

Federale inventaris van subsidies voor fossiele brandstoffen

2026 - SAMENVATTING

Federale Overheidsdienst FINANCIEN

Volksgezondheid
Veiligheid van de Voedselketen
Leefmilieu

Inhoudstafel

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:

Jean-Baptiste Traversa: giovanbattista.traversa@minfin.fed.be

Justine Soete: justine.soete@health.fgov.be

Dit rapport is opgesteld op basis van de informatie die per 1 januari 2026 beschikbaar was.

Publicatiedatum: juli 2026
Een elektronische versie van het volledige rapport (Nederlands en Frans) en van zijn samenvatting (Nederlands, Frans en Engels) zijn online beschikbaar:

https://financien.belgium.be/nl/Statistieken_en_analysen/analysen/inventaris-van-subsidies-voor-fossiele-brandstoffen

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

Wij danken Samantha Haulotte voor haar bijdragen van hoge kwaliteit aan de opeenvolgende edities van deze publicatie sinds haar ontstaan en wensen haar het allerbeste voor de toekomst.

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 energiebesparende maatregelen. In 2024 bedroeg de fiscale kost van overheidssteun aan fossiele brandstoffen volgens de OESO[1] 920 miljard USD. Ondanks een dalende trends sinds de piek van 2022, blijft de overheidssteun aan fossiele brandstoffen hiermee significant hoger dan het afgelopen decennium.

De energiecrisis van 2021-2022 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. De energiecrisis heeft geen gunstig effect gehad op het verminderen van fossiele brandstoffen en in 2025 stelde het Europees Milieuagentschap vast dat het merendeel van de lidstaten geen concreet plan hebben om hun fossielebrandstofsubsidies significant af te bouwen[2]. Toch heeft de energiecrisis ook de noodzaak aangetoond om de afhankelijkheid naar geïmporteerde energie te verminderen, wat de Europese Commissie kwalificeert als kritisch strategisch risico[3]. Het is dus noodzakelijk om de transitie naar hernieuwbare energiebronnen te versnellen. Gedrag en beleid stimuleren dat het verbruik van fossiele brandstoffen vermindert, is een manier om lessen te trekken uit de energiecrisis.

Intussen zijn er echter 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)[4] 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. Op COP30 heeft België de Verklaring van Belém ondertekend over de uitfasering van fossiele brandstoffen, die de noodzaak erkent om subsidies voor fossiele brandstoffen zo snel mogelijk uit te faseren. Hierop volgend, nam België ook deel aan de *First Conference Transitioning away from Fossil Fuels* in Colombia in april 2026.

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 8ste milieuactieprogramma van de EU werd de rapportering van milieuonvriendelijke subsidies ontwikkeld.

Op Belgisch niveau zijn er in 2026 verschillende maatregelen in werking getreden die beslist waren onder de vorige regering. Dit is het geval voor de vermindering van de terugbetaling voor professionele diesel, alsook voor het einde van de fiscale aftrekbaarheid van benzine- en dieselbedrijfswagens.

In de context van de Begroting 2026 heeft de federale regering beslist om de accijnzen op elektriciteit voor gezinnen te verlagen, gecompenseerd door een verhoging van de accijnzen op gas voor gezinnen en op olieproducten.

Verder vermeldt het federale regeerakkoord (2025-2029) stelt 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 te genereren en zonder negatieve impact op de koopkracht of de kosten voor ondernemingen.” De federale bijdrage aan de actualisatie van het NEKP (2024)[5] herhaalt ook de intentie om een roadmap voor de uitfasering van deze subsidies op te stellen.

[1] OECD, 2025, *Inventory of support measures for fossil fuels*, OECD Publishing, Paris
[2] European Environment Agency, 2025, *Fossil fuel subsidies in Europe | Indicators | European Environment Agency (EEA)*
[3] Europese Commissie, 2024, State of the Energy Union Report 2024
[4] 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).
[5] https://klimaat.be/doc/fekp-2024-finaal-geactualiseerd.pdf

De federale administratie heeft op haar beurt de opdracht gekregen om een uitgaventoets (spending review) uit te voeren over de subsidies voor fossiele brandstoffen. De uitgaventoets zal zich baseren op deze inventaris.

Dit vijfde inventarisrapport bevat een systematische evaluatie van de subsidies voor fossiele brandstoffen tot en met 2024 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.

Om onduidelijkheid te vermijden, willen de auteurs eraan herinneren dat de gemeten incentives voor de consumptie van fossiele brandstoffen in dit rapport, zoals subsidies en verschillen in accijnzen, geen schatting vormen van de potentiële begrotingsinkomsten die zouden voortvloeien uit de afschaffing ervan. Fossielebrandstofsubsidies zijn vaak ingevoerd om bijvoorbeeld kwetsbare gezinnen te ondersteunen of om de competitiviteit van bedrijven te verbeteren. Deze subsidies afschaffen zal in vele gevallen dus ook een vorm van compensatie vereisen, waarbij het prijssignaal voor fossiele brandstoffen niet meer wordt verstoord.

Als we de begrotingsinkomsten willen inschatten, moeten we daarnaast ook rekening houden met gedragsaanpassingen en de impact van andere maatregelen op nationaal, gewestelijk en Europees niveau. Wanneer een fossielebrandstofsubsidie wordt afgeschaft, stijgt de prijs van die brandstof en kunnen bedrijven en gezinnen bijvoorbeeld minder fossiele brandstof verbruiken of investeren in duurzame alternatieven. Hierdoor kunnen de begrotingsinkomsten lager uitvallen dan de subsidiebedragen uit de inventaris.

