

DE PETROLEUMSECTOR
IN BELGIË, ESSENTIËLE
PARTNER IN DE
ENERGIETRANSITIE

„GEEN ENERGIETRANSITIE ZONDER BRANDSTOFFEN „

**Petroleumsector klaar
voor de toekomst**

> **Politiek Memorandum**

voor de federale en regionale
verkiezingen 26 mei 2019



**BELGISCHE
PETROLEUM
FEDERATIE**



Het belang van een duurzame energiemix met respect voor neutraliteit in de technologie

Onze sector staat voor belangrijke uitdagingen in de context van het Europese klimaat- en energiekader 2030 en de transitie naar een koolstofarme maatschappij tegen 2050. De petroleumsector staat op een belangrijk kruispunt en zal met innovatieve producten bijdragen tot de energietransitie en energiebevoorrading. Ze is zich bewust van haar maatschappelijke verantwoordelijkheid om haar CO₂-uitstoot verder te blijven verminderen en om de economie en de burgers te voorzien van koolstofarme brandstoffen en andere producten die de maatschappij nodig heeft.

Het Internationaal Agentschap voor Energie gaat er van uit dat petroleumbrandstoffen in Europa in 2035 nog 70% zullen vertegenwoordigen van de energie voor het transport. Ook de komende jaren zal het transport dus nog fundamenteel afhankelijk blijven van brandstoffen. Maar de brandstