nieuws

"Wegtransport blijft te goedkoop"

nieuws

De eis van de actievoerende truckers en boeren om de stijgende brandstofprijzen te counteren door belastingverlagingen heeft volgens economen totaal geen zin. Integendeel, "als men rekening houdt met de milieu-impact is het wegtransport nog steeds te goedkoop", zegt de Leuvense hoogleraar economie Paul De Grauwe. Bovendien dicteert Europa de minimumaccijnzen en ons land zit al op dat minimumniveau. Het ABS pleit daarom voor een verlaging van het btw-tarief. Ook daartegen bestaat een bezwaar van formaat, schrijft De Tijd.

17 JUNI 2008 – LAATST BIJGEWERKT OM 14 SEPTEMBER 2020 14:04

De eis van de actievoerende truckers en landbouwers om de stijgende brandstofprijzen te counteren door belastingverlagingen heeft volgens economen totaal geen zin. Integendeel, "als men rekening houdt met de milieu-impact is het wegtransport nog steeds te goedkoop", zegt de Leuvense hoogleraar economie Paul De Grauwe.

Als wapen zijn blokkades niet nieuw. Ook in 2000 werd West-Europa overspoeld door een heuse blokkadegolf. Vissers, landbouwers en transportbedrijven blokkeerden toen hoofdsteden en havens om te protesteren tegen de hoge brandstofprijzen. Een tweede blokkadegolf volgde in 2005. Ook toen weerklonk de verzuchting om de accijnzen op brandstof te doen dalen. Maar de regering is niet geneigd op die eis in te gaan. De federale overheid zit, zoals bekend, nu al erg krap bij kas.

De staatssecretaris voor Mobiliteit, Etienne Schouppe (CD&V), laat er geen twijfel over bestaan. Van een belastingverlaging op brandstoffen kan - alleen al om budgettaire redenen - absoluut geen sprake zijn. Aandringen op accijnsverlagingen - dat beseffen ook de truckers en de boeren - heeft om nog een andere reden weinig zin. Europa dicteert welke minimumaccijnzen de lidstaten moeten heffen op brandstoffen. Nu bedragen die 302 euro per 1.000 liter diesel. De in België opgelegde accijnzen zitten al op dat minimumniveau. Daar is dus geen enkele onderhandelingsmarge meer. Hetzelfde geldt voor de accijnzen op huisbrandolie.

De accijnzen op brandstoffen worden trouwens uitgedrukt in centen, niet in procenten. Een stijging van de olieprijs betekent dus niet noodzakelijk dat ook de accijnzen de

hoogte ingaan. Daardoor wordt duidelijk waarom sommige actievoerders het geweer van schouder veranderen en aandringen op een verlaging van het btw-tarief. Het Algemeen Boerensyndicaat pleit voor een verlaging van dat tarief van 21 naar 6 procent. Op het eerste gezicht lijkt die eis plausibeler en volgens sommige juristen is die technisch ook mogelijk.
In vele van de ons omringende landen ligt het btw-tarief op diesel, benzine en huisbrandolie trouwens al lager dan in België. In Luxemburg bedraagt het btw-tarief op benzine en diesel 15 procent, in Duitsland en Nederland 19 procent en in Frankrijk 19,6 procent. In het Verenigd Koninkrijk betaalt de consument op huisbrandolie amper 5 procent btw.
Maar ook voor de verlaging van het btw-tarief bestaat een bezwaar van formaat. Want als België zou overwegen minder btw aan te rekenen op brandstoffen, moet het dat tarief in één ruk verlagen voor alle producten die bestemd zijn voor de eindverbruiker. Niemand durft te berekenen wat dat de schatkist kan kosten. Voorts is de Europese Commissie niet voor het idee gewonnen. Door een verlaging van het btw-tarief krijgen de olieproducerende landen het foute signaal dat zij hun prijs mogen verhogen en dat de Europese landen die dan wel via hun belastinginkomsten zullen compenseren. Tot slot dient opgemerkt dat de btw geen echte kosten zijn voor de tussenpersonen in de handel, en dus ook niet voor landbouwers of transporteurs. Vroeg of laat is het altijd de eindverbruiker die de btw betaalt.
Ook economen wijzen belastingverlagingen op brandstoffen van de hand. "Vrachtwagens zijn vervuilend en hebben een negatieve impact op de gezondheid. Over die kostprijs wordt nauwelijks gesproken, terwijl men die op termijn toch in rekening moet brengen", zegt de Antwerpse transporteconoom Thierry Vanelslander. Hij is daarom voorstander van hoge brandstofprijzen. "Men moet de druk op de ketel houden. Alleen daardoor zullen de grote vervuilers blijven zoeken naar goedkopere alternatieven en blijft er een aanzet bestaan om nieuwe technologieën te ontwikkelen. Neem het voorbeeld van de global positioning systems (gps), ook die zijn uitgevonden onder oorlogsdruk".
Ook de Leuvense professor economie Paul De Grauwe pleit ervoor de brandstofprijzen zo hoog mogelijk te houden. "Als we nu de btw verlagen, geven we een verkeerd signaal. Het moet duidelijk zijn dat iedereen zuiniger moet omspringen met energie. Dat geldt ook voor de transporteurs op de weg. Als men rekening houdt met hun negatieve impact op het milieu is het wegtransport nog altijd veel te goedkoop". Geconfronteerd met de vaststelling dat er voor de vervoerbedrijven nu eigenlijk weinig alternatieven zijn, gaat De Grauwe zelfs nog een stap verder. "Dat stelt ons inderdaad

voor een maatschappelijk probleem. Maar vroeg of laat moeten we toch nadenken over alternatieve transportmiddelen. Dat dit ten koste zal gaan van jobs in het wegvervoer is helaas onvermijdelijk. Maar het ultieme doel van de economie is de creatie van welvaart. En die welvaart impliceert ook een gezond milieu".(KS)

Bron: De Tijd

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