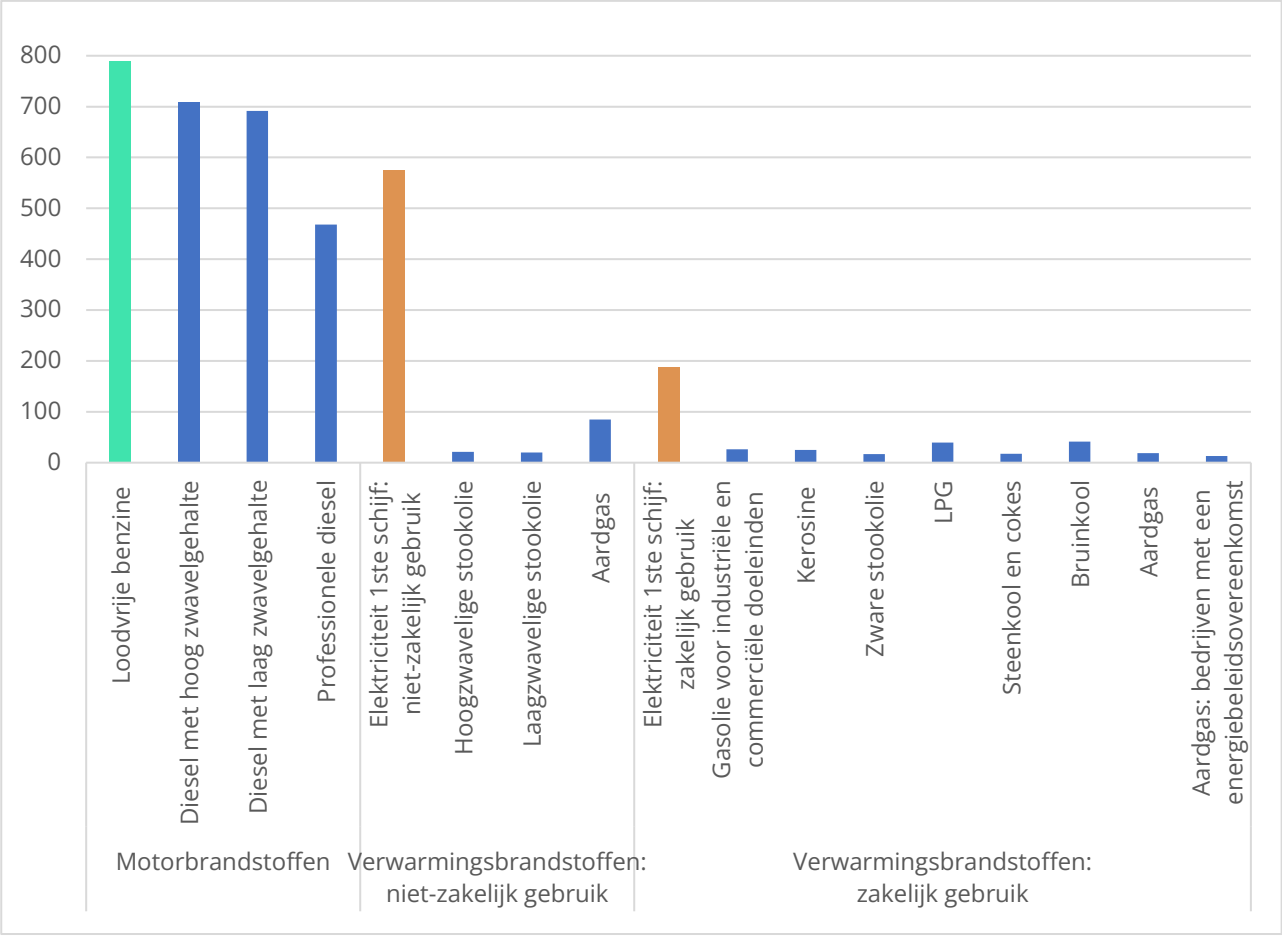
Ten slotte zijn de inschattingen van tariefverschillen sterk afhankelijk van het gekozen referentietarief. In een eerste fase hebben wij gekozen voor loodvrije benzine (nu benchmark 1 genoemd). Sinds 2025 nemen we voor vergelijkingsdoeleind ook een tweede referentietarief op, waarbij een onderscheid wordt gemaakt op basis van gebruik, namelijk motorbrandstof en verwarmingsbrandstof (benchmark 2).

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, 2024)



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"[6]. 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 (EHS), 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.

