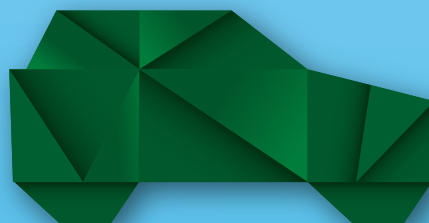
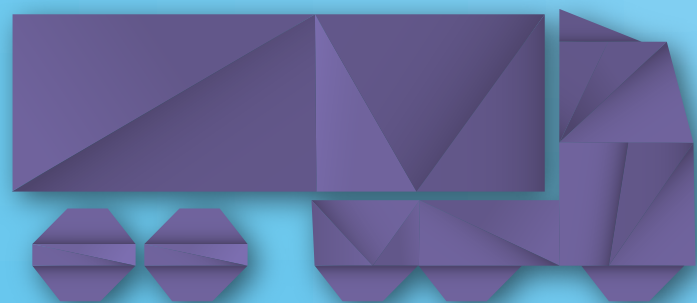


# Politiek memorandum

VERKIEZINGEN 2024



# Energietransitie fundamenten



# Onze sector reikt multi-energieoplossingen aan

Onze sector produceert, stockeert en brengt energie op de markt voor het transport en de verwarming alsook grondstoffen voor de petrochemische sector. Met 47% van de finale energievoorziening van ons land in 2022, is ze een belangrijke schakel in de energiebevoorrading.

De energietransitie is ingezet. Onze ondernemingen vormen zich om tot multi-energie actoren en werken aan de **innovatieve duurzame oplossingen van morgen**. De ontwikkeling van koolstofarme en hernieuwbare technologieën en brandstoffen staat daarbij centraal. Ze bieden concrete oplossingen voor de industrie, het transport over de weg, over zee en in de lucht en voor de verwarming van gebouwen. Daarnaast zullen alsmear meer koolstofarme grondstoffen voor de petrochemische sector worden geproduceerd.

Technologie-inclusiviteit en -complementariteit zouden steeds de basis moeten zijn om een **efficiënt, snel en sociaal aanvaardbare energietransitie** te realiseren waarbij ‘alle’ koolstofarme energieoplossingen een gelijke kans krijgen in de energiemix.

Om de **petrochemische industrie**, als één van de grootste clusters in de wereld, in ons land te

behouden, is het essentieel om de competitiviteit van de Belgische raffinaderijen in een toenemende concurrentiële internationale markt te versterken. Deze beschikken over alle troeven om een belangrijke en blijvende rol in de energietransitie te blijven spelen. Hiervoor moeten ze kunnen opereren in een stabiel rechtskader en een stimulerende beleidsomgeving om investeringen aan te trekken teneinde de noodzakelijke omslag te maken in de energietransitie.

Op het vlak van transport, is de algemene verwachting dat personen- en bestelwagens op termijn bijna volledig zullen elektrificeren. Dit zal echter tijd vergen. Onze sector is hierin een belangrijke partner met een toenemend aantal elektrische laadpalen op servicestations. In het kader van de Europese verordening die CO<sub>2</sub>-uitstootnormen voor nieuwe personenwagens vastlegt, **laat Europa de deur open voor het gebruik van ‘CO<sub>2</sub>-neutrale brandstoffen’ na 2035**. België moet hier rekening mee houden in zijn beleidsplannen en specifiek in zijn Nationaal Energie- en Klimaatplan. Koolstofarme en hernieuwbare vloeibare brandstoffen kunnen de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het bestaande wagenpark nu reeds verminderen. Ze moeten worden aangemoedigd, zodat alle automobilisten kunnen bijdragen

aan de decarbonisatie van het transport en zo niemand aan de kant van de weg wordt gelaten. Deze brandstoffen zijn ook belangrijk voor de moeilijker te elektrificeren transportsectoren zoals de luchtvaart, het maritiem transport en het zwaar vrachtvervoer op de weg.

Onze sector reikt dan ook de hand naar de beleidsmakers om oplossingen aan te bieden ten opzichte van de vele economische, ecologische en sociale uitdagingen. Dit document bevat enkele concrete aanbevelingen om het beleid te inspireren en te helpen verwezenlijken.



**Wim De Wulf**  
Secretaris-generaal



**Bernadette Spinoy**  
Voorzitster



# 1. Technologie-inclusiviteit voor energieoplossingen: nood aan complementaire energiemix

Technologie-inclusiviteit (openheid) houdt in dat ‘alle’ innovatieve complementaire duurzame energieoplossingen een gelijke kans moeten krijgen in de energiemix. In het licht van een klimaatneutraal Europa in 2050 is het terugdringen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, onder meer, van het transport begonnen. De algemene verwachting is dat personen- en bestelwagens naar 2050 toe grotendeels zullen elektrificeren. Er zijn evenwel nog veel onzekerheden. Om alle sectoren in ons land tegen 2050 te decarboniseren, zal de **elektriciteitsproductie moeten verdrievoudigen en**

**zal de huidige ‘hernieuwbare’ elektriciteitsproductie zelfs 15 maal groter moeten zijn dan vandaag<sup>1</sup>.**

De geproduceerde groene energie zal daarom eerst moeten worden toegewezen aan die sectoren waar ze het meest efficiënt kan worden gebruikt. Voor het transport over zee, via de lucht of met vrachtwagens wordt volledige elektrificatie moeilijker dan voor personen- en bestelwagens. Om die reden is een mix aan complementaire energieoplossingen nodig, waaronder ook koolstofarme en hernieuwbare brandstoffen.

