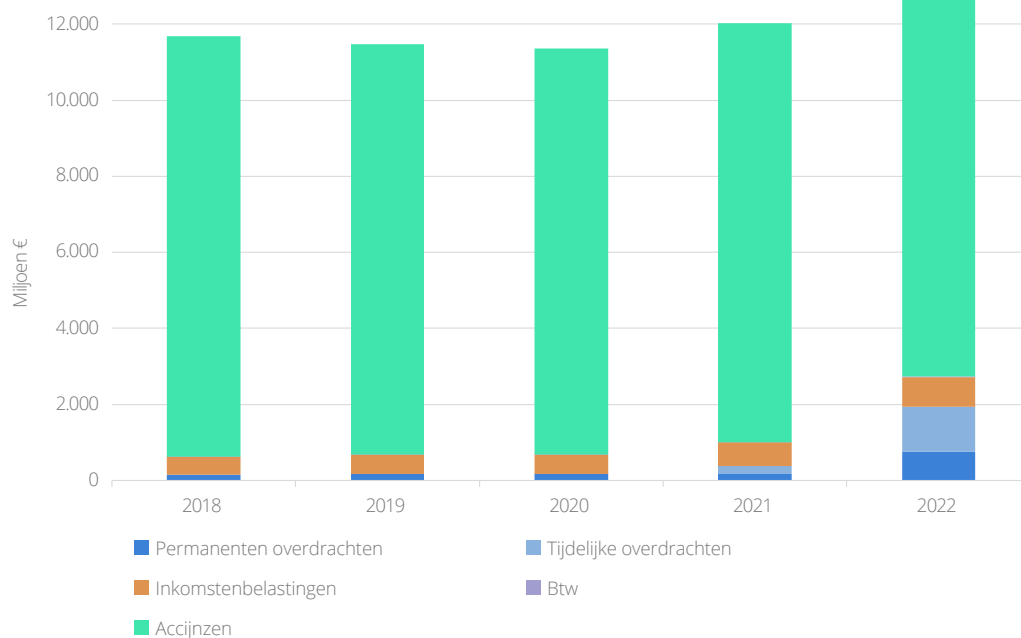
(\*) Sociaal tarief elektriciteit, uitgebreid sociaal tarief elektriciteit, OCMW Elektriciteitsfonds en eenmalig forfait van 80 euro: rekening houdend met de production mix.

Tabel 3 geeft een gedetailleerd overzicht van de **directe subsidies** per instrument en deze indeling is ook terug te vinden in Grafiek 2.

De subsidies in de vorm van overdrachten - permanente maatregelen - bedroegen 757 miljoen euro in 2022 en ervaren een piek als gevolg van de verhoging van het sociaal tarief<sup>6</sup>. Tijdelijke overdrachten bedragen in 2022 ongeveer 1.176 miljoen euro. Dit zijn overdrachten aan individuen en deze subsidies hebben sociale doelstellingen. Tankkaarten is de enige directe subsidie die via de inkomstenbelastingen wordt toegekend. Het geraamde bedrag is 794 miljoen euro in 2022 en stijgt gestaag gedurende de afgelopen vijf jaar door het toenemende aantal bedrijfswagens. In 2021 en 2022 is dit geschatte bedrag aanzienlijk hoger niet allen vanwege de voortdurende toename van het aantal bedrijfswagens, maar ook en vooral door de sterke stijging van de brandstofprijzen. Wat de btw betreft, is de enige directe subsidie die kan worden geïdentificeerd het verlaagde tarief dat wordt toegepast op het eindverbruik van steenkool en het bedrag ervan is verwaarloosbaar, gezien het zeer lage gebruik van deze energiedrager.

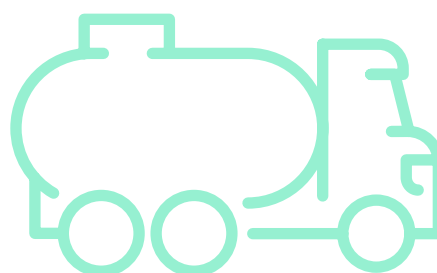
6 Rekening houdend, voor subsidies in verband met elektriciteit, met het aandeel van fossiele brandstoffen in de energiemix.