[6] 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 voor benchmarks 1 en 2, in 2024 (in miljoen €)

	Benchmark 1	**Benchmark 2**
	Motorbrandstoffen	
Loodvrije benzine	0,0	0,0
Gasolie met hoog zwavelgehalte	0,0	0,0
Gasolie met laag zwavelgehalte	273,3	273,3
Totaal motorbrandstoffen	273,3	273,3
	Verwarmingsbrandstoffen	
Kerosine (exclusief luchtvaart)	0,0	0,0
Zware stookolie	7,9	1,8
LPG	6,4	1,3
Aardgas: zakelijk	2.143,7	470,3
Aardgas: niet-zakelijk	1.945,6	1.353,3
Steenkool en cokes	0,2	0,0
Totaal verwarmingsbrandstoffen	4.103,8	1.826,6

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 voor benchmarks 1 en 2, in 2024 (in miljoen €)

	Benchmark 1	Benchmark 2
	Motorbrandstoffen	
Terugbetaling van professionele diesel	831,2	831,2
Totaal motorbrandstoffen	831,2	831,2
	Verwarmingsbrandstoffen	
	Zakelijk gebruik	
Gasolie - industrieel en commercieel gebruik	365,9	77,4
Kerosine gebruikt als verwarmingsbrandstof	30,5	21,9
Kerosine - industrieel en commercieel gebruik	1,3	0,3
Aardgas tegen verlaagd tarief	903,0	203,0
	Niet-zakelijk gebruik	
Huisbrandolie - hoog zwavelgehalte	309,7	223,2
Huisbrandolie - laag zwavelgehalte	1.526,7	1.101,3
Huisbrandolie - totaal	1.836,4	1.324,5
LPG gebruikt als verwarmingsbrandstof	127,6	92,2
Kolen en cokes - vrijstelling voor huishoudens	10,8	7,9
Totaal verwarmingsbrandstoffen	3.275,6	1.727,2

Tabel 3 geeft een overzicht van de in dit rapport geïdentificeerde subsidies volgens benchmark 1, met uitzondering van grensgevallen. De directe subsidies bedragen €10.781,9 miljoen voor het jaar 2024 ofwel 1,7% van het bbp. In 2021 werden ze geschat op 2,4% van het bbp, een daling van 0,7% van het BBP in vier jaar tijd. Deze daling wordt voornamelijk verklaard door een vermindering van de in 2024 verbruikte volumes aardgas in vergelijking met 2021. Hoewel de algemene trend tussen 2021 en 2024 neerwaarts is, zijn de verbruikte volumes tussen 2023 en 2024 wel toegenomen. Een andere neerwaartse factor is de elektrificatie van het wagenpark van bedrijfswagens, die leidt tot een vermindering van de subsidie gekoppeld aan de brandstofkaarten

De subsidies voor het internationale lucht- en zeevervoer bedragen in 2024 €1.006,5 miljoen euro, oftewel 0,2% van het bbp. Voor de luchtvaartsector wordt het bedrag van de vrijstelling voor kerosine geraamd op 754,6 miljoen euro in 2024, een voortdurende stijging sinds 2020 na een daling als gevolg van de impact van de Covid-crisis op de luchtvaartsector. De vrijstelling voor het zeevervoer wordt in 2024 geschat op 226,9 miljoen euro voor zware stookolie en 24,9 miljoen euro voor diesel. De tariefverschillen in 2024 blijven echter lager dan het niveau van 2021. 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 0,04%, waarbij de belangrijkste post bestaat uit de btw-vrijstelling op vliegtuigtickets. Het niveau in 2024 is vergelijkbaar met dat van 2019, na een aanzienlijke daling als gevolg van de impact van de covidcrisis op de luchtvaartsector.

Sinds 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 2024 het equivalent van 69,9% van het eindenergieverbruik van de industriële sector in België of 103,1% van het eindenergieverbruik van de huishoudens.

Het fiscale regime voor bedrijfswagens wordt voortaan opgenomen als een milieuschadelijke subsidie (EHS). Het bedrag vertoont een aanhoudende stijging over de waargenomen periode.

Tabel 3 Subsidies voor fossiele brandstoffen – benchmark 1 (in miljoen €)

	2021	2022	2023	2024
Directe subsidies				
Overdrachten - permanente maatregelen	**132,7**	**516,7**	**333,3**	**120,2**
Sociaal tarief – aardgas	95,3	428,2	268,2	96,3
Sociaal tarief - elektriciteit (*)	23,6	67,4	48,6	11,2
Sociaal Verwarmingsfonds	13,8	21,1	16,5	12,6
Overdrachten - tijdelijke maatregelen	**64,3**	**446,3**	**541,0**	**30,3**
Uitgebreid sociaal tarief – aardgas (RVT)	36,8	378,4	462,2	27,7
Uitgebreid sociaal tarief - elektriciteit (RVT) (*)	8,4	67,9	78,8	2,6
Eenmalig forfait van €80	19,2			
Inkomstenbelastingen en sociale bijdragen	**709,0**	**1.173,8**	**911,7**	**721,0**
Tankkaarten	688,2	1.119,3	852,8	661,6
Laadkaarten (*)	20,8	54,5	58,9	59,4
BTW	**55,4**	**977,1**	**1.049,0**	**918,4**
BTW – verlaagd tarief voor gas voor huishoudens	0,0	610,1	694,3	635,2
BTW – verlaagd tarief voor elektriciteit voor huishoudens	0,0	277,1	285,6	226,9
BTW - tankkaarten	53,9	88,2	67,7	52,8
BTW – laadkaarten (*)	1,5	1,7	1,4	1,4
BTW - verlaagd tarief op steenkool	2,7	2,1	2,1	2,1
Accijnzen	**11.131,2**	**10.332,0**	**8.827,0**	**8.992,1**
Verschillen in tarieven tussen producten				
Diesel	342,0	385,3	350,2	273,3