## WIST U DAT?

Uit een enquête<sup>2</sup> blijkt dat 70% van de Belgen vindt dat burgers steeds de vrijheid moeten hebben om zelf het type auto/aandrijving (elektrisch, hybride en thermisch) te kunnen kiezen. De meerderheid is van mening dat alternatieve brandstoffen (zoals waterstof, biobrandstoffen en e-fuels) kunnen bijdragen tot de vergroening van het transport.

<sup>1</sup> Enersangj studie 2022: “Het productiepotentieel van koolstofarme en hernieuwbare vloeibare brandstoffen van de Belgische raffinaderijen in 2050”

<sup>2</sup> Europese enquête (2019) gerealiseerd door Fuels Europe ([www.fuelseurope.eu](http://www.fuelseurope.eu)) bij 10.000 respondenten waarvan 1.005 in België

## Beleidsaanbevelingen

**E** **Technologie-inclusiviteit (openheid) en complementaire energieoplossingen** moeten altijd de basis vormen voor beleidsbeslissingen met het oog op het verminderen van de CO<sub>2</sub>-emissies. Dit wil zeggen dat geen enkele koolstofarme technologie a priori mag worden uitgesloten. Alle koolstofarme energieoplossingen moeten gelijke kansen krijgen in de energiemix (industrie, transport, ...).

- Ze moeten beschikbaar zijn om aan verschillende behoeften te voldoen.
- Een gevarieerde energiemix is belangrijk voor de energiebeveiligingszekerheid.
- Dit zorgt voor de economische haalbaarheid van de ontwikkeling en de evolutie van noodzakelijke energie-infrastructuren.

**E** De overgang naar een **koolstofvrij, betaalbaar en sociaal aanvaardbaar transport** moet de keuze laten (level playing field) tussen alle energie-oplossingen, zoals elektriciteit, waterstof en koolstofarme en hernieuwbare brandstoffen.



## 2. De bijdrage van de raffinaderijen in de energietransitie

De Belgische raffinaderijen dragen positief bij tot de Belgische handelsbalans, de energievoorzieningszekerheid van ons land alsook tot de Belgische petrochemische waardeketen. Ze vormen op lange termijn een solide basis voor de energietransitie dankzij:

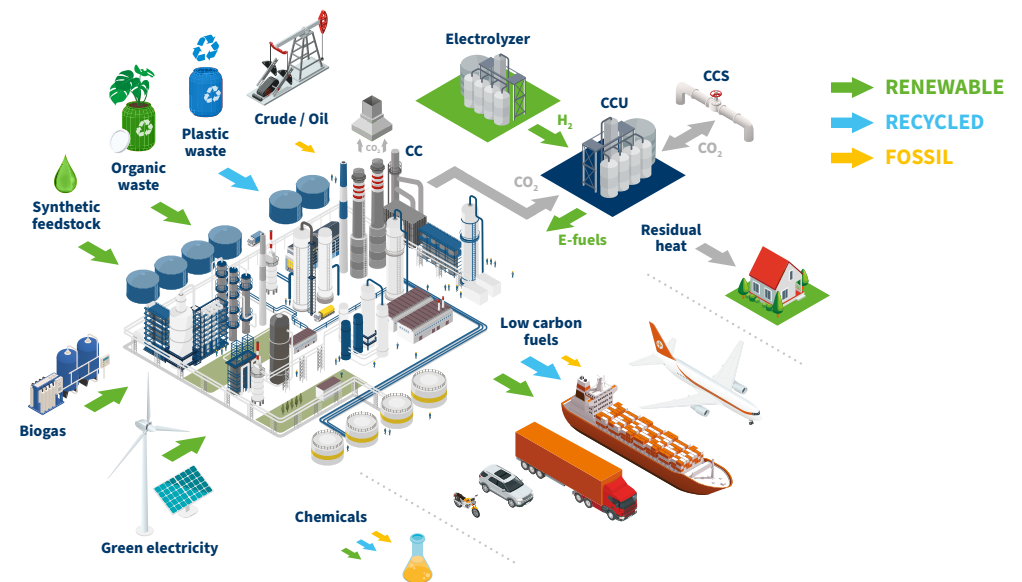
- Het toenemende aandeel hernieuwbare grondstoffen in de raffinage: biomassa, hernieuwbare waterstof, ...
- Het toenemende aandeel van de productiegrondstoffen voor de petrochemie, via chemische recycling (circulaire economie).
- Hun ideale positie in het hart van Europa om de zee- en luchtvaartsector met hernieuwbare energie te bevoorraden (Sustainable Aviation Fuel, biobrandstoffen, e-fuels, ...).

Een recente studie<sup>3</sup> toont aan dat in 2050 de productie van de raffinaderijen in ons land voor 90% uit hernieuwbare en koolstofarme producten zou kunnen bestaan. Een verschuiving van de productie van fossiele naar koolstofarme en hernieuwbare brandstoffen zou de

CO<sub>2</sub>-uitstoot met zowat 20 miljoen ton/jaar kunnen doen verminderen. De investeringen voor de omslag worden geraamd op 20 miljard euro naar 2050 toe. Daarnaast benadrukt de Vlaio-studie 'Naar een koolstofcirculaire en CO<sub>2</sub>-arme Vlaamse industrie'<sup>4</sup> het belang van

verschillende transitiepaden, van het gebruik van biomassa als energie en grondstof, van het verhoogd gebruik van waterstof en van het afvangen, opslaan en hergebruiken van CO<sub>2</sub> (CCS en CCU). De Belgische raffinaderijen zijn goed gepositioneerd om hierin een sleutelrol te spelen.

Toenemende instroom van hernieuwbare en gerecycleerde grondstoffen voor de productie van koolstofarme en hernieuwbare brandstoffen, alsook van duurzame grondstoffen voor de petrochemie.



