



Federale
Overheidsdienst
FINANCIEN

FEDERALE INVENTARIS VAN

SUBSIDIES

VOOR

FOSSIELE

BRANDSTOFFEN

Mei 2024



Volksgezondheid
Veiligheid van de Voedselketen
Leefmilieu

SAMENVATTING

.be



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

Mei 2024

Een elektronische versie van het volledige rapport (in Nederlands en Frans) en van deze samenvatting (ook in Frans en Engels) zijn beschikbaar via het internet:

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

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

1 Achtergrond

Dit document is een bijwerking van de eerste twee edities van de federale Inventaris van subsidies voor fossiele brandstoffen.

In 2021 werd een eerste inventaris opgemaakt van de federale steunmaatregelen voor fossiele brandstoffen in het kader van de verbintenis in het Nationaal Energie-Klimaatplan (NEKP) om een dergelijke inventaris op te maken en een plan aan te nemen voor de geleidelijke afschaffing van deze subsidies voor fossiele brandstoffen. In 2023 is een tweede rapport gepubliceerd, in het kader van de nieuwe rapporteringsverplichtingen over de uitvoering van de Europese verordening inzake governance van de energie-unie en van de klimaatactie¹.

Hoewel deze subsidies over het algemeen werden ingevoerd om te beantwoorden aan sociale doelstellingen of voor het behoud van de competitiviteit, gaan zij in hun huidige vorm in tegen de inspanningen om de samenleving koolstofarm te maken en de luchtkwaliteit te verbeteren. Ze zorgen ervoor dat economieën vasthouden aan koolstofintensieve technologieën, ze ondermijnen de inspanningen om het concurrentievermogen van sectoren die bijdragen tot het koolstofarm maken van de economie te vergroten, en kunnen sociaal onrechtvaardig zijn.

Recente ontwikkelingen wijzen echter op een bereidheid om de steun voor fossiele brandstoffen geleidelijk af te schaffen, zowel op Europees niveau (voorstel tot herziening van de richtlijn inzake de belasting van energieproducten) als op Belgisch niveau (publicatie van een studie over milieubelastingen in het bijzonder). Ter gelegenheid van COP28 heeft België de *Joint Statement on Fossil Fuel Subsidies* ondertekend. Het door Nederland gelanceerde initiatief heeft tot doel de transparantie te vergroten, bestaande internationale overeenkomsten te evalueren die hervormingen belemmeren en nationale strategieën te ontwikkelen voor de geleidelijke afschaffing van subsidies voor fossiele brandstoffen. Deze verbintenis vereist de uitvoering van concrete acties door de ondertekenende landen.

Het is daarom bijzonder belangrijk om een dergelijke inventaris van federale maatregelen ter ondersteuning van fossiele brandstoffen regelmatig bij te werken, gezien de evolutie van de gegevens van het ene jaar op het andere, als gevolg van het stopzetten of nemen van bepaalde maatregelen. Dit is het doel van deze publicatie, die een systematische evaluatie van subsidies voor fossiele brandstoffen tot 2021 omvat².

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. Voor de accijnzen hebben wij gekozen voor één

¹ Regulation on the Governance of the Energy Union and Climate Action (2018/1999/EU).

² Zie ook aanvullende publicatie, *The landscape of carbon and energy pricing and taxation in Belgium*, 2023, beschikbaar op [landscapes-carbon-energy-pricing-taxation.pdf](https://climat.be/landscapes-carbon-energy-pricing-taxation.pdf) (climat.be).

enkel ijkpunt, namelijk het accijnstarief voor loodvrije benzine, en niet voor “één tarief per product”³. 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).

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.

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. De fiscale regeling voor bedrijfswagens heeft ook tot doel de belastingdruk op arbeid te verlichten, met name wat het marginale tarief betreft. Dit sluit niet uit dat het gebruik van fossiele brandstoffen - direct of indirect - wordt gesubsidieerd. 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.