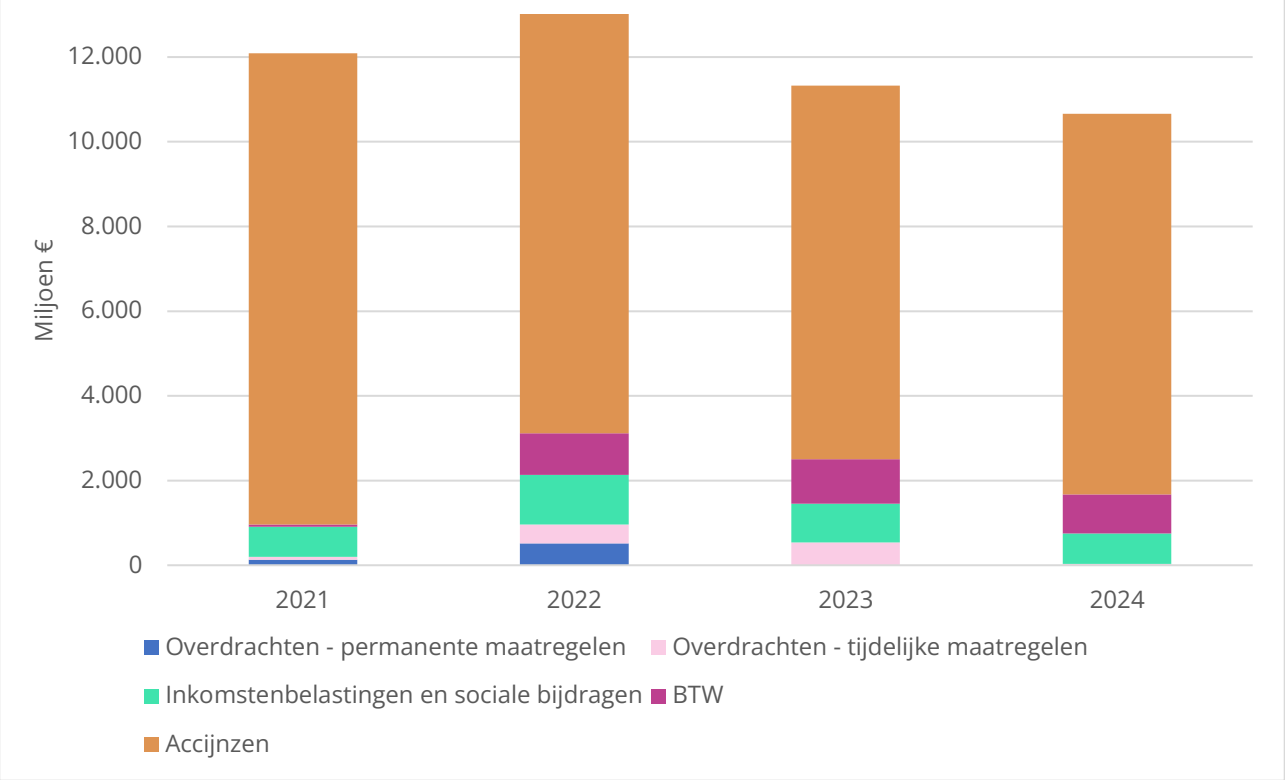
Kerosine	0,0	0,0	0,0	0,0
Zware stookolie	16,9	20,1	10,2	7,9
LPG	9,7	9,2	6,1	6,4
Aardgas	5.124,3	4.854,2	3.722,4	4.089,4
Steenkool en cokes	0,2	0,7	0,2	0,2
Subtotaal	5.493,2	5.269,4	4.089,1	4.377,1
Specifieke tarieven voor hetzelfde product				
Terugbetaling van professionele diesel	1.052,0	557,9	772,5	831,2
Diesel - industrieel en commercieel gebruik	375,0	412,5	377,1	365,9
Kerosine - industrieel en commercieel gebruik	2,4	1,3	1,3	1,3
Aardgas tegen verlaagd tarief	1.190,6	1.295,2	1.052,1	903,0
Stookolie	2.096,5	1.856,8	1.798,2	1.836,4
LPG gebruikt als verwarmingsbrandstof	140,0	120,3	117,8	127,6
Kerosine gebruikt als verwarmingsbrandstof	41,5	36,9	34,9	30,5
Kolen en cokes - vrijstelling voor huishoudens	21,9	16,4	11,0	10,7
Subtotaal	4.919,9	4.297,3	4.164,9	4.106,7
Subsidies op intermediair verbruik				
Fabricage, ontwikkeling, testen en onderhoud van vliegtuigen en schepen	7,5	5,1	5,8	5,2
Vervoer per spoor	16,0	15,7	15,9	15,6
Binnenvaart	86,1	90,5	82,7	84,3
Baggerwerkzaamheden	45,9	24,0	25,9	24,7
Land- en tuinbouw, visteelt en bosbouw	562,6	629,9	442,8	378,5
Subtotaal	718,0	765,2	573,0	508,3
Totaal directe subsidies	**12.092,8**	**13.445,9**	**11.661,9**	**10.781,9**
In % BBP	**2,4%**	**2,4%**	**1,9%**	**1,7%**
	Internationaal lucht- en zeevervoer			
Accijnsvrijstelling voor kerosine - luchtvaart	594,2	687,7	689,5	754,6
Accijnsvrijstelling voor zware stookolie - internationaal zeevervoer	241,9	232,8	212,8	226,9