<sup>3</sup> Enersangi studie 2022: "Het productiepotentieel van koolstofarme en hernieuwbare vloeibare brandstoffen van de Belgische raffinaderijen in 2050"

<sup>4</sup> Deloitte - 'Naar een koolstofcirculaire en CO<sub>2</sub>-arme Vlaamse industrie' in opdracht van Vlaio (November 2020). Studie uitgevoerd door Deloitte België in samenwerking met VUB-IES, Climact en AMS.

## Beleidsaanbevelingen

**E** Een lange termijn stabiel, consistent en stimulerend beleidskader (inclusief financieringen) is nodig om investeringen in emissie-reducerende technologieën in de raffinaderijen aan te moedigen. België zou, zoals in onze buurlanden, een duidelijk signaal moeten geven om meer investeringen in ons land aan te trekken.

- Om toekomstige doorbraaktechnologieën alle kansen te geven, is technologische flexibiliteit essentieel. Veelbelovende toekomstige technologieën mogen niet bij voorbaat worden uitgesloten.
- Europa erkent 'Carbon Capture Storage and Utilisation' (CCSU) als een strategische 'net zero' technologie. Ook in ons land moeten investeringsstimulansen worden gecreëerd om de ontwikkeling ervan te versnellen en te versterken.
- Een transparant, stabiel en duidelijk vergunningsbeleid is van cruciaal belang om toekomstige investeringen te ondersteunen en te versnellen.
- Financiering: het inzetten van mechanismen om de financiële risico's te beperken (bv. 'Carbon Contracts for Difference').
- De toekomstige inkomsten van het ETS (Emission Trading System voor transport en gebouwen) in België moeten deels terugvloeien naar innovatieve projecten in deze sectoren om hun energietransitie wind in de zeilen te geven.

**E** De concurrentiepositie van de raffinaderijen in de energietransitie veiligstellen en een level playing field t.o.v. de andere Europese landen garanderen.

- De nodige infrastructuur voor CO<sub>2</sub>-opvang, elektriciteit, waterstof en andere hernieuwbare energieoplossingen ontwikkelen via partnerschappen met landen zoals Nederland, het Verenigd Koninkrijk,

Denemarken en Noorwegen. Onze raffinaderijen kunnen hierin een sleutelrol spelen.

- Het industrieel beleid zou 'co-processing' (biobrandstoffen en RFNBO's<sup>5</sup>) moeten ondersteunen met het oog op een kostenefficiënte inzet, op korte en middellange termijn, van koolstofarme producten in raffinaderijen. Dit versnelt de energietransitie.
- Verdere elektrificatie (in meerdere domeinen) en een mogelijke overschakeling op waterstof vereist een toenemende beschikbaarheid van hernieuwbare elektriciteit.
- De Europese industrie wordt geconfronteerd met een concurrentienadeel in termen van energie- en CO<sub>2</sub>-kosten. Een adequate bescherming tegen carbon leakage (bv. CBAM<sup>6</sup>) is essentieel. Binnen Europa moet ook goldplating van lidstaten vermeden worden.
- Raffinaderijen vormen de basis van de petrochemische industrie en zullen een sleutelrol spelen in de circulaire economie via chemische recycling van kunststoffen. Om dit economisch haalbaar te maken, is een stapsgewijze overgang naar het gebruik van gerecyclede en/of hernieuwbare grondstoffen nodig<sup>7</sup>.
- Cross-boarder book & claim-regelingen opzetten om ervoor te zorgen dat de industrie en de transportsectoren flexibele toegang hebben tot koolstofarme brandstoffen.

**E** Ook terminals/opslagbedrijven hebben een stabiel en stimulerend vergunningskader nodig om hun sleutelrol te versterken:

- Voor het importeren en bevoorraden van innovatieve koolstofarme en hernieuwbare energie (bijv. waterstof, e-fuels, geavanceerde biobrandstoffen) in ons land.

<sup>5</sup> Advanced biofuels and Renewable Fuels of Non-Biological Origin.

<sup>6</sup> CBAM = Carbon Border Adjustment Mechanism

<sup>7</sup> Principe van 'Mass balancing'.



### 3. Koolstofarme en hernieuwbare vloeibare brandstoffen moeten volledig worden erkend en ondersteund

Koolstofarme en hernieuwbare vloeibare brandstoffen komen niet van fossiele bronnen en zijn ook niet in concurrentie met voedselgewassen:

- **Geavanceerde biobrandstoffen** gebruiken niet-eetbare planten en delen van voedsel- en voeder- gewassen (bv. wilg, houtsnippers

of stro), vetten (bv. gebruikte frituurolie, dierlijke vetten) of organisch afval.

- **E-fuels** zijn synthetische brandstoffen die geproduceerd worden op basis van groene waterstof, afgevangen CO<sub>2</sub> en hernieuwbare energie (o.a. zon en wind).

Ze maken gebruik van de bestaande distributie- infrastructuur (terminals en servicestations) en kunnen in de huidige motoren (zonder aanpassingen) ingezet worden om zo concreet bij te dragen tot de decarbonisatie van het wagenpark.

#### WIST U DAT?

Er bestaat al een geavanceerde biobrandstof HVO<sup>8</sup> die tot 90% minder CO<sub>2</sub> uitstoot dan zijn fossiele equivalent. Deze brandstof heeft echter hetzelfde accijnsniveau waardoor er geen stimulans is voor de consument om hiervoor te kiezen.

#### Beleidsaanbevelingen

☞ Het beleid in het algemeen en het Nationaal Energie- en Klimaatplan in het bijzonder zouden koolstofarme en hernieuwbare brandstoffen volledig moeten erkennen en ondersteunen door een brede waaier aan (geavanceerde) biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong (RFNBOs) toe te laten, zoals de Europese Richtlijn RED inzake hernieuwbare energie voorziet.