Bovendien hebben we in deze derde editie de inventarisatie uitgebreid in vergelijking met eerdere edities. Deze laatste omvat nu enerzijds het onderzoek van subsidies voor niet-energetisch gebruik of *feedstocks*. Anderzijds voegen we als grensgeval ook de activiteiten in fossiele brandstoffen van de financieringsinstrumenten van de federale overheid toe.

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 bedrijfswagens, 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 geeft een overzicht van de in dit rapport geïdentificeerde subsidies, met uitzondering van grensgevallen. De directe subsidies bedragen 12.096 miljoen euro voor 2021, of 2,4 procentpunten van het bbp. Ze werden geschat op 2,8% van het BBP in 2017, een daling van bijna 15% over 5 jaar. 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. 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 2021 894 miljoen euro, oftewel 0,2% van het bbp. Voor de luchtvaartsector wordt het bedrag van de vrijstelling voor kerosine geraamd op 594 miljoen euro in 2021, een stijging ten opzichte van 2020 maar nog steeds lager dan het niveau van 2019 als gevolg van de impact van de Covid-crisis op de luchtvaartsector. De vrijstelling voor het zeevervoer wordt in 2021 geschat op 242 miljoen euro voor zware stookolie en 58 miljoen euro voor diesel. Deze bedragen zijn hoger dan in 2020.

³ In de Federale Inventaris van fiscale uitgaven wordt een productspecifiek tarief gekozen op grond van het feit dat accijnzen specifieke belastingen zijn.

Tabel 1. Lijst van de subsidies voor fossiele brandstoffen (in miljoen €)

	2017	2018	2019	2020	2021
Directe subsidies					
Overdrachten - permanente maatregelen	152,1	156,7	178,2	165,6	173,1
Sociaal tarief – aardgas	70,0	74,0	89,0	79,0	95,3
Sociaal tarief - elektriciteit (*)	32,8	33,8	36,7	35,2	28,0
OCMW-Gasfonds	22,0	22,0	25,0	25,1	25,2
OCMW-Elektriciteitsfonds (*)	10,0	10,0	10,9	11,7	10,8
Sociaal stookoliefonds	17,3	16,9	16,6	14,6	13,8
Overdrachten - tijdelijke maatregelen					215,8
Uigebreed sociaal tarief – aardgas (RVT)					154,8
Uigebreed sociaal tarief - elektriciteit (RVT) (*)					38,3
eenmalig forfait van 80€ (*)					22,7
Inkomstenbelastingen	411,4	520,8	534,5	553,2	667,1
Tankkaarten	411,4	520,8	534,5	553,2	667,1
BTW	3,7	3,6	2,9	2,4	2,4
Verlaagd tarief op steenkool	3,7	3,6	2,9	2,4	2,4
Accijnzen	11.812,8	10.995,1	10.759,3	10.657,6	11.037,8
Verschillen in tarieven tussen producten					
Diesel	1.049,95	696,03	410,37	257,39	382,94
Kerosine	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Zware stookolie	27,35	25,96	20,07	52,84	16,95
LPG	9,35	6,69	5,41	6,05	9,75
Aardgas	4.884,95	4.848,12	4.741,53	4.538,04	5.124,32
Steenkool en cokes	0,29	10,61	57,38	0,30	0,20
Subtotaal	5.971,87	5.587,42	5.234,76	4.854,61	5.534,17
Specifieke tarieven voor hetzelfde product					
Stookolie	2.534,60	2.266,03	2.129,81	2.263,28	2.096,48
Diesel - industrieel en commercieel gebruik	428,63	386,33	415,58	383,73	375,02
Terugbetaling van professionele diesel	702,86	668,20	958,81	1.215,86	891,51
Kerosine gebruikt als verwarmingsbrandstof	36,95	36,99	34,93	32,46	41,46
Kerosine gebruikt als motorbrandstof	5,67	4,56	3,36	2,28	2,41
LPG gebruikt als verwarmingsbrandstof	118,99	120,28	108,59	138,81	140,01
Aardgas tegen verlaagd tarief	1.270,73	1.250,17	1.091,02	1.031,12	1.190,60
Subtotaal	5.098,43	4.732,57	4.742,10	5.067,55	4.737,50
Subsidies op intermediair verbruik					
Fabricage, ontwikkeling, testen en onderhoud van vliegtuigen en schepen	33,44	28,84	36,85	22,59	22,74
Vervoer per spoor	18,00	22,99	17,67	15,60	15,95
Binnenvaart	94,62	93,09	86,57	84,34	86,13
Baggerwerkzaamheden	78,92	70,31	74,98	53,95	59,09
Land- en tuinbouw, visteelt en bosbouw	517,56	459,93	566,33	559,00	582,17
Subtotaal	742,54	675,15	782,40	735,49	766,09
Totaal directe subsidies	12.380,10	11.676,20	11.474,91	11.378,79	12.096,17
In % BBP	2,8%	2,5%	2,4%	2,5%	2,4%

