nieuws

Brafco: "Verlaag accijnzen op alternatieve diesels"

nieuws

Zogenaamde "groenere diesels", die meer dan 7 procent biocomponenten bevatten, en synthetische dieselbrandstoffen moeten fiscaal aangemoedigd worden. Dat zegt de Brafco, Belgische federatie van brandstoffenhandelaars, in de marge van zijn symposium over energietransitie. "Hoewel ze milieuvriendelijker zijn, worden ze nu onderworpen aan dezelfde accijnzen als fossiele brandstoffen, waardoor ze eigenlijk geen afzet vinden", zegt algemeen directeur Johan Mattart.

16 OKTOBER 2019 – LAATST BIJGEWERKT OM 14 SEPTEMBER 2020 14:52

Lees meer over:
economie
beleid



Zogenaamde "groenere diesels", die meer dan 7 procent biocomponenten bevatten, en synthetische dieselbrandstoffen moeten fiscaal aangemoedigd worden. Dat zegt de Brafco, Belgische federatie van brandstoffenhandelaars, in de marge van zijn symposium over energietransitie. "Hoewel ze milieuvriendelijker zijn, worden ze nu onderworpen aan dezelfde accijnzen als fossiele brandstoffen, waardoor ze eigenlijk geen afzet vinden", zegt algemeen directeur Johan Mattart.
Sinds de zomer van vorig jaar is het in ons land toegelaten om alternatieve motorbrandstoffen op de markt te brengen. Het gaat onder meer om B10, B20 en B30, waarbij grotere hoeveelheden biodiesel gemengd zijn dan bij gewone diesel (B7), maar ook bijvoorbeeld synthetische diesels zoals HVO (Hydrogenat ed Vegetable Oil), waarbij plantaardige olie behandeld wordt met waterstof.

Toch is de vraag naar die alternatieve en milieuvriendelijkere brandstoffen voglens Mattart "nihil". Wat de 'groene diesels' betreft, is de toegevoegde biocomponent duurder dan de fossiele diesel waarin hij wordt gemengd. "Dus als men daarop dezelfde accijnstarieven gaat toepassen (momenteel 60 cent per liter op diesel en benzine, red.), dan zijn die producten sowieso uit de markt geprijsd", luidt het. "Als die alternatieven volledig gedefiscaliseerd zouden worden, dan ga je nog ongeveer op dezelfde prijs komen als gewone fossiele diesel met accijnzen."

Wat synthetische diesels zoals HVO - waarbij er dus geen fossiele brandstoffen meer aan te pas komen - betreft, moet er zelfs een nultarief komen zoals al het geval is bij CNG (samengeperst aardgas) en LNG (vloeibaar aardgas), vindt Mattart. "Als het kan voor de fossiele brandstoffen CNG en LNG, waarom dan niet voor HVO, waarvan de milieu-impact eigenlijk nog veel beter is?", vraagt hij zich af.

Momenteel is in ons land de procedure lopende om E85 - een mengsel van 85 procent ethanol en 15 procent benzine - op de markt te brengen. "Als die brandstof aan hetzelfde accijnstarief onderhevig zal zijn als de gewone fossiele benzine, dan gaat geen kat dat kopen", waarschuwt Mattart nog.

Volgens de Brafco-directeur zal het ook noodzakelijk zijn om de accijnstarieven bij te sturen om de Europese verplichtingen te halen: tegen 2030 moet hernieuwbare energie een aandeel van 14 procent vertegenwoordigen in de transportsector.

Bron: Belga

VILT vzw
Bd Simon Bolivar 17
1000 Bruxelles

Contact
M • info@vilt.be

Volg ons op:
screenreader.visit us on our facebook page: https://www.facebook.com/vilt.nieuws/
screenreader.visit us on our linkedin page: https://www.linkedin.com/company/vilt-vzw/
screenreader.visit us on our instagram page: https://www.instagram.com/vilt.nieuws
screenreader.visit us on our x page: https://x.com/vilt_nieuws
screenreader.visit us on our bluesky page: https://bsky.app/profile/viltnieuws.bsky.social

---

© 2026 VILT vzw, all rights reserved |
Privacy policy
Copyright
Cookie Policy
Cookie instellingen aanpassen

Crafted by Brigada