Deze brandstoffen kunnen ingezet worden in personen- en bestelwagens om nadien de omslag te maken naar moeilijker te elektrificeren transportsegmenten zoals de luchtvaart (met SAF<sup>9</sup>), maritiem transport en het vrachtwagentransport.

☞ Een snelle en adequate omzetting van de toekomstige Richtlijn hernieuwbare energie RED III in de Belgische wetgeving door maximale

flexibiliteit toe te laten (overeenkomstig de Europese Richtlijn, dus meer dan de huidige Belgische RED II-wet) is nodig om aan de toegenomen ambities inzake hernieuwbare energie te voldoen.

☞ Er moet gezorgd worden voor een stimulerende fiscale behandeling van alle koolstofarme energieoplossingen (level playing field). Een verlaging van de accijnzen op koolstofarme en hernieuwbare brandstoffen kan de energietransitie versnellen.

Ook het Internationaal Energie Agentschap<sup>10</sup> beveelt in zijn 2022 rapport ons land aan om de accijnzen op geavanceerde biobrandstoffen te verminderen teneinde hun inzet in het transport aan te moedigen.

☞ Er moet worden gezorgd voor volledige Belgische afstemming op het Europese RED & ETD-kader<sup>11</sup>.

<sup>8</sup> HVO of hydrogenated vegetable oil. Reeds beschikbaar in enkele servicestations onder de productnaam diesel XTL.

<sup>9</sup> SAF = Sustainable Aviation Fuel

<sup>10</sup> International Energy Agency (IEA): Belgium 2022 – Energy Policy Review, p.149

<sup>11</sup> Renewable Energy Directive (RED) en Energy Taxation Directive (ETD)



## 4. Vrachtwagensector: diverse energiemix nodig voor net zero emissies

Om de klimaatdoelstellingen van deze vitale economische sector maximale slaagkansen te geven, kan het risico niet genomen worden om in te zetten op slechts één technologie. In tegenstelling tot personen- en bestelwagens die tegen 2050 wellicht grotendeels elektrisch zullen rijden, zal dit voor het totale vrachtwagenvervoer moeilijker te realiseren zijn. Het potentiële gebrek aan voldoende

oplaadinfrastructuur voor elektrische vrachtwagens en de sterk wisselende prestaties van de batterijen afhankelijk van de weersomstandigheden zorgen voor onzekerheden, vooral voor langeafstandstrajecten. Een complementariteit aan energieoplossingen, inclusief koolstofarme en hernieuwbare brandstoffen, is nodig om adequaat in te spelen op de korte, middellange en lange afstanden.



### Beleidsaanbevelingen

- E** Het beleidskader in ons land zou moeten inzetten op een **gediversifieerde, met de tijd mee evoluerende energiemix** (elektriciteit, waterstof, koolstofarme en hernieuwbare brandstoffen), voor een efficiënt en economisch haalbare energietransitie van het vrachtwagentransport.
- E** De CO<sub>2</sub>-uitstoot van vrachtwagens kan **nu al** aanzienlijk worden verminderd met bestaande **koolstofarme en hernieuwbare vloeibare drop-in brandstoffen (o.a. HVO<sup>12</sup>)**. Ze zijn beschikbaar maar zouden fiscaal aangemoedigd moeten worden.
- E** Dit via een **verlaagd accijnsniveau voor koolstofarme en hernieuwbare brandstoffen** en om een gelijk fiscaal speelveld te creëren tussen alle energieoplossingen. Zo kunnen de consumenten de omslag maken naar deze innovatieve brandstoffen.
- E** Het niveau van de **professionele diesel<sup>13</sup> moet competitief blijven** met dat van de buurlanden om gelijke concurrentievoorwaarden te behouden voor de Belgische transportsector.

<sup>12</sup> HVO of hydrogenated vegetable oil. Reeds beschikbaar in enkele servicestations onder de productnaam diesel XTL. Kan al tot 90% CO<sub>2</sub>-emissies verlagen t.o.v. conventionele diesel.

<sup>13</sup> Gedeeltelijke terugbetaling van de betaalde accijnzen op diesel voor de professionele transportsector.





## 5. Personenwagens: ook het huidige wagenpark kan bijdragen tot een net zero transport, EU laat CO<sub>2</sub>-neutrale brandstoffen toe

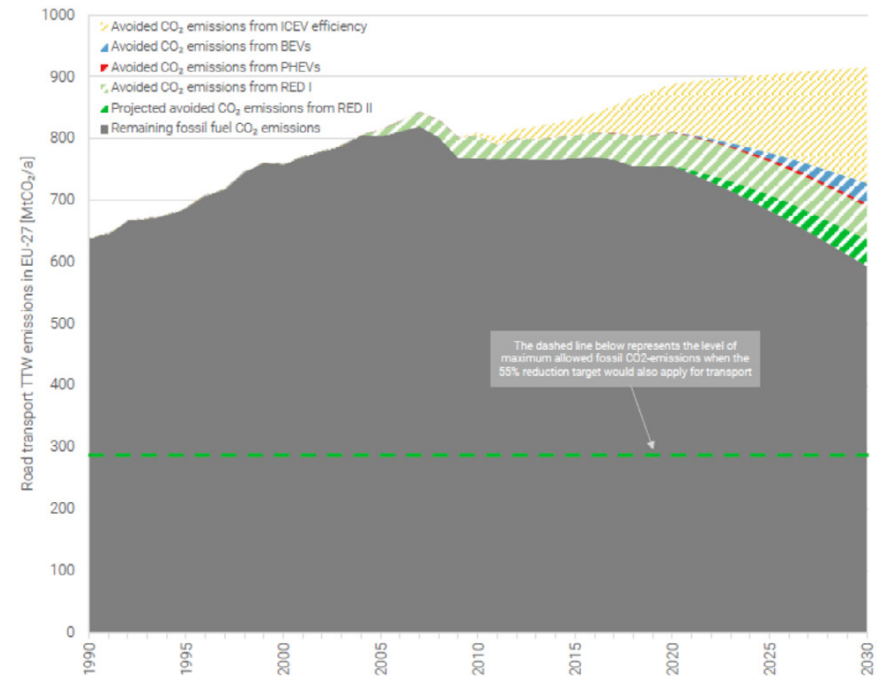
De energietransitie van personenwagens gebeurt via complementaire maatregelen:

- 1. een **modal shift** via het aanbieden van transportalternatieven.
- 2. een **dalend energieverbruik** en een **verhoogde energie-efficiëntie** (bv. van motoren).
- 3. een toenemende inzet van **koolstofarme en hernieuwbare energieoplossingen**.

De beslissing van Europa om na 2035 nieuwe auto's met een verbrandingsmotor die met 'CO<sub>2</sub>-neutrale brandstoffen'<sup>14</sup> rijden, op onze wegen toe te laten, zorgt ervoor

dat ook deze wagens effectief kunnen bijdragen tot het verminderen van de CO<sub>2</sub>-emissies. Dit geldt ook voor het huidige wagenpark. Vandaag worden ze nochtans door het beleid 'vergeten'!

Elektromobiliteit is gestart en kent een aantal onzekerheden: uitrol laadinfrastructuur, autonomie wagen, prijs en beschikbaarheid zeldzame metalen, beschikbaarheid groene elektriciteit<sup>15</sup>. Daarom dient er op korte en middellange termijn een alternatief aangeboden te worden voor de zowat 6 miljoen benzine- en dieselwagens in ons land die met koolstofarme en hernieuwbare brandstoffen kunnen rijden.



### Europese decarbonisatie personenwagens tot 2030

Europe Road Transport Tank To Wheel (TTW) CO<sub>2</sub> emission<sup>16</sup>

Op basis van de bestaande Europese wetgeving zal op korte termijn de vergroening van personenwagens vooral het gevolg zijn van de modernisering van de huidige vloot (geel) en het inzetten van hernieuwbare brandstoffen (licht- en donkergroen).

De elektrificatie (blauw en rood) zal initieel een beperkte impact hebben omwille van de geleidelijke omzetting van het wagenpark.

Deze situatie is vergelijkbaar in België.

<sup>14</sup> De Europese Commissie komt in het najaar 2023 met een definitie hiervan.

<sup>15</sup> In België komt minder dan 20% van de geproduceerde elektriciteit van hernieuwbare bronnen.

<sup>16</sup> Studio Gear Up: "Low carbon mobility with renewable fuels", September 2021

## Beleidsaanbevelingen

Gezien de beslissing van de Europese Unie om **na 2035 auto's** met een verbrandingsmotor die op '**CO<sub>2</sub>-neutrale brandstoffen**' rijden, toe te laten, moet België hier rekening mee houden in zijn herziene Nationaal Energie- en Klimaatplan en elke **goldplating vermijden**. Het vernieuwd Nationaal Energie- en Klimaatplan (2023) bepleit om in België 2030 als uitfaseringsdatum voor nieuwe thermische auto's te nemen:

- Dit respecteert het Europees kader niet met een risico op een versterking van de interne marktwerking. De juridische haalbaarheid ervan kan ook in vraag worden gesteld<sup>17</sup>.
- Dit is een reële uitdaging gezien de huidige marktpenetratie van elektrische voertuigen en het tempo waarin de oplaadinfrastructuur wordt uitgerold. De Europese Rekenkamer heeft bovendien aan de alarmbel getrokken door te benadrukken dat er een tekort aan grondstoffen in Europa dreigt voor de omschakeling naar batterijwagens.
- Dit stelt de vraag over de beschikbaarheid van voldoende hernieuwbare elektriciteit in België.
- Een verbod is ongefundeerd indien er geen analyses over de levenscyclus voorhanden zijn (cf. Federaal Regeerakkoord 2020).

Daarom pleiten wij voor volledige afstemming van het NEKP op het Europese kader:

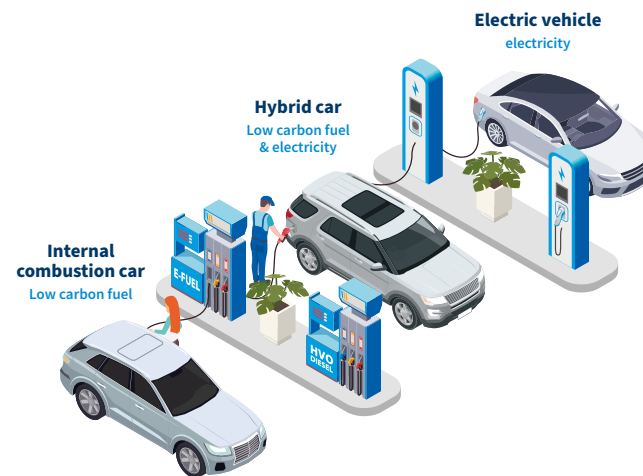
- Het respecteren van de Europese tijdslijn (2035).
- Het respecteren van de mogelijkheid om na 2035 nieuwe auto's met verbrandingsmotor die met koolstofarme brandstoffen rijden, ook in ons land toe te laten.