Accijnsvrijstelling voor diesel - internationaal zeevervoer	57,6	55,2	46,8	25,0
Totaal internationaal lucht- en zeevervoer	**893,7**	**975,7**	**949,0**	**1006,5**
In % BBP	**0,2%**	**0,2%**	**0,2%**	**0,2%**
Indirecte subsidies				
BTW - Vrijstelling voor vliegtickets	87,5	180,4	208,8	224,5
Totaal indirecte subsidies	**87,5**	**180,4**	**208,8**	**224,5**
In % BBP	**0,02%**	**0,03%**	**0,03%**	**0,04%**
Milieuschadelijke subsidies (EHS)				
Bedrijfswagens	1.998,4	2.880,3	3.153,0	3.141,7
Totaal milieuschadelijke subsidies	**1.998,4**	**2.880,3**	**3.153,0**	**3.141,7**
In % BBP	**0,4%**	**0,5%**	**0,5%**	**0,5%**

(*) Sociaal tarief-elektriciteit, uitgebreid sociaal tarief-elektriciteit (RVT), eenmalig forfait van €80, laadkaarten en verlaagd BTW-tarief op elektriciteit: elektriciteitsmix in aanmerking genomen.

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

Grafiek 2 Directe subsidies voor fossiele brandstoffen per instrument - benchmark 1 (2021-2024, in miljoen €)

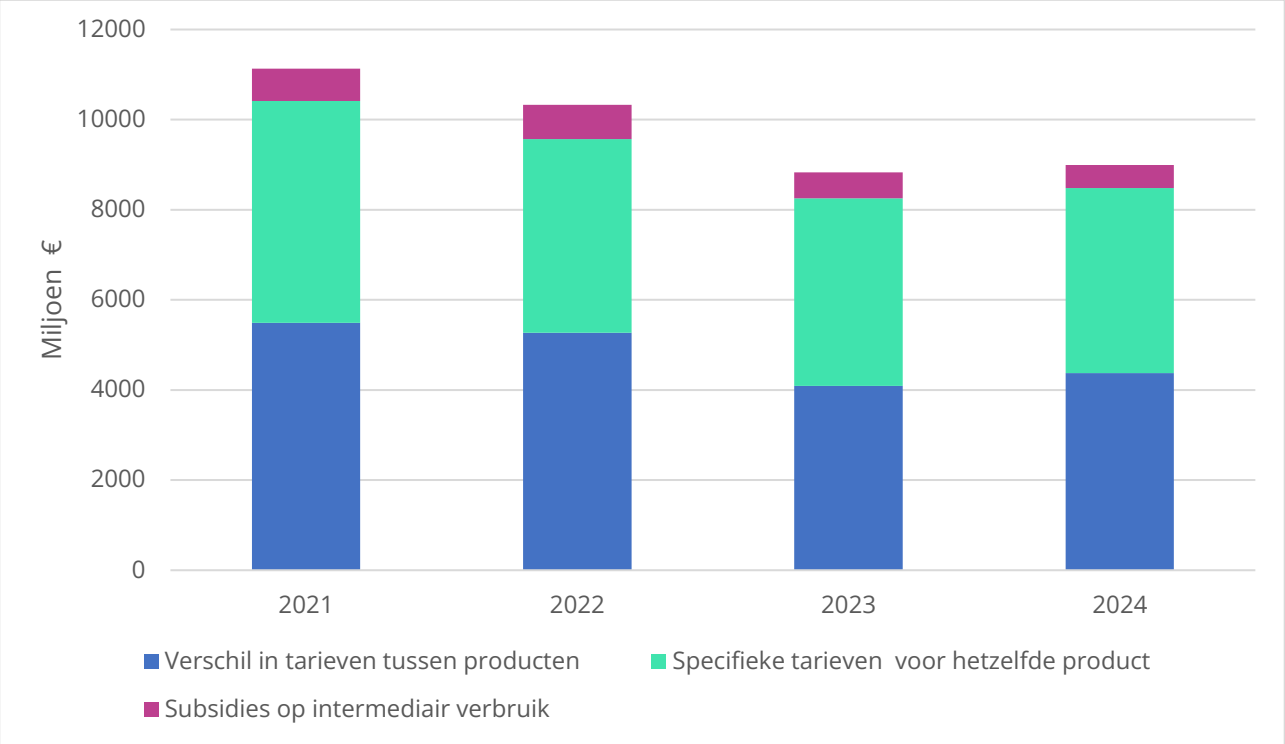


De subsidies in de vorm van overdrachten bedroegen €120,2 miljoen in 2024 en keren terug naar een niveau dat vergelijkbaar is met dat van 2021, na een piek in 2022 en 2023 als gevolg van de verhoging van het sociaal tarief[7]. Dit zijn overdrachten aan individuen en deze subsidies hebben sociale doelstellingen. Tankkaarten is de enige directe subsidie die via de inkomstenbelastingen wordt toegekend. Het geraamde bedrag is 661,6 miljoen euro in 2024 en vertoont sinds 2022 een dalende trend als gevolg van de elektrificatie van het wagenpark. Wat de BTW betreft, geldt er sinds 2022 een verlaagd tarief op gas en elektriciteit die door huishoudens wordt verbruikt. De kost hiervan wordt in 2024 respectievelijk geraamd op 635,2 miljoen euro voor gas en 226,9 miljoen euro voor elektriciteit.