**Grafiek 2 Directe subsidies voor fossiele brandstoffen per instrument (2018-2022, in miljoen €) – Benchmark 1**

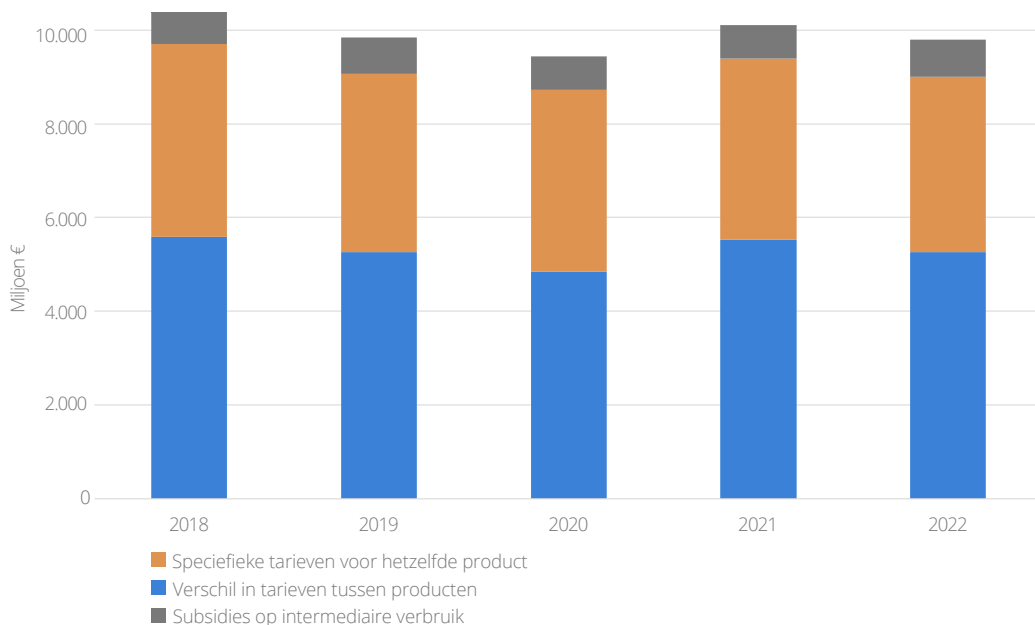


Accijnzen zijn duidelijk het belangrijkste instrument dat wordt gebruikt om subsidies te verlenen voor fossiele brandstoffen. De vrijstellingen en verlaagde accijnstarieven worden geraamd op 10.536 miljoen euro in 2022 en zijn gedaald ten opzichte van 2021 als gevolg van lagere verbruikte volumes.

Zoals voor alle fiscale uitgaven hangt het geraamde bedrag af van de gebruikte maatstaf, met name de "benchmark". Zoals hierboven aangegeven, zijn wij van mening dat er geen argumenten zijn die verschillen in belastingtarieven tussen energieproducten rechtvaardigen. Daarom hebben wij het belastingtarief voor loodvrije benzine als benchmark genomen en de tarieven vergeleken door ze uit te drukken in energie-eenheden.



**Grafiek 3 Subsidies voor fossiele brandstoffen, accijnzen, per type van subsidie (2018-2022, in miljoen €) – Benchmark 1**



In Grafiek 3 zijn de “accijnzen”-subsidies in verschillende categorieën onderverdeeld. De eerste komt voort uit de verschillen in tarieven tussen de producten. Het overeenkomstige bedrag is 5.267 miljoen euro in 2022<sup>7</sup>, lager dan in 2021. De waargenomen daling wordt verklaard door de verhoging van de accijnzen op diesel, die dichterbij de accijnzen op loodvrije benzine zijn komen te liggen, die hier het referentiepunt vormen<sup>8</sup>. Het grootste deel van de subsidies die voortvloeien uit de verschillen in tarieven tussen de producten is echter toe te schrijven aan de lage belasting op aardgas. Sinds 2020 wordt het subsidiebedrag voornamelijk beïnvloed door de verbruikte hoeveelheden, zowel voor aardgas als voor gasolie. Deze zijn in 2020 en 2022 sterk gedaald en in 2021 sterk gestegen als gevolg van de covid-crisis en het herstel dat daarop volgde en ook tot het uitbreken van het conflict in Oekraïne.