In 2035 zal de meerderheid van de auto's op de weg nog steeds een verbrandingsmotor hebben. We zien ook een stijging van de markt van tweehandswagens en van de gemiddelde leeftijd van het wagenpark. **Ook deze auto's kunnen efficiënt bijdragen tot het koolstofarm maken van het transport**, met een toenemend gebruik van geavanceerde biobrandstoffen en later mogelijks met e-fuels: *"don't change the car, just change the fuel"*.

### WIST U DAT?

Een hybride wagen met een geavanceerde biobrandstof (zoals HVO) heeft, over de gehele levenscyclus bekeken, een netto CO<sub>2</sub>-uitstoot die 20% lager is dan die van een gemiddelde batterijgedreven elektrische wagen!

<sup>17</sup> Synthesrapport (2022) 'Opvolging van de uitvoering van het federale klimaatbeleid 2021-2030 (p.72).





## 6. Servicestations moeten steeds diverse energieoplossingen kunnen aanbieden

Servicestations worden belangrijke 'one-stop' plaatsen die voor consumenten, automobilisten en vrachtwagenchauffeurs multi-energieoplossingen aanbieden met zowel conventionele als koolstofarme en hernieuwbare vloeibare brandstoffen alsook laadpalen voor elektrische voertuigen en waterstof. We voorzien in 2030 laadpalen op zowat 3.500 servicestations. Daarnaast hebben ze een divers product- en dienstenaanbod: voeding en drank, carwash, car sharing, internet-hubs (telewerk), e-commerce ophaalpunten, enz.

### Beleidsaanbevelingen

- E** Een **transparant en flexibel vergunningsbeleid** is nodig voor **alle verschillende energievectoren**: elektriciteit, hernieuwbare, koolstofarme en conventionele brandstoffen, enz. Dit laat de verschillende marktspelers toe om zich aan te passen aan het tempo van de energietransitie die aan de lokale marktvraag voldoet.
- E** Concessievergunningen:
  - moeten steeds een **divers aanbod toelaten** van zowel elektrische oplaadpunten als brandstofpompen (bv. voor koolstofarme brandstoffen). Alle brandstoffen die binnen het kader van de Europese Renewable Energy Directive vallen, moeten er een plaats kunnen krijgen.
  - moeten zorgen voor **competitieve shopcondities** (sociale aspecten, openingstijden, ...) voor alle types servicestations (multi-energie, snellaadstations, ...).
- E** Om de elektromobiliteit (laadpalen op servicestations) te ondersteunen, is **toegang tot een krachtige elektriciteitsinfrastructuur** (o.a. voor snelladers) binnen een gelijk speelveld nodig.
- E** Het is noodzakelijk om de **sociale rol te erkennen van servicestations** die zowel voedingsmiddelen als niet-voedingsproducten aanbieden, evenals verschillende diensten (carwash, gedeelde auto's, ...). Hiervoor zijn competitieve exploitatievoorwaarden noodzakelijk rekening houdende met de specificiteit van een servicestation.
- E** We pleiten voor een **ruimer aanbod van koolstofarme vloeibare brandstoffen** op servicestations, zoals diesel **B20**<sup>18</sup> en benzine **E85**<sup>19</sup>, ondersteund door adequate fiscale prikkels (d.w.z. accijnsverlagingen).

<sup>18</sup> Diesel B20 bevat maximaal 20% biocomponenten en is vandaag enkel bestemd voor gebruik in een specifieke groep van voertuigen die op een gecontroleerde manier deze brandstoffen gebruiken.

<sup>19</sup> Brandstof die voor 85% uit bio-ethanol bestaat en voor 15% uit benzine.



## 7. Lage emissiezones (LEZ) moeten wagens toelaten die de officiële emissiewaarden respecteren (Euro6d)

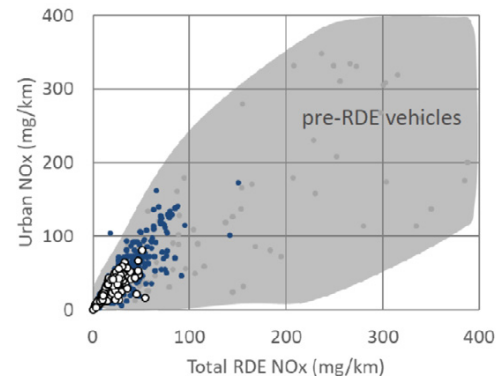
De beslissing, enerzijds, van de Vlaamse overheid om dieselwagens (2031) en benzinewagens (2035) niet meer toe te laten in de Lage Emissie Zones van Antwerpen en Gent en, anderzijds, die van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (dieselverbod 2030 en benzineverbod 2035) staat

### NO<sub>x</sub> emissies dieselwagens

In deze grafiek zijn de witte bolletjes de nieuwste Euro6d-dieselwagens die in 'Real Driving Emission' tests voldoen aan de Europese grenswaarden (80 mg/km) voor stikstofoxide (NO<sub>x</sub>) uitstoot. Sommige modellen hebben nu al bijna niet detecteerbare emissies.

Bron: Association for Emissions Control by Catalyst (AECC)

haaks op de technologische realiteit van vandaag. De nieuwe dieselwagens (sinds norm Euro6d) respecteren de officiële grenswaarden voor luchtkwaliteit (fijnstof en stikstofoxide NO<sub>x</sub>) wat blijkt uit de nieuwe verplichte onafhankelijke officiële tests, ook in reële rij-omstandigheden.



