

Brussel, 6 september 2012

Mijnheer de minister,

De stijging van de brandstofprijzen brengt verschillende Europese lidstaten ertoe om een verlaging van de accijnzen te overwegen of toe te kennen. Sommigen pleiten er ook in België voor om de zogeheten 'omgekeerde cliquet' opnieuw in te voeren. Zo hopen ze het versterkend effect van de BTW op de verhoging van de brandstofprijzen tegen te gaan. Met dit schrijven willen wij ervoor pleiten om niet in te gaan op die vraag tot verlaging van de brandstofaccijnzen. Zo een ingreep heeft volgens onze analyse nadelige economische, sociale en ecologische effecten.

Minder brandstofverbruik is goed voor handelsbalans

In 2011 importeerde België voor 24 miljard euro olie, de hele Europese Unie voor 428 miljard euro. Voor de Belgische handelsbalans, die al onder druk staat, is het van belang dat de oliefactuur zo laag mogelijk is. De belastingen en accijnzen op brandstoffen geven de federale overheid de mogelijkheid om de brandstofconsumptie in zekere mate te sturen. Wanneer ze gebruikt worden om te proberen een maximumprijs aan de pomp te handhaven, dan vallen niet alleen de overheidsinkomsten terug maar riskeert ook de handelsbalans op termijn te verslechteren.

De stijgende olieprijs is niet los te zien van een evolutie op de lange termijn waarbij de olieproductie de stijgende mondiale vraag steeds moeilijker kan volgen. Tijdelijk de gevolgen van die tendens milderend, ontkracht het prijssignaal en vertraagt de evolutie richting een zuiniger voertuigenpark en een ander mobiliteitsgedrag. De bevolking en ondernemingen bereiden zich beter nu al stap voor stap voor op een toekomst van schaarse fossiele brandstoffen en de erbij horende relatief hogere prijzen. Zo zal een aanbodschock in de toekomst, met sterk stijgende olieprijsen, minder negatieve gevolgen hebben. Als de bevolking en bedrijven nú al een duidelijk zicht hebben op de lagetermijnevolutie dan zullen ze ook andere beslissingen nemen. Bijvoorbeeld door de woon-werk afstand te verkleinen, zuinige wagens aan te kopen, te carpoolen, deel te nemen aan autodelen of de overstap te maken naar openbaar vervoer en zacht weggebruik. Dat alles gebeurde al de afgelopen jaren: in de periode 2003-2010 is er een duidelijk omgekeerd verband vast te stellen tussen de brandstofprijs en het gemiddeld aantal afgelegde

kilometers per voertuig. (zie grafiek in bijlage) Daarbij mag niet uit het oog verloren worden, dat de gemiddelde brandstofprijs (op basis van de gebruikte mix van diesel en benzine) in 2010 op hetzelfde niveau lag als in 1980, namelijk iets onder de 1,20 euro/l (in euro 2010).¹

Minder brandstofverbruik zorgt voor minder broeikasgassen

De beschreven gedragsverandering van de bevolking en de bedrijven is noodzakelijk en zelfs onmisbaar om het leefmilieu te vrijwaren en een antwoord te bieden op de klimaatverandering. België kan de uitstoot van broeikasgassen slechts terugbrengen tot een peil dat nodig is voor het klimaat en dat Europees is afgesproken, als alle sectoren die verantwoordelijk zijn voor de uitstoot een gezamenlijke en gecoördineerde inspanning leveren. Niet het minst de sector transport. Ze is één van de twee grootste emissiebronnen in ons land (21% in 2010). Door het uitblijven van doeltreffende maatregelen die de vraag beheersen, is de broeikasgasuitstoot van de sector transport spectaculair gestegen : +31,8% in de periode 1990-2009. De efficiëntieverbeteringen van voertuigen worden nog steeds teniet gedaan door de groeiende gebruik van vervoer over de weg. De Europese Commissie wijdde er één van haar zeven economische aanbevelingen aan. Ze schreef : « Tref maatregelen die het gebrek aan vooruitgang in het terugdringen van broeikasgassen in de non-ets sector corrigeren, meer bepaald door een belangrijke bijdrage van de sector transport.»²

Als antwoord op de nood aan emissiereducties door het transport, vaardigde de EU onder meer Richtlijn 443/2009³ uit. Ze zorgde er zo voor dat de CO₂-emissies van nieuwe wagens op de Europese markt gevoelig daalden. De uitstoot is op Europees (Belgisch) niveau met 14,5% (16,7%) gedaald tijdens een periode van vier jaar, van 158,7 g/km (152,8 g/km) in 2007 naar 135,7 g/km (127,3 g/km) in 2011. Momenteel wordt die Europese wetgeving herzien, waarbij een doelstelling voor 2020 (95 g/km) en daarna, zal worden vastgelegd. Overeenkomstig met die inspanningen kunnen ook de lidstaten een betekenisvolle rol spelen in het terugdringen