Specifieke tarieven voor hetzelfde product vallen onder de tweede categorie. Deze subsidies zijn opgenomen in de federale Inventaris van fiscale uitgaven, maar het bedrag van de subsidie is niet hetzelfde als in dit rapport, als gevolg van het gebruik van verschillende referentiepunten<sup>9</sup>. Het bedrag van deze categorie subsidies wordt geraamd op 4.482 miljoen euro in 2022 en is gedaald ten opzichte van 2020 en 2021. De drie belangrijkste elementen zijn de vrijstelling van accijnzen op stookolie, het verlaagde tarief voor aardgas voor industriële toepassingen en de terugbetaling van professionele diesel.

7 Het bedrag van de subsidie wordt berekend op basis van de hoeveelheden die zijn onderworpen aan het referentietarief voor de accijns op een bepaald product. Wanneer er een bijzondere regeling is, zijn de betrokken volumes in de tweede categorie opgenomen. Er is dus geen sprake van dubbelstelling.

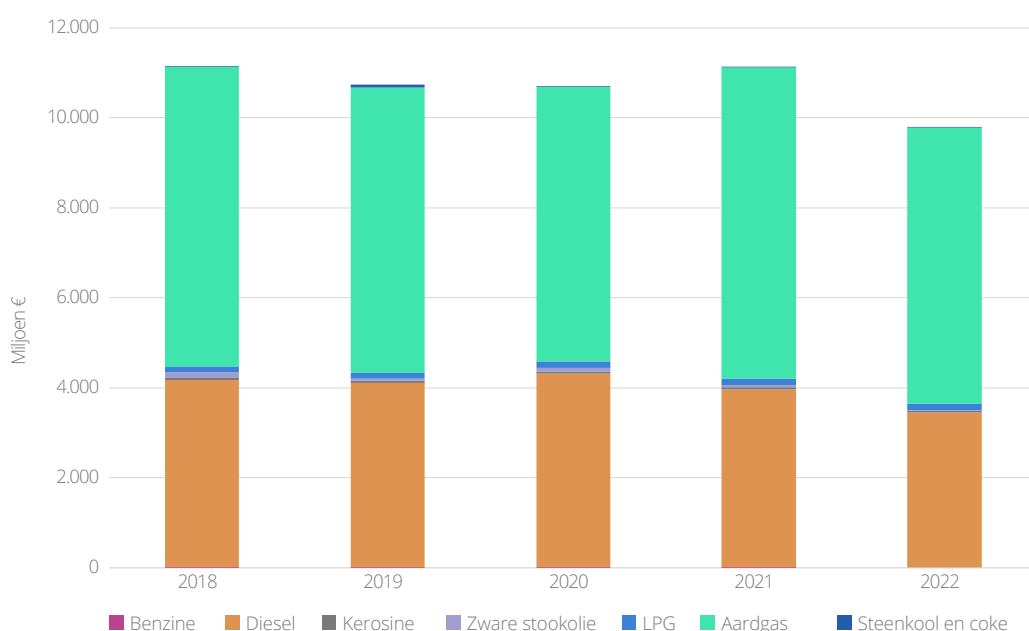
8 Er dient echter te worden opgemerkt dat deze gelijktrekking niet in energie-eenheden (toe) maar in volume wordt uitgevoerd, zodat aan het eind van de periode een bedrag aan subsidie voor diesel overblijft.