### WAT IS ER VERANDERD?

1. In Europa worden voortaan nieuw geregistreerde voertuigen verplicht getest volgens de WLTP<sup>20</sup>-testcyclus op de testbank die aangevuld wordt met een RDE<sup>21</sup>-test op de weg in diverse reële rijomstandigheden.
2. Sinds 2020 is de nieuwe Euro6d-norm van kracht die strengere emissievoorwaarden voor fijnstof en stikstofoxide (NO<sub>x</sub>) oplegt. De continue wagenparkvernieuwing met Euro6d-voertuigen zal de situatie jaar na jaar significant verbeteren.
3. De technologische vooruitgang heeft emissies significant verminderd, soms tot niet detecteerbare niveaus: betere en efficiëntere motoren, de invoering van performante roetfilters, de 'Selective Catalytic Reduction' technologie en gebruik van Adblue dat NO<sub>x</sub> omzet in gasen zonder impact.

<sup>20</sup> WLTP = Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure

<sup>21</sup> RDE = Real Driving Emissions (reële rij-omstandigheden)



## Beleidsaanbevelingen

- E** De **technologische prestaties** van de moderne auto's, die de officiële emissienormen respecteren, moeten altijd de basis vormen voor beleidsbeslissingen in plaats van specifieke aandrijvingen a priori uit te sluiten in een LEZ.
  
- E** De **toegang tot een LEZ** zou enkel moeten gebaseerd zijn op **officiële uitstootnormen**. De auto's (sinds de Euro6d-norm) die de officiële emissiewaarden inzake luchtkwaliteit (fijnstof en NOx) respecteren, moeten onvoorwaardelijk worden toegelaten in lage-emissiezones.
  
- E** Bij tijdelijke lokale emissieoverschrijdingen zijn **tijdelijke lokale maatregelen** (zoals bij een smog alarm) nodig in plaats van een algemeen verbod in de hele stad dat alle automobilisten treft en een negatieve impact dreigt te hebben op onder meer de sociale en economische activiteiten.
  - Tegen 2030 zullen vrijwel alle wagens in een LEZ minstens de norm Euro6d hebben en de uitstootnormen respecteren zodat het **verbieden** van diesel- en benzine-wagens eigenlijk **overbodig** is.
  - Enkel thermische wagens in een LEZ verbieden is **een ongelijke behandeling** omdat fijnstof vandaag hoofdzakelijk komt van het remmen en van de bandenslijtage en dus ook en vooral bij **'zwaardere' elektrische wagens** die evenwel niet onder de verbodsbepalingen vallen.



## 8. Een fiscale hervorming moet alle koolstofarme en hernieuwbare energieoplossingen aanmoedigen

Fiscaliteit zal, onder meer binnen het Europees beleidskader, steeds vaker worden ingezet om klimaatdoelstellingen te bereiken. Belangrijk is dat de fiscale hervormingen de energievoorziening niet in gevaar brengen en het onderzoek, de innovatiekracht en het concurrentievermogen van de ondernemingen ondersteunen. De basis voor fiscale hervormingen moet zijn dat 'alle' energievormen in verhouding met hun positieve impact op het klimaat moeten worden aangemoedigd. Het doel van een fiscale hervorming moet erin bestaan een geloofwaardig prijssignaal te geven om de keuzes van de burgers geleidelijk te sturen in de richting van koolstofarme en hernieuwbare energieoplossingen. En dit binnen een fiscaal 'level playing field'.

### Beleidsaanbevelingen

- E** Fiscale hervormingen moeten een **stimulans zijn om de keuzes van de burgers geleidelijk te sturen in de richting van betaalbare koolstofarme oplossingen** voor o.a. het transport en de verwarming. Ze moeten rekening houden met hernieuwbare brandstoffen van zowel biologische als niet-biologische oorsprong en met het duurzame deel van conventionele brandstoffen naargelang hun net CO<sub>2</sub>-emissiereductieniveau.
- E** Voor alle koolstofarme en hernieuwbare energieoplossingen (elektriciteit, waterstof en koolstofarme brandstoffen) moet een **'fiscaal gelijk speelveld'** gelden. Dit kan gebeuren via gedifferentieerde accijnsniveau 's (cfr **ETD**<sup>22</sup> Richtlijn).
- E** ETS<sup>23</sup> Transport: Energia steunt de omzetting van het ETS Transport om burgers aan te moedigen meer te kiezen voor duurzame alternatieven, waaronder **geavanceerde biobrandstoffen (en in de toekomst e-fuels)**.
  - De inkomsten van het ETS-transport in België, 750 miljoen euro, moeten deels worden gebruikt om te investeren in oplossingen die de energietransitie ondersteunen (bv. CO<sub>2</sub>, H<sub>2</sub> en derivaten).
- E** Het niveau van de **professionele diesel moet competitief blijven** met dat van de buurlanden om gelijke concurrentievoorwaarden te behouden voor de Belgische transportsector.

<sup>22</sup> ETD = Energy Taxation Directive

<sup>23</sup> ETS = Emissions Trading System



## 9. Verwarming gebouwen: complementaire energieoplossingen voor diverse behoeften

Als we de Europese klimaatdoelstellingen willen halen, zullen we anders moeten gaan verwarmen. Zich verwarmen aan een aanvaardbare prijs is een prioriteit. Het beleid heeft gekozen om nieuwe stookolieketels niet meer toe te laten (verschillend per gewest). Stookolieverwarming vervangen door aardgasverwarming draagt op lange termijn niet bij tot een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen<sup>24</sup>. Nieuwe moderne (stookolie)ketels verbruiken tot 30%

minder energie en stoten 30% minder CO<sub>2</sub> uit dan oudere installaties. Ze zijn perfect combineerbaar met hernieuwbare energie van een zonneboiler of warmtepomp. Ze kunnen probleemloos gebruikt worden met innovatieve koolstofarme en hernieuwbare vloeibare brandstoffen. Warmtepompen zijn ook niet overal een optie (bijvoorbeeld in moeilijk te isoleren gebouwen), vergen aanzienlijke investeringen en hun rentabiliteit is moeilijk te berekenen.