¹ Transport and Environment: Fuelling oil demand – What happened to fuel taxation in Europe, April 2011, page 32

² European Commission: Recommendation for a Council recommendation on Belgium's 2012 national reform programme and delivering a Council opinion on Belgium's stability programme for 2012-2015, May 30th 2012

³ Règlement (CE) N° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules légers

van voertuigemissies door het verder vergroenen van de fiscaliteit. Het zou jammer zijn als de lidstaten net nu aan de autoproducenten en de consumenten een verkeerd signaal geven dat ingaat tegen de Europese doelstellingen voor uitstootbeperking. De taskforce 'Duurzame Ontwikkeling' onderstreept terecht de noodzaak om steeds meer gebruik te maken van zuinige voertuigen.⁴ De Organisatie voor Economische Ontwikkeling en Samenwerking (OESO) berekende in een werkdocument de prijselasticiteit van de Belgische brandstofvraag. Ze komt er op uit dat een prijsverhoging van 10% de brandstofvraag 1.8% doet afnemen op de korte termijn en 2.3% op de middellange termijn. Een accijnsverhoging op brandstoffen zal niet volstaan om de klimaatdoelstellingen te halen, maar maakt wel deel uit van elke meer omvattende strategie om dat te doen, besluit de OESO.⁵

Wij willen ook een pleidooi houden voor een geleidelijke gelijkschakeling van de prijs van diesel en benzine. Het huidige prijsverschil, een van de hoogste in Europa, leidt tot een verdieseling van het wagenpark. De negatieve gevolgen voor het leefmilieu en de volksgezondheid laten zich dagelijks voelen. Alles pleit ervoor om de accijnzen op diesel minstens gelijk te schakelen met die op benzine. Ter herinnering : een liter diesel stoot bij verbranding meer CO₂ uit dan een liter benzine (2,64 kg/l tegenover 2,39 kg/l), meer stikstofoxiden en een grotere massa fijn stof.

Verlaging accijnzen heeft ook sociale nadelen

Wij hopen dat u ook deze argumenten in overweging neemt wanneer u en andere ministers van de federale regering dit dossier bespreken. Zelfs als men gelooft dat een verlaging van de brandstofprijzen vanuit sociaal oogpunt aangewezen is, dan nog zijn hierbij twee kanttekeningen te maken. Vooreerst riskeert zo een beslissing heel wat burgers 'op te sluiten' in een vervoerswijze en transportmodel dat sterk afhangt van olie, waarvan de prijzen op termijn onvermijdelijk zullen stijgen. Men houdt zo een probleem in stand dat men beweert op te lossen. Daarnaast zijn de

⁴ Task force développement durable : Rapport fédéral sur le développement durable 2011 : état des lieux et évaluation, novembre 2011, page 98

⁵ OECD: Greenhouse gas emissions and price elasticities of fuel demand in Belgium, Economic Department working paper N° 955, April 26th 2012

belastingen en accijnzen op brandstoffen een belangrijke bijdrage aan de publieke middelen. In een tijd dat de inkomsten van de overheid onder druk staan, en dat verschillende stemmen opgaan om te snoeien in de sociale voorzieningen, is het snoeien in de overheidsinkomsten riskant. Het drukken van de brandstoffactuur vanuit sociale overwegingen kan dus als een boemerang in het gezicht terugkeren van wie een sociale agenda voorstaat.

Kortom, wij vragen u als minister van Financiën én Duurzame Ontwikkeling om de instrumenten die u in handen heeft doelmatig aan te wenden voor beide bevoegdheidsdomeinen, en niet te bezwijken onder de druk die andere overheden (Frankrijk, Nederland) tot korte termijn oplossingen hebben gebracht, waarvan de negatieve effecten zich op de middellange termijn zullen laten voelen.

Wij hopen, Mijnheer de minister, beste Steven, dat u rekening wil houden met onze opmerkingen bij het uitwerken en uitvoeren van uw beleid. In het belang van 's lands financiën, welvaart en welzijn, maar ook in het belang van ons leefmilieu dat alleen gebaat is bij een duurzame ontwikkeling.

Met vriendelijke groeten,

Lieze Cloots, Beleidscoördinator BBL

An Descheemaeker, coördinatrice BRAL

Michel Genet, directeur Greenpeace

Mathieu Sonck, secrétaire general IEB

Christophe Schoune, secrétaire général IEW

Geert Lejeune, Conservation Director WWF

Bijlage : relatie tussen de brandstofprijs en de gemiddelde afgelegde afstand.

De figuur illustreert het omgekeerd verband tussen de brandstofprijs en het gemiddeld aantal afgelegde kilometers van wagens. Voor de leesbaarheid is enkel de dieselprijs gebruikt, eenzelfde verband verkrijgt men met de benzineprijs. In 2005 steeg de prijs van diesel in vergelijking met 2004 en overschreed het symbolisch niveau van 1 euro per liter. Als gevolg daarvan daalde het gemiddelde van de afgelegde kilometers aanzienlijk. In 2006 steeg de prijs lichtjes. De daling van het aantal afgelegde kilometers zette zich door. In 2007 vond een prijsstabilisatie plaats en steeg het aantal afgelegde kilometers opnieuw. In 2008 zien we opnieuw een prijsstijging en een daling van het aantal afgelegde kilometers. In 2009 gebeurt het omgekeerde en in 2010 keert de evolutie opnieuw. Natuurlijk zijn er nog andere factoren die het aantal afgelegde kilometers bepalen, zoals de conjunctuur. Nochtans zijn uit deze grafiek drie conclusies te trekken :

1. onder een bepaalde drempel hebben prijsstijgingen weinig effect op het aantal afgelegde kilometers
2. voorbij die grens is er binnen het jaar een effect te zien van een prijsstijging op de brandstofvraag
3. na twee jaar zorgt een stabilisering van de prijs opnieuw voor een stijgende brandstofvraag.

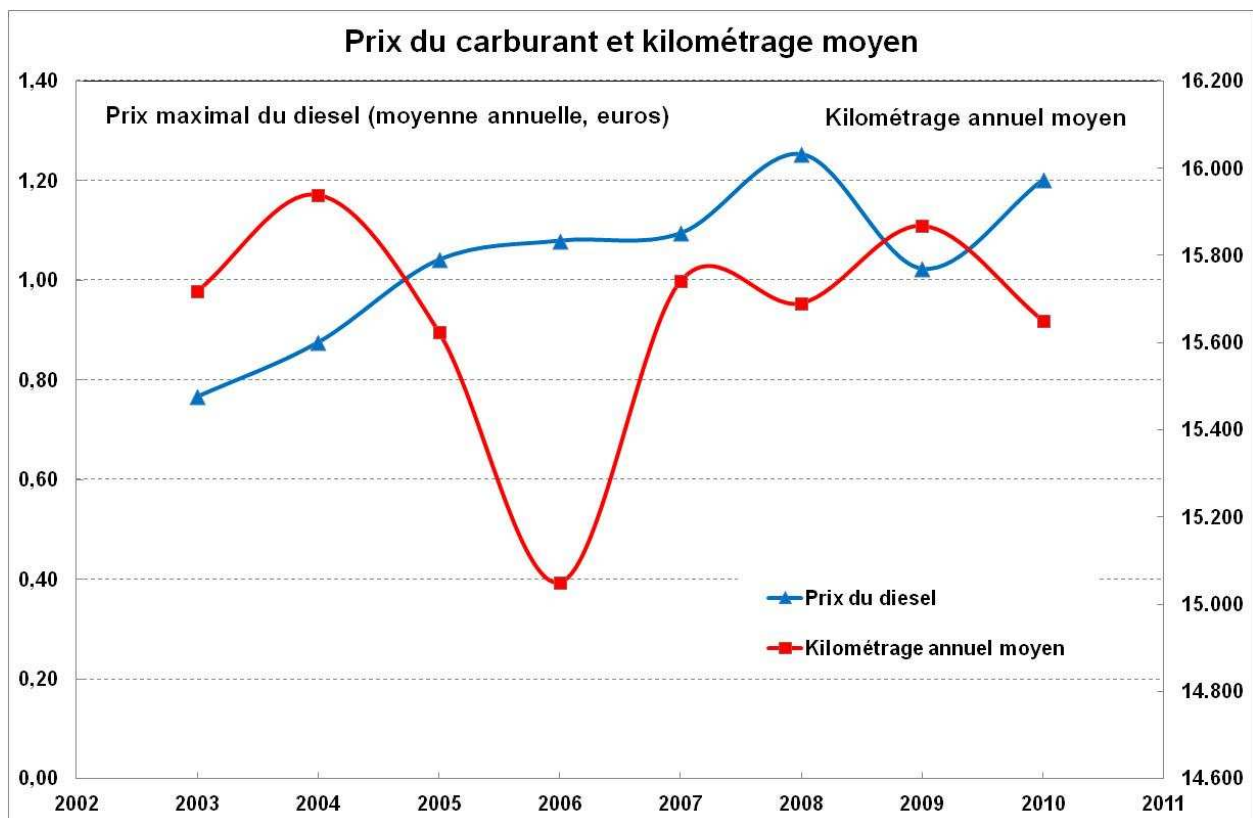


Figure 1 : evolutie van het gemiddeld aantal afgelegde kilometers in België en de prijs van dieselbrandstof.