

Fact sheet Rode Diesel

Stand van zaken

Rode diesel is de brandstof die gebruikt wordt in de landbouw, bouw en wegenbouw, binnenvaart en het spoor. De landbouwsector maakt gebruik van naar schatting 50% van de totale hoeveel rode diesel in Nederland.

Rode diesel is een belasting-technische term. Voor rode diesel wordt een lagere accijns (€ 0,22 per liter¹) betaald dan voor blanke diesel voor het wegverkeer (€ 0,38² per liter). Voor rode gasolie wordt aan de pomp € 1,319 betaald, terwijl blanke diesel € 1,429 kost (prijspeil 21 mei 2008). Om fraude te voorkomen, is aan de rode diesel een rode kleurstof toegevoegd.

De rode diesel die in de landbouwsector, bouw en wegenbouw wordt gebruikt, is over het algemeen een gasolie die 20 maal vervuilerder is dan (blanke) dieselolie die voldoet aan de NEN590 norm: de vuile gasolie mag maximaal 2000 ppm zwavel bevatten. Blanke dieselolie maximaal 10 ppm. Rode diesel draagt bij aan een hoge SO₂-uitstoot en een verhoogde fijnstofuitstoot. Luchtvervuiling door fijnstof komt voor 15% op het conto van mobiele werktuigen (in de bouw en de landbouw). Het merendeel hiervan gebruikt rode diesel met een hoog zwavelgehalte waardoor geen roetfilters zijn te plaatsen.

Al enkele jaren speelt de discussie over het afschaffen van de rode diesel, door de accijnsbehandelingen van rode diesel en blanke diesel gelijk te trekken. De vuile dieselolie zal dan vanzelf worden uitgefaseerd. De binnenvaart en de railsector hebben al stappen gezet om zwavelvrije dieselolie te gaan gebruiken. Ook de bouwsector wil overstappen, mits er sprake is van een verplichting. De landbouwsector werkt tegen, zij eist compensatie.

Er ligt een voorstel van de Europese Commissie om het zwavelgehalte voor de rode diesel per 1 januari 2010 gelijk te stellen aan het zwavelgehalte van het wegverkeer.

Voorstel Natuur en Milieu

Natuur en Milieu stelt voor de accijns van de rode diesel met € 0,16 te verhogen naar het niveau van de blanke diesel. Hierdoor wordt de vervuillende rode diesel uitgefaseerd, omdat blanke diesel daardoor goedkoper wordt.

Het milieueffect van de maatregel is groot. Als de hoeveelheid zwavel van gemiddeld 1000 ppm naar gemiddeld 50 ppm wordt verlaagd, dan betekent dat een reductie van tussen 0,1 en 0,2 kton fijnstof (vergelijkbaar met het stimuleren van roetfilters bij nieuwe bestelauto's en taxi's) en 1,5 kton SO₂-reductie.

¹ Inclusief energiebelasting en voorraadheffing, prijsspeil 21 mei 2008.

² Inclusief energiebelasting en voorraadheffing, prijsspeil 21 mei 2008.

Maatschappelijke discussie

Discussiepunt: de landbouwsector wordt onevenredig belast door de verhoging van de accijnstarieven.

Mening Natuur en Milieu: De kosten van de rode diesel stijgen met € 0,16 cent per liter. Dit zal leiden tot een gemiddelde toename van de bedrijfskosten van ca. € 800. Het gaat hierbij om 80.000 boerenbedrijven en 80.000 bouwbedrijven. Vanuit het principe 'de vervuiler betaalt' is de kostenverhoging zeker te rechtvaardigen. Ook andere sectoren (wegverkeer) betalen meer accijns, dus compensatie is vanuit dat oogpunt niet nodig. Daarbij speelt dat de blanke dieselolie een hogere kwaliteit heeft, hetgeen de levensduur van de landbouw- en bouwmachines verlengt. In veel machines moet die al worden toegepast, anders vervalt de garantie. Roetfilters kunnen niet worden toegepast in werktuigen die de vervuilende rode diesel gebruiken.