Accijnzen zijn duidelijk het belangrijkste instrument dat wordt gebruikt om subsidies te verlenen voor fossiele brandstoffen. De vrijstellingen en verlaagde accijnstarieven worden geraamd op 8.992,1 miljoen euro in 2024 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 rechtvaardigden. 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 – benchmark 1 (2021-2024, in miljoen €)



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 4.377,1 miljoen euro in 2024[8], een stijging ten opzichte van 2023. Tussen 2015 en 2019 daalde dit bedrag door de verhoging van de accijnzen op diesel, die dichter bij de accijnzen op loodvrije benzine zijn komen te liggen, die hier het referentiepunt vormen. 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. 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 kenden een daling in 2020 als gevolg van de covidcrisis, evenals in 2022 en

[7] Rekening houdend, voor subsidies in verband met elektriciteit, met het aandeel van fossiele brandstoffen in de energiemix.
[8] 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 dubbeltelling.

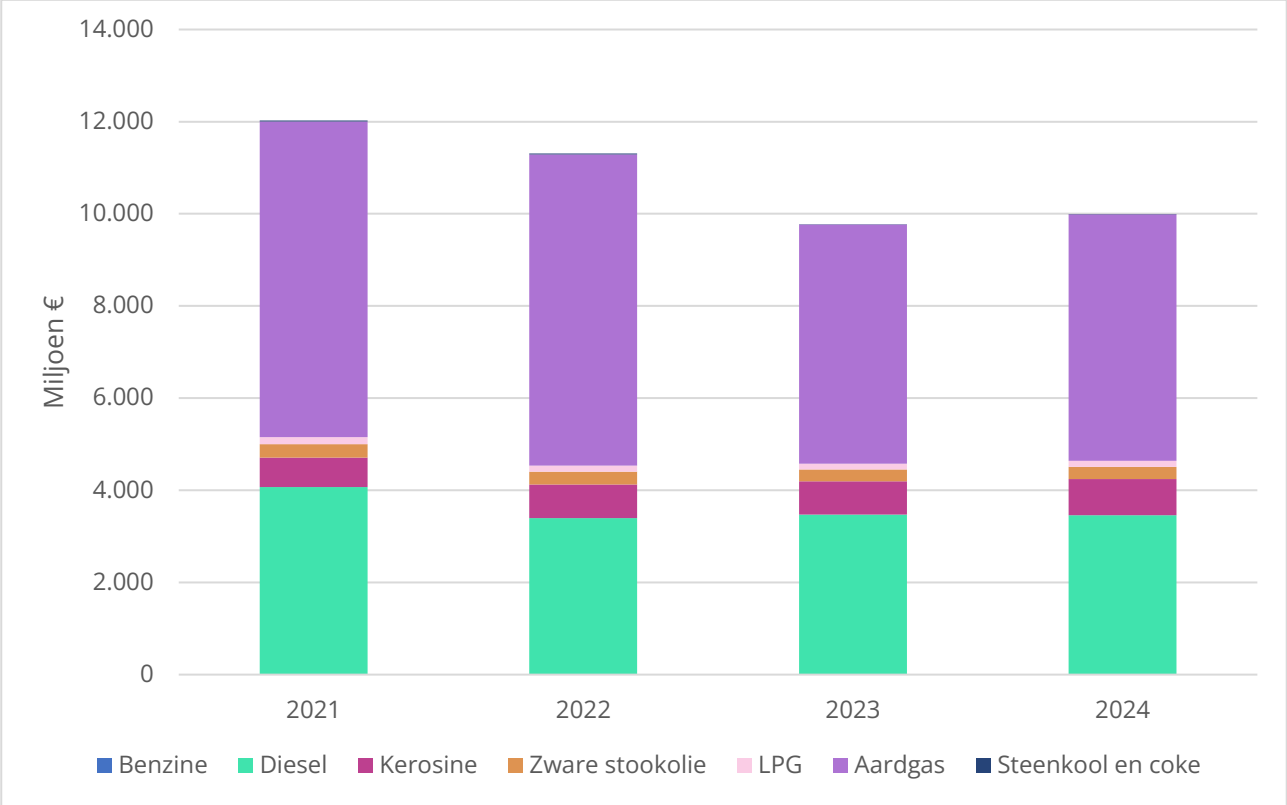
2023 als gevolg van de gevolgen van de oorlog in Oekraïne. Het bedrag voor het jaar 2024 is opnieuw gestegen, als gevolg van de lichte verhoging van de accijnstarieven voor particulieren en vooral door de toename van de verbruikte volumes, zowel bij particulieren als bij professionelen

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[9]. Het bedrag van deze categorie subsidies wordt geraamd op 4.106,7 miljoenen euro in 2024 en vertoont een aanhoudende daling sinds 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.