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

	2017	2018	2019	2020	2021
Internationaal lucht- en zeevervoer					
Accijnsvrijstelling voor kerosine - luchtvaart	627,86	672,95	676,99	471,80	594,17
Accijnsvrijstelling voor zware stookolie - internationale zeevervoer	245,39	304,30	268,07	188,09	241,92
Accijnsvrijstelling voor diesel - internationale zeevervoer	40,46	49,79	44,57	52,08	57,57
Totaal internationaal lucht- en zeevervoer	913,71	1.027,04	989,63	711,97	893,66
In % BBP	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%
Indirecte subsidies					
Bedrijfswagens	1.963,48	2.084,80	2.248,31	2.404,17	2.522,52
BTW - Vrijstelling voor vliegtickets	213,84	222,16	228,26	61,87	86,83
Totaal indirecte subsidies	2.051,74	2.185,64	2.476,57	2.466,04	2.609,35
In % BBP	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%
Subsidies voor producten voor niet-energetisch gebruik (feedstocks)					
Koolteer	198,6	210,0	203,7	192,1	168,9
LPG	1.091,5	1.641,9	1.705,1	1.577,8	1.645,8
Nafta	2.478,2	2.427,1	1.999,5	2.037,5	2.310,8
Zware stookolie	11,9	13,9	14,3	14,2	14,2
White spirit en kookpuntbenzine	9,5	6,3	3,5	5,2	3,3
Smeermiddelen	68,4	64,5	60,9	42,5	46,4
Bitumen	234,0	238,9	219,4	194,9	227,4
Petroleumcokes	13,6	14,6	14,8	17,9	18,1
Paraffine-wassen	13,5	12,5	12,9	12,7	12,9
Overige olieproducten	1.019,4	780,7	685,3	606,9	685,6
Aardgas	868,6	839,0	803,6	902,4	807,7
Totaal niet-energetisch gebruik	6.007,19	6.249,38	5.722,98	5.604,23	5.941,23
In % BBP	1,3%	1,4%	1,2%	1,2%	1,2%

Het subsidieniveau in 2021 blijft 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 0,5 % van het BBP en de belangrijkste post is de fiscale regeling voor bedrijfswagens, waarvan het aantal gedurende de geanalyseerde periode continu is gegroeid.

Nieuw in deze editie zijn de vrijstellingen voor fossiele producten voor niet-energetisch gebruik (grondstoffen). De subsidie, beoordeeld aan de hand van dezelfde benchmark als die voor energieproducten wordt geschat op 1,2% van het bbp in 2021, vergeleken met 1,3% in 2017. Deze bedragen zijn verre van verwaarloosbaar aangezien ze het equivalent vertegenwoordigen van de helft van de directe subsidies.

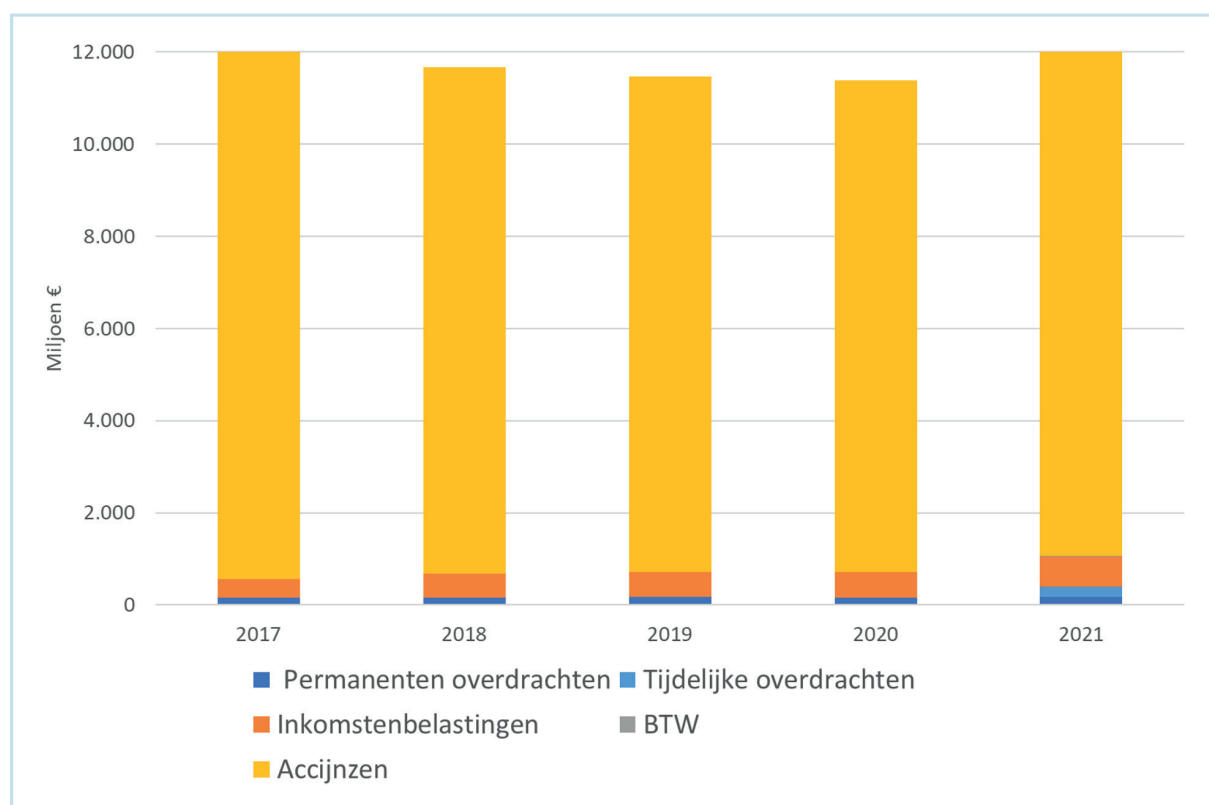
Tabel 1 geeft een gedetailleerd overzicht van de *directe subsidies* per instrument en deze indeling is ook terug te vinden in **Figuur 1**.

De subsidies in de vorm van overdrachten - permanente maatregelen - bedroegen 173 miljoen euro in 2021⁴. Tijdelijke overdrachten bedragen in 2021 ongeveer 216 miljoen euro. Dit zijn overdrachten aan individuen en deze hebben sociale doelstellingen. Tankkaarten is de enige directe subsidie die via de inkomstenbelastingen wordt toegekend. Het geraamde bedrag is 667 miljoen euro in 2021 en stijgt gestaag gedurende de beoogde periode (2017-2021) door het toenemende aantal bedrijfswagens. In 2021 en 2022 is dit geschatte bedrag aanzienlijk hoger vanwege de voortdurende toename van het aantal bedrijfswagens, maar 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.

Accijnzen zijn duidelijk het belangrijkste instrument dat wordt gebruikt om subsidies te verlenen voor fossiele brandstoffen. De vrijstellingen en verlaagde accijnstarieven worden geraamd op 11.038 miljoen euro in 2021 en zijn gestegen ten opzichte van 2020 als gevolg van hogere verbruikte volumes.