### Beleidsaanbevelingen

- E** **Energie-efficiëntie** is de hoeksteen van het beleid met als eerste prioriteit de ondersteuning van de energieprestaties van gebouwen (isolatie bouwschil).
- E** In moeilijk te renoveren gebouwen (waar warmtepompen alleen niet echt een optie zijn) moeten **hybride verwarmingssystemen** worden toegelaten die meerdere energiebronnen combineren. Ze kunnen bijdragen aan klimaatdoelstellingen door hernieuwbare elektriciteit en koolstofarme vloeibare brandstoffen (bv. HVO<sup>25</sup> en R33<sup>26</sup>) te combineren.

<sup>24</sup> RDC Environment studie – update 2020

<sup>25</sup> HVO of hydrogenated vegetable oil. Reeds beschikbaar in enkele servicestations onder de productnaam diesel XTL. Kan al tot 90% CO<sub>2</sub>-emissies verlagen t.o.v. conventionele diesel.

<sup>26</sup> R33 is een mengeling van 67% conventionele stookolie en 33% hernieuwbare brandstof.



## 10. Sociaal: opportuniteiten voor de werknemers om de energietransitie te omarmen

De hoge loonkost in België blijft tegenover onze buurlanden een handicap, zeker in een sector die de laatste jaren in Europa gekenmerkt werd door economische moeilijkheden, met de sluiting van enkele raffinaderijen waaronder één in België.

De transformatie van de bedrijven uit onze sector (raffinage, stockage en distributie) in de energietransitie en de ontwikkeling van nieuwe koolstofarme en hernieuwbare brandstoffen, doet ons met een nieuwe blik naar de toekomst kijken.

Ook op sociaal vlak waar bijvoorbeeld nieuwe vaardigheden (leervaardigheid, adaptatievermogen, digitale kennis, ...) nodig zullen zijn. Dit geeft de werknemers uit de sector de mogelijkheid om een actieve speler te worden in de boeiende energietransitie met nieuwe perspectieven inzake loopbaanontwikkeling. De omslag maken om de energietransitie efficiënt te omarmen en de inzetbaarheid van de werknemers uit de sector te versterken zijn een opportuniteit die via een constructieve dialoog met de sociale partners kan verwezenlijkt worden.

### Beleidsaanbevelingen

- E** De overheid moet de loonhandicap met de ons omringende landen blijven verminderen om de competitiviteit van onze sector in een internationale context te handhaven en zelfs te versterken.
- E** Het is belangrijk om de STEM<sup>27</sup>-opleidingen een duw in de rug te geven en zo jonge krachten klaar te stomen om innovatieve en duurzame oplossingen voor onze sector te helpen ontwikkelen.
- E** De overheid zou de bedrijfswereld moeten ondersteunen om bij de werknemers nieuwe vaardigheden te versterken m.b.t. de energietransitie en de digitalisering en om een brede en diverse 'employee pool' aan te leggen.

<sup>27</sup> STEM = Science – Technology – Engineering – Mathematics.



# 10 Beleidsaanbevelingen

- 1 Technologie-inclusiviteit (openheid)** om maximale kansen te geven aan 'alle' complementaire innovatieve koolstofarme en hernieuwbare energieoplossingen in een diverse energiemix.
- Een **stabiel, consistent en stimulerend industrieel beleidskader, inclusief financiering**, om investeringen in emissie-reducietechnologieën (o.a. CCSU) in de Belgische raffinaderijen aan te moedigen. Om de energietransitie in de sector, onderhevig aan toenemende internationale concurrentie, te realiseren is een level playing field essentieel t.o.v. andere landen.
- De **erkenning en ondersteuning van een brede waaier aan koolstofarme en hernieuwbare brandstoffen** in het Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP) die nodig zullen zijn voor de **moeilijk te elektrificeren transportsegmenten** zoals de luchtvaart, het maritiem transport en het zware wegvervoer over de weg.
- 4 Energietransitie vrachtwagens:** Dit moeilijk volledig te elektrificeren transportsegment vergt een diverse energiemix (elektriciteit, waterstof, koolstofarme en hernieuwbare brandstoffen, enz.) voor een efficiënte en economisch haalbare decarbonisatie.
- 5 Energietransitie personenwagens:** Gezien de opening van de Europese Unie om na 2035 wagens met een verbrandingsmotor die op 'CO<sub>2</sub>-neutrale brandstoffen' rijden nog toe te laten, pleiten we voor een **volledige afstemming van het NEKP op het Europese kader**. Geen goldplating.
- 6 Multi-energie servicestations:** Een transparant en flexibel vergunningenbeleid is nodig waarbij een servicestation steeds de mogelijkheid moet hebben om multi-energieoplossingen aan te kunnen bieden.
- 7 Lage-emissiezones (LEZ)** moeten altijd auto's toelaten die de officiële emissienormen voor luchtkwaliteit respecteren (zoals Euro6d-wagens).
- 8 De fiscale hervorming (transport)** moet een positieve stimulans zijn om de keuze van de burgers te sturen in de richting van koolstofarme en hernieuwbare mobiliteitsoplossingen. Dit kan via een verlaging van de accijnzen op koolstofarme en hernieuwbare brandstoffen.
- 9 Verwarming:** In moeilijk te renoveren gebouwen (waar warmtepompen alleen geen efficiënte optie zijn) moeten hybride verwarmingssystemen worden toegelaten die koolstofarme energiebronnen combineren.
- 10 Sociaal:** Het is belangrijk om STEM-opleidingen te bevorderen om jongeren voor te bereiden op de innovatieve duurzame oplossingen van morgen en dat de medewerkers nieuwe vaardigheden op het gebied van energietransitie en digitalisering kunnen omarmen.