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 508,3 miljoen euro in 2024. 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 type van subsidie – benchmark 1 (2021-2024, in miljoen €)



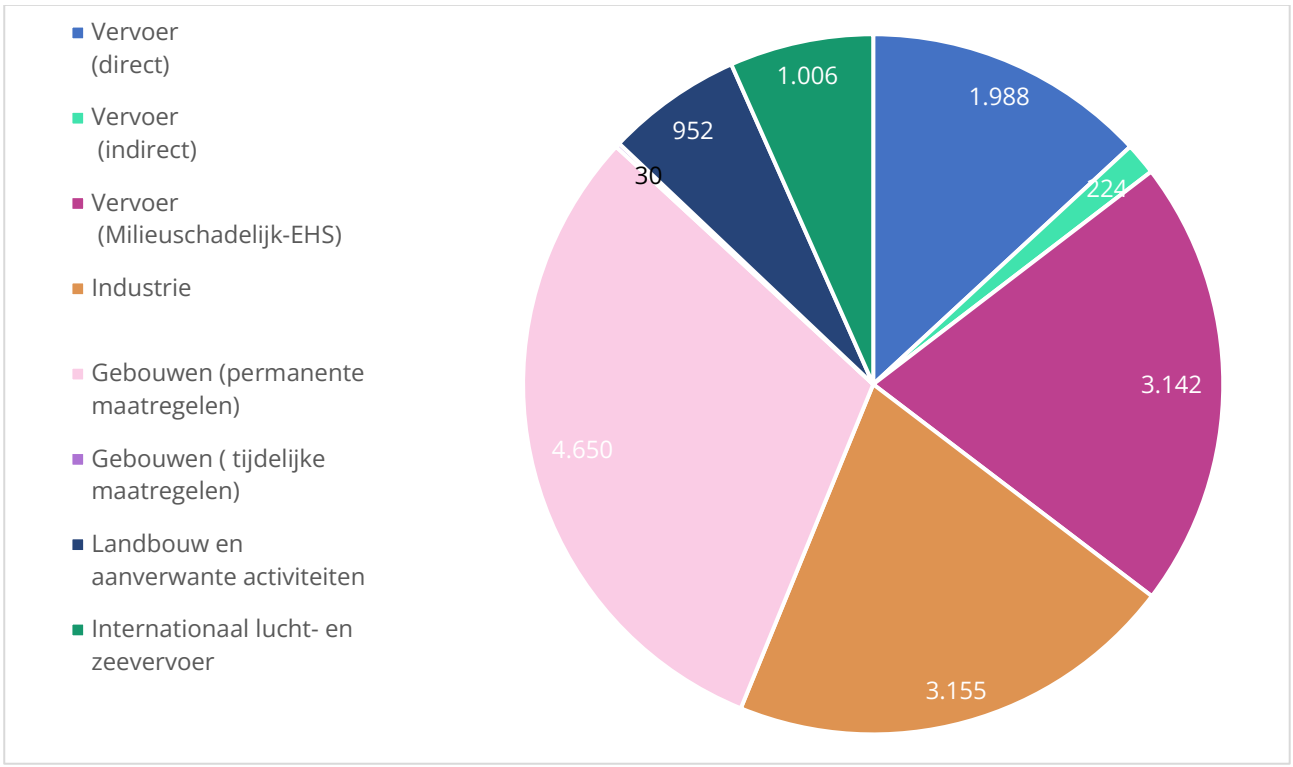
Het leeuwendeel van de subsidies slaat op diesel en aardgas. In het geval van diesel is een deel van de subsidie afkomstig van het verschil in belastingheffing (in energie-eenheden) dat overblijft ten opzichte van ongelode benzine. Het grootste deel is echter afkomstig van de speciale regelingen voor 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.

[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.

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 2024 volgens benchmark 1. Het omvat zowel directe als indirecte subsidies en ook om bedrijfswagens, die als milieuschadelijke subsidies worden aangemerkt.

De transportsector ontvangt 1.987,6 miljoen euro aan directe subsidies, d.w.z. 18,5% van het totaal aan directe subsidies. De indirecte subsidies aan deze sector bedragen 224,5 miljoen euro terwijl milieuschadelijke subsidies (EHS) 3.141,7 miljoen euro belopen. De subsidies voor het internationale lucht- en zeevervoer bedragen € 1.006,5 miljoen. De andere sectoren ontvangen alleen directe subsidies: de industrie voor 3.154,9 miljoen euro (29,3 % van de directe subsidies), gebouwen voor 4.649,6 miljoen euro (43,2%) en landbouw en aanverwante activiteiten voor 951,6 miljoen euro (8,8%). 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 2024 slechts 0,9% vertegenwoordigt van de toegevoegde waarde die door de ganse economie wordt geproduceerd.

Grafiek 5 Verdeling van de subsidies per sector - benchmark 1 (in miljoen €, 2024)



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 in 2024 per sector - benchmark 1

	Miljoen €	% subtotaal
Transport		
Tankkaarten (PB en RSZ)	661,6	33,3%
Laadkaarten (PB en RSZ)	59,4	3,0%
Tankkaarten (BTW)	52,8	2,7%
Laadkaarten (BTW)	1,4	0,1%
Verschil in basistarieven tussen producten (accijnzen)	281,4	14,2%
Terugbetalingen voor professionele diesel (accijnzen)	831,2	41,8%
Vrijstelling voor de binnenvaart (accijnzen)	84,3	4,2%
Vrijstelling voor vervoer per spoor (accijnzen)	15,6	0,6%
Subtotaal - directe subsidies	*1.987,6*	*100,0%*
Vrijstelling op vliegtuigbrandstof (accijnzen)	754,6	75,0%
Vrijstelling voor het zeevervoer (accijnzen)	251,9	25,0%
Subtotaal - subsidies aan internationaal lucht- en zeevervoer	*1.006,5*	*100,0%*
Vrijstelling voor vliegtickets (BTW)	224,5	100,0%
Subtotaal - indirecte subsidies	*224,5*	*100,0%*
Bedrijfswagens (PB, BTW, RSZ)	3.141,7	100,0%
Subtotaal-milieuschadelijke subsidies	*3.141,7*	*100,0%*
Totaal Transport	**6.360,2**	
Industrie		
Verschil in basistarieven tussen producten (accijnzen)	1.854,7	58,79%
Verlaagd dieseltarief (accijnzen)	365,9	11,60%
Verlaagd aardgastarief (accijnzen)	903,0	28,62%
Vrijstelling voor baggerwerkzaamheden (accijnzen)	24,7	0,8%
Andere (accijnzen)	6,5	0,20%
Totaal Industrie	**3.154,9**	100,00%