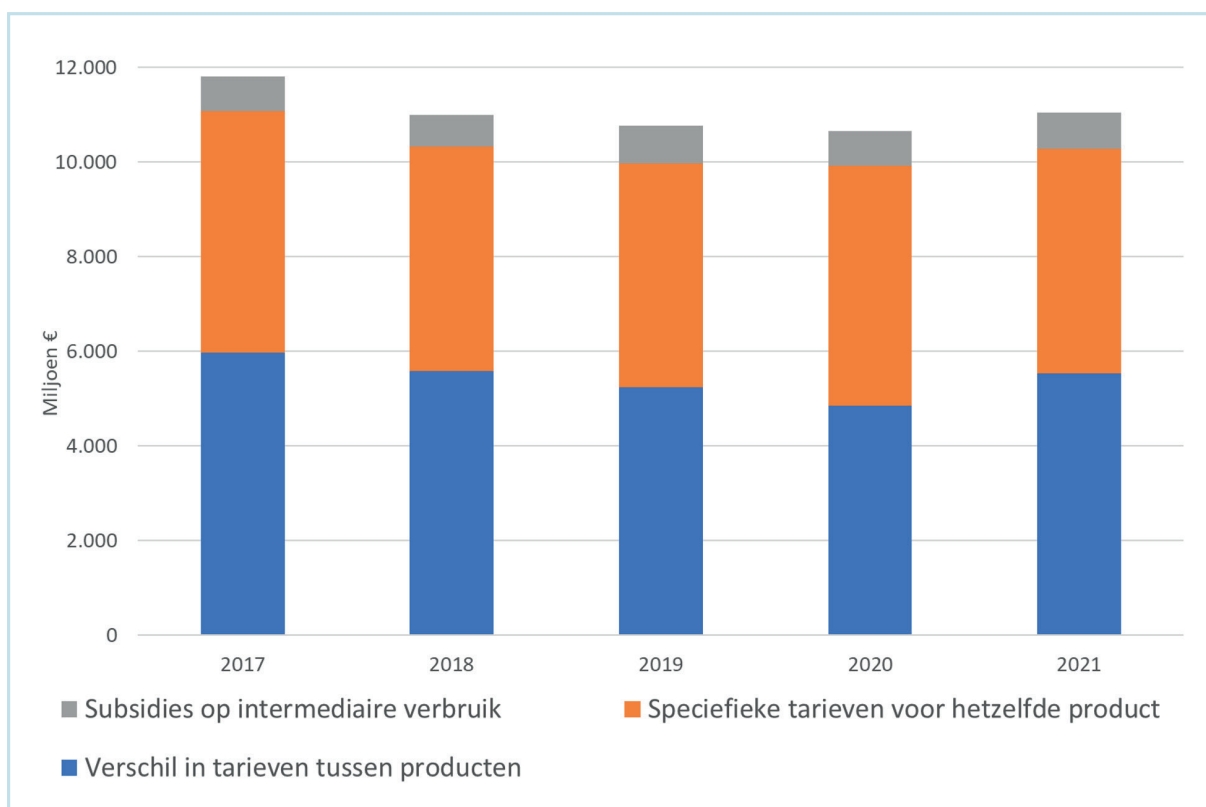
Zoals voor alle fiscale uitgaven hangt het geraamde bedrag af van de gebruikte maatstaf, met name de "benchmark". Zoals hierboven aangegeven, zijn wij van mening dat er geen argumenten zijn die verschillen in belastingtarieven tussen energieproducten rechtvaardigen. Daarom hebben wij het belastingtarief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

Figuur 1. Directe subsidies voor fossiele brandstoffen per instrument (2017-2021, in miljoen €)



⁴ Rekening houdend, voor subsidies in verband met elektriciteit, met het aandeel van fossiele brandstoffen in de energiemix.

Figuur 2. Subsidies voor fossiele brandstoffen, accijnzen, per type van subsidie (2017-2021, in miljoen €)



In [Figuur 2](#) zijn de “accijnzen”-subsidies in verschillende categorieën onderverdeeld. De eerste komt voort uit de verschillen in tarieven tussen de producten. Het overeenkomstige bedrag is 5.534 miljoen euro in 2021⁵, hoger dan in 2020. 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 vormen⁶. 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 zijn in 2020 sterk gedaald en in 2021 sterk gestegen als gevolg van de covid-crisis en het herstel dat daarop volgde.