9 In de federale Inventaris van fiscale uitgaven worden deze subsidies gekwantificeerd door het standaardtarief als benchmark te nemen voor elk product. In dit rapport worden de subsidies gekwantificeerd ten opzichte van het enige referentietarief, uitgedrukt in toe.

Een derde categorie omvat de tariefverschillen op intermediair verbruik die niet zijn opgenomen in de federale inventaris van fiscale uitgaven. Voor deze categorie hebben wij verschillende informatiebronnen gecombineerd, waaronder de input-outputtabellen en de gegevens die zijn verzameld voor de inventaris van broeikasgasemissies. Het bedrag van deze subsidies wordt aldus geraamd op 787 miljoen euro in 2022. Landbouw (en aanverwante activiteiten) is de belangrijkste post, gevolgd door binnenvaart.

Tariefverschillen in accijnzen kunnen ook per product worden ingedeeld, zoals weergegeven in Grafiek 4.

**Grafiek 4 Subsidies voor fossiele brandstoffen, accijnzen per product (2018-2022, in miljoen €) – Benchmark 1**

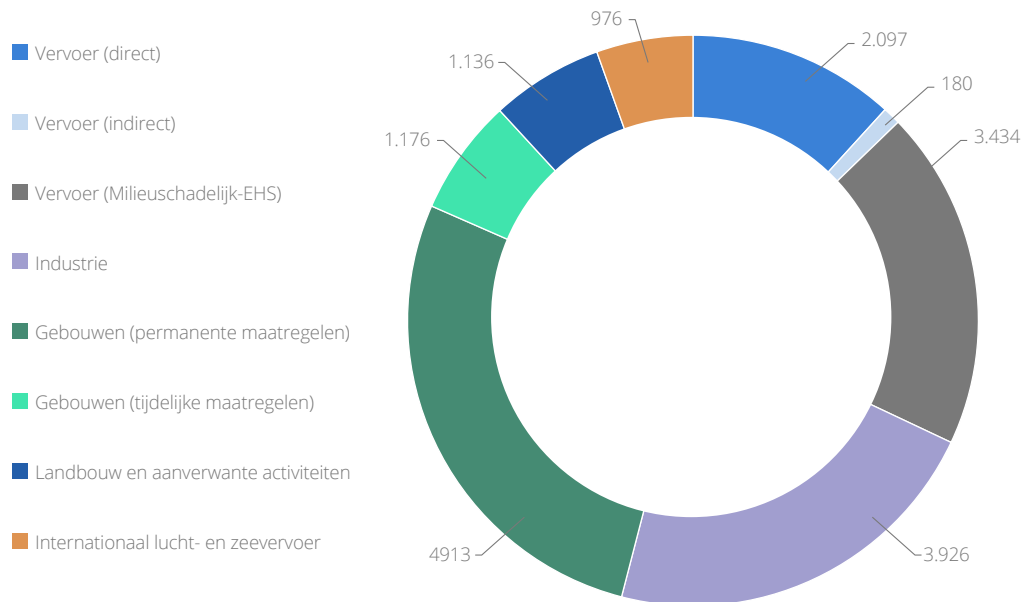


Het leeuwendeel van de subsidies slaat op diesel en aardgas.

In het geval van diesel is een deel van de subsidie afkomstig van het verschil in belastingheffing (in energie-eenheden) dat overblijft ten opzichte van ongelode benzine. Het grootste deel is echter afkomstig van de speciale regelingen voor huisbrandolie, professionele diesel en de land- en bosbouwsector. Voor aardgas komt het verschil voort uit het tariefverschil ten opzichte van het referentiepunt voor loodvrije benzine en uit het verlaagde tarief dat op deze energiedrager wordt toegepast in het kader van sectorale overeenkomsten.

De totale subsidies kunnen worden opgesplitst in de grote sectoren transport, industrie, gebouwen en landbouw en aanverwante activiteiten. Grafiek 5 toont het resultaat van deze uitsplitsing voor het jaar 2022 volgens benchmark 1. Het omvat zowel directe als indirecte subsidies en ook om bedrijfswagens, die als milieuvriendelijke subsidies worden aangemerkt.