Gebouwen		
Overdrachten aan individuele personen (sociale tarieven enz.) (*)	120,2	2,6%
Verlaagd tarief op gas voor huishoudens (BTW)	635,2	13,7%
Verlaagd tarief op elektriciteit voor huishoudens (BTW)	226,9	4,9%
Verschil in basistarieven tussen producten (accijnzen)	1.963,0	42,2%
Vrijstelling voor stookolie (accijnzen)	1.533,4	33,0%
Vrijstelling voor LPG (accijnzen)	127,6	2,7%
Andere (accijnzen)	43,4	0,9%
Totaal Gebouwen - permanente maatregelen	**4.649,6**	100,0%
Uitgebreid sociaal tarief - aardgas (VT)	27,7	91,5%
Uitgebreid sociaal tarief - elektriciteit (VT) (*)	2,6	8,5%
Totaal Gebouwen - tijdelijke maatregelen	**30,3**	**100,0%**
Landbouw en andere activiteiten		
Verschil in basistarieven tussen producten (accijnzen)	270,1	28,4%
Vrijstelling voor land-, tuin- en bosbouwtrekkers (accijnzen)	303,1	31,8%
Vrijstellingen op intermediair verbruik (accijnzen)	378,5	39,8%
Totaal Landbouw en andere activiteiten	**951,6**	100,0%
Totaal directe subsidies	**10.774,0**	

(*) Sociaal tarief-elektriciteit, uitgebreid sociaal tarief-elektriciteit (RVT), eenmalig forfait van €80, laadkaarten en verlaagd BTW-tarief op elektriciteit: elektriciteitsmix in aanmerking genomen.
(**) 0,1% van de rechtstreekse subsidies kon niet aan een specifieke sector worden toegewezen, zodat er een verschil is tussen het totaal in de sectortabel en het totaal van de rechtstreekse subsidies.

In de transportsector zijn de grootste directe subsidieposten de terugbetaling professionele diesel en de tankkaarten voor bedrijfswagens, die respectievelijk 41,8% en 39,1% 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 (58,8%) 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. Opgemerkt moet worden dat subsidies voor niet-energetisch gebruik (feedstocks), die niet in bovenstaande tabel zijn opgenomen, een aanzienlijk deel vertegenwoordigen van de door de industrie verbruikte volumes die zijn vrijgesteld van accijnzen.

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, dat sinds 2022 bovendien geniet van een verlaagd btw-tarief.

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 28,4% van het totaal en de sectorale regelingen voor 71,6%.

Slotbeschouwingen

We identificeren in dit rapport subsidies aan de hand van het criterium of zij het gebruik van fossiele brandstoffen direct of indirect subsidiëren.

Sommige bevindingen van de eerdere edities van de federale inventaris van subsidies voor fossiele energie blijven bestaan. Een daarvan is het probleem van de transparantie. De meeste subsidies worden toegekend via het belastingstelsel. Tariefverschillen zijn echter niet rechtstreeks identificeerbaar, in tegenstelling tot begrotingsuitgaven, omdat belastinginkomsten worden uitgedrukt zonder de inkomstenverliezen als gevolg van belastinguitgaven. Bovendien is een aanzienlijk deel van de via het belastingstelsel verstrekte subsidies niet gekwantificeerd in de federale inventaris van fiscale uitgaven.

De directe subsidies voor fossiele brandstoffen liggen zowel in absolute aantallen als in percentage van het bbp lager dan voorgaande jaren. Dit is voornamelijk gelinkt aan de daling van verbruikte volumes fossiele brandstoffen (bv. aardgas) en de elektrificatie van het wagenpark (bv. tankkaarten). De indirecte subsidies, subsidies voor internationaal lucht- en scheepvaart en de milieuschadelijke subsidies zijn de afgelopen jaren gestegen.

De subsidies voor fossiele brandstoffen blijven significant aanwezig in alle sectoren en bijkomende maatregelen zijn nodig om gehoor te geven aan de aanbevelingen, bv. van de Europese Commissie, om subsidies voor fossiele brandstoffen uit te faseren.

In het Nationaal Energie- en Klimaatplan 2025[a] bevestigt de federale regering dat ze waar mogelijk de ondersteuning voor fossiele brandstoffen geleidelijk afbouwt.

Bij de besprekingen over de geleidelijke afschaffing van deze subsidies zal rekening moeten worden gehouden met de specifieke doelstellingen van bepaalde subsidies, met name de sociale doelstellingen. De hervorming ervan moet het wegnemen van schadelijke effecten voor het milieu verzoenen met de verwezenlijking van de specifieke doelstellingen die met andere, niet milieuschadelijke middelen worden nagestreefd. De aspecten van een rechtvaardige transitie zijn onlosmakelijk verbonden met discussies over mogelijkheden voor hervormingen.

[a] https://www.nationaalenergieklimaatplan.be/nl



Health
Food Chain Safety
Environment