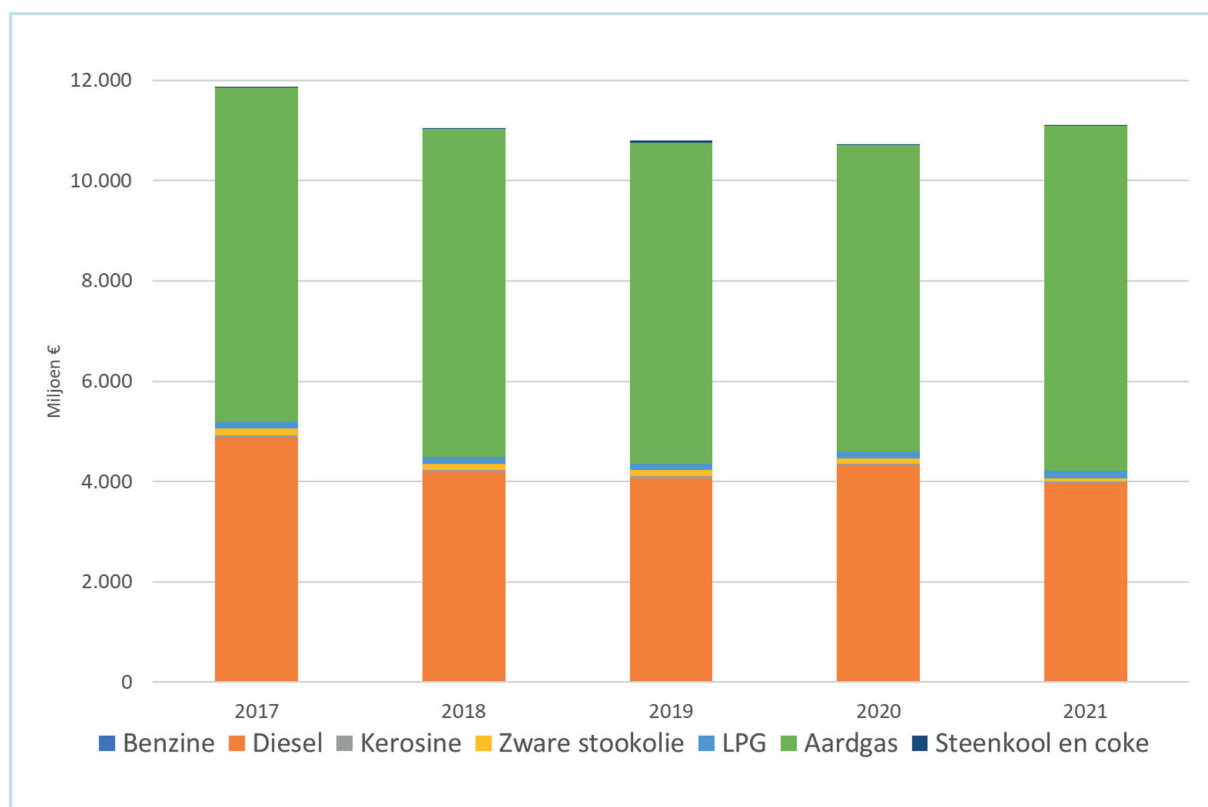
Specifieke tarieven voor hetzelfde product vallen onder de tweede categorie. Deze subsidies zijn opgenomen in de federale Inventaris van fiscale uitgaven, maar het bedrag van de subsidie is niet hetzelfde als in dit rapport, als gevolg van het gebruik van verschillende referentiepunten⁷. Het bedrag van deze categorie subsidies wordt geraamd op 4.738 miljoen euro in 2021 en is gedaald ten opzichte van 2020 en 2019. 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.

⁵ 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 dubbelrekening.

⁶ Merk op dat deze gelijktrekking niet plaatsvindt in termen van energie-eenheden (toe), maar in termen van volume. Hierdoor blijft er aan het eind van de periode een restbedrag aan subsidie voor diesel over.