**Grafiek 5 Verdeling van de subsidies – behalve feedstocks - per sector (2022, in miljoen €) – Benchmark 1**



De transportsector ontvangt 2.097 miljoen euro aan directe subsidies, d.w.z. 17,4% van het totaal aan directe subsidies. De subsidies voor het internationale lucht- en zeevervoer bedragen 976 miljoen euro. De indirecte subsidies aan deze sector bedragen 3.614 miljoen euro. De andere sectoren ontvangen alleen directe subsidies: de industrie voor 3.926 miljoen euro (32,5% van de directe subsidies), gebouwen voor 4.913 miljoen euro (40,7%) en landbouw en aanverwante activiteiten voor 1.136 miljoen euro (9,4%). Deze bedragen en verhoudingen moeten worden gezien in het licht van het relatieve belang van de verschillende betrokken sectoren of activiteiten. Zo wordt aan herinnerd dat de landbouw in 2022 slechts 0,7% vertegenwoordigt van de toegevoegde waarde die door de ganse economie wordt geproduceerd.

Tabel 4 bevat een uitsplitsing van **de belangrijkste posten**, voor elk van deze sectoren, voor het jaar 2022, volgens benchmark 1.

**Tabel 4** Details van belangrijke subsidieposten – per sector  
(2022) – Benchmark 1

	miljoen €	% subtotaal
<b>Transport</b>		
Tankkaarten	793,9	37,9%
Verschil in basistarieven tussen producten	401,4	19,1%
Terugbetalingen voor professionele diesel	742,4	35,4%
Vrijstelling voor de binnenvaart	90,7	4,3%
Vrijstelling voor baggerwerkzaamheden	51,6	2,5%
Andere	17,0	0,8%
<b>Subtotaal - directe subsidies</b>	<b>2.097,0</b>	<b>100,0%</b>
Vrijstelling van accijnzen op vliegtuigbrandstof	687,7	70,5%
Vrijstelling van accijnzen voor het zeevervoer	288,0	29,5%
<b>Subtotaal - subsidies aan internationaal lucht- en zeevervoer</b>	<b>975,7</b>	<b>100,0%</b>
Btw-vrijstelling voor vliegtickets	180,2	100,0%
<b>Subtotaal - indirecte subsidies</b>	<b>180,2</b>	<b>100,0%</b>
Bedrijfswagens	3.434,2	100,0%
<b>Subtotaal - mileuschadelijke subsidies</b>	<b>3.434,2</b>	<b>100,0%</b>
<b>Totaal Transport</b>	<b>6.687,0</b>	
<b>Industrie</b>		
Verschil in basistarieven tussen producten	2.052,5	52,27%
Verlaagd dieseltarief	412,5	10,51%
Verlaagd aardgastarief	1.295,2	32,99%
Andere	166,2	4,23%
<b>Totaal Industrie</b>	<b>3.926,4</b>	<b>100,00%</b>
<b>Gebouwen</b>		
Overdrachten aan individuele personen (sociale tarieven enz.) (*)	756,8	15,4%
Verschil in basistarieven tussen producten	2.524,6	51,4%
Vrijstelling voor stookolie	1.609,8	32,8%
Andere	21,7	0,4%
<b>Totaal Gebouwen - permanente maatregelen</b>	<b>4.912,9</b>	<b>100,0%</b>
Uitgebreid sociaal tarief - aardgas (VT)	717,2	61,0%
Uitgebreid sociaal tarief - elektriciteit (VT) (*)	458,7	39,0%
<b>Totaal Gebouwen - tijdelijke maatregelen</b>	<b>1.175,9</b>	<b>100,0%</b>

	miljoen €	% subtotaal
<b>Landbouw en andere activiteiten</b>		
Verskil in basistarieven tussen producten	268,0	23,6%
Vrijstelling voor land-, tuin- en bosbouwtrekkers	247,0	21,8%
Vrijstellingen op intermediair verbruik	620,5	54,6%
<b>Totaal Landbouw en andere activiteiten</b>	<b>1.135,5</b>	<b>100,0%</b>
<b>Totaal directe subsidies</b>	<b>13.247,7</b>	

\* 0,1% van de directe subsidies kon niet worden toegewezen aan een specifieke sector, dus er is een verschil tussen het totaal in de tabel per sector en het totaal voor directe subsidies.

In de transportsector zijn de twee grootste directe subsidieposten de tankkaarten en de terugbetaling van professionele diesel, die respectievelijk 37,9 en 35,4% vertegenwoordigen van de totale directe subsidies in deze sector. Dan komt en de vrijstelling van accijns op kerosine voor de luchtvaart. Sectorale vrijstellingen vormen slechts een klein deel van de totale subsidies, maar kunnen relatief groot zijn in verhouding tot de activiteit van deze sectoren. Het effect van de verschillen in tarieven tussen de producten is hier relatief beperkt, gezien het geringe verschil in belastingheffing tussen benzine en diesel, de twee belangrijkste betrokken brandstoffen.

In de industrie komt meer dan de helft (56%) van de directe subsidies voort uit de verschillen in tarieven tussen de producten en meer in het bijzonder uit de lage belasting op aardgas. Het verlaagde tarief voor aardgas voor bepaalde bedrijven is de op een na belangrijkste post.

In de gebouwensector zijn de twee belangrijkste posten de subsidies uit productdifferentiaties en de vrijstelling van stookolie voor verwarming. Voor de eerste post betreft het voornamelijk aardgas. Het jaar 2022 wordt verder gekenmerkt door een sterke stijging van de overdrachten aan particulieren, die vooral bestaan uit sociale tarieven op gas en elektriciteit.

Ten slotte dienen twee posten te worden vermeld wat betreft landbouw en aanverwante activiteiten. De te lage belasting op aardgas (tariefverschillen tussen de producten) is goed voor 23,6% van het totaal en de sectorale regelingen voor 76,4%.

## Slotbeschouwingen

Het identificatiecriterium voor de inventaris van de subsidies in dit rapport is de directe of indirecte subsidiëring van het gebruik van fossiele energie.

Sommige opmerkingen uit de vorige edities van de federale Inventaris van subsidies voor fossiele brandstoffen blijven gelden. Een daarvan is het probleem van de transparantie. De meeste subsidies worden namelijk toegekend via de fiscale weg. Tariefverschillen zijn echter niet rechtstreeks identificeerbaar, in tegenstelling tot de begrotingsuitgaven, omdat de belastingontvangsten worden uitgedrukt na aftrek van de gederfde ontvangsten uit fiscale uitgaven. Bovendien is een aanzienlijk deel van de via de fiscale weg verleende subsidies niet gekwantificeerd in de federale inventaris van fiscale uitgaven.

De federale bijdrage<sup>10</sup> aan de actualisering van het Nationaal Energie- en Klimaatplan, waarvan de indiening bij de Europese Commissie gepland was op 30 mei 2024, bevestigt opnieuw de noodzaak en de urgentie van de uitdoving van de subsidies voor fossiele brandstoffen, in de vorm van een duidelijk traject voor de geleidelijke afschaffing ervan.

Bij de bespreking van de geleidelijke afschaffing van deze subsidies zal rekening moeten worden gehouden met de specifieke doelstellingen van bepaalde subsidies, met name sociale doelstellingen. De hervorming ervan moet de opheffing van milieuschadelijke effecten verzoenen met de verwezenlijking van de specifieke doelstellingen die met andere, niet milieuschadelijke middelen worden nagestreefd. Aspecten van rechtvaardige transitie zijn onafscheidelijk van de discussies over hervormingsmogelijkheden.

10 Federaal Energie- en Klimaatplan, 2024, <https://klimaat.be/doc/fekp-2024-finaal-geactualiseerd.pdf>