⁷ 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.

Figuur 3. Subsidies voor fossiele brandstoffen, accijnzen per product
(2017-2021, in miljoen €)



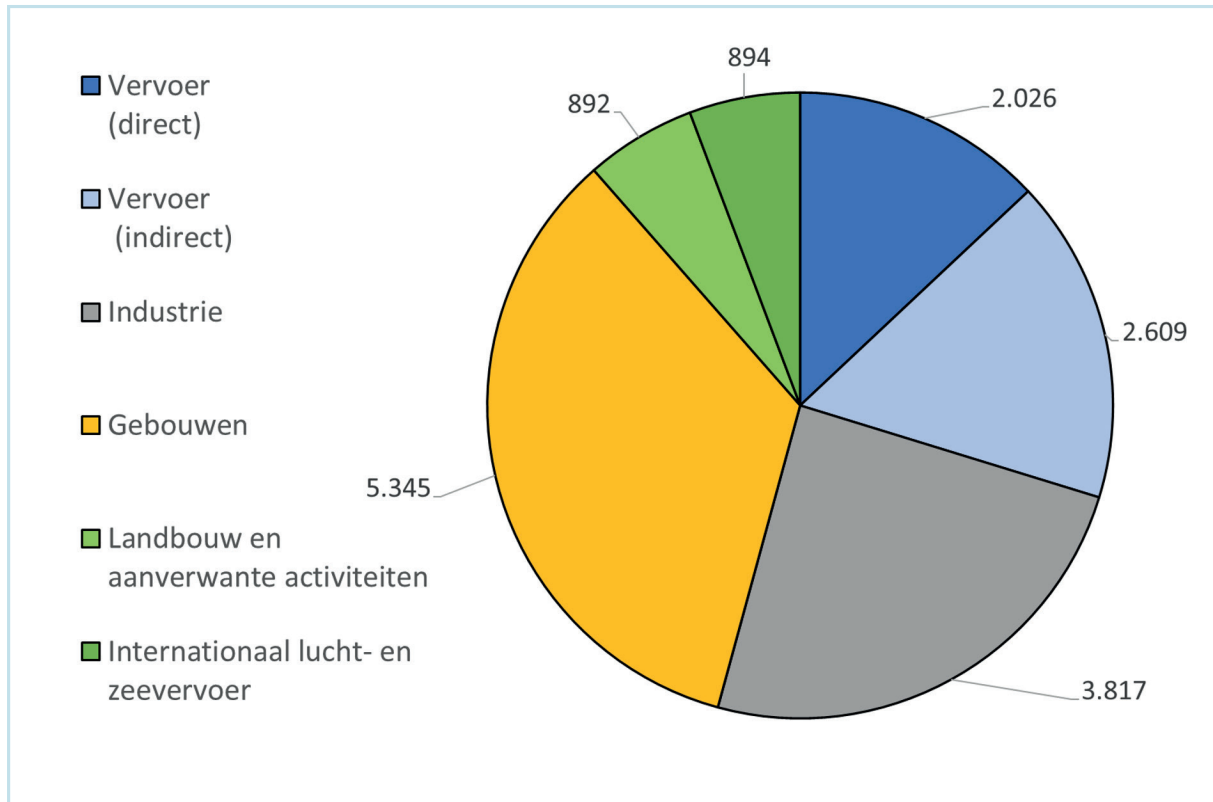
Een derde categorie omvat de subsidies op intermediair verbruik die niet zijn opgenomen in de federale inventaris van fiscale uitgaven. Voor deze categorie hebben wij verschillende informatiebronnen gecombineerd, waaronder de input-outputtabellen en de gegevens die zijn verzameld voor de inventaris van broeikasgasemissies. Het bedrag van deze subsidies wordt aldus geraamd op 766 miljoen euro in 2021. Landbouw (en aanverwante activiteiten) is de belangrijkste post, gevolgd door binnenvaart.

Accijnzensubsidies kunnen ook per product worden ingedeeld, zoals weergegeven in [Figuur 3](#).

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. In het geval van aardgas vloeit de subsidie voort uit de algemene lagere belasting 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.

Figuur 4. Verdeling van de subsidies (uitgezonderd feedstocks) per sector, 2021 Million €



De totale subsidies kunnen worden opgesplitst in de grote sectoren transport, industrie, gebouwen en landbouw en aanverwante activiteiten. [Figuur 4](#) toont het resultaat van deze uitsplitsing voor het jaar 2021. Het omvat zowel directe als indirecte subsidies.

De transportsector ontvangt 2.026 miljoen euro aan directe subsidies, d.w.z. 16,8% van het totaal aan directe subsidies. De subsidies voor het internationale lucht- en zeevervoer bedragen € 894 miljoen. De indirecte subsidies aan deze sector bedragen 2.609 miljoen euro. De andere sectoren ontvangen alleen directe subsidies: de industrie voor 3.817 miljoen euro (31,6% van de directe subsidies), gebouwen voor 5.345 miljoen euro (44,3%) en landbouw en aanverwante activiteiten voor 892 miljoen euro (7,4%). 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 2021 slechts 0,64% vertegenwoordigt van de toegevoegde waarde die door de ganse economie wordt geproduceerd.

[Tabel 2](#) bevat een uitsplitsing van *de belangrijkste posten*, voor elk van deze sectoren, voor het jaar 2021.

In de transportsector is de grootste directe subsidiepost de terugbetaling van professionele diesel, die alleen al goed is voor 44% van de totale directe subsidies in deze sector. Daarna komen de tankkaarten 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. We merken op dat subsidies voor niet-energetisch gebruik (feedstocks), die niet in bovenstaande tabel zijn opgenomen, een aanzienlijk hoger bedrag vertegenwoordigen dan alle andere subsidies die aan de industrie worden verleend.

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.

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 35% van het totaal en de sectorale regelingen voor 65%.

Tabel 2
Details van belangrijke subsidieposten in 2021 per sector

	miljoenen euro's	% van subtotaal
Transport		
Tankkaarten	667	32,9%
Verskil in basistarieven tussen producten	304	15,0%
Terugbetalingen voor professionele diesel	892	44,0%
Vrijstelling voor de binnenvaart	86	4,3%
Vrijstelling voor baggerwerkzaamheden	59	2,9%
Andere	18	0,9%
Subtotaal - directe subsidies	2.026	100,0%
Vrijstelling van accijnzen op vliegtuigbrandstof	594	66,5%
Vrijstelling van accijnzen voor het zeevervoer	299	33,5%
Subtotaal - subsidies aan internationaal lucht- en zeevervoer	894	100,0%
Bedrijfswagens	2.523	96,7%
BTW-vrijstelling voor vliegtickets	87	3,3%
Subtotaal - indirecte subsidies	2.609	100,0%
Totaal Transport	5.529	
Industrie		
Verskil in basistarieven tussen producten	2.125	55,68%
Verlaagd dieseltarief	375	9,83%
Verlaagd aardgastarief	1.191	31,19%
Andere	126	3,30%
Totaal Industrie	3.817	100,00%
Gebouwen		
Overdrachten aan individuele personen (sociale tarieven enz.)	173	3,2%
Verskil in basistarieven tussen producten	2.778	52,0%
Vrijstelling voor stookolie	2.096	39,2%
Andere	297	5,5%
Totaal Gebouwen	5.345	100,0%
Landbouw en andere activiteiten		
Verskil in basistarieven tussen producten	310	34,7%
Vrijstellingen op intermediair verbruik	582	65,3%
Totaal Landbouw en andere activiteiten	892	100,0%
Totaal directe subsidies	12.079	

* 0,13% 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.

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. De “fiscale uitgaven” 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 actualisering van het Nationaal Energie- en Klimaatplan, die in de loop van 2024 moet worden uitgevoerd en waarvan een voorlopige versie in 2023 aan de Europese instanties werd meegedeeld, is een gelegenheid om opnieuw te wijzen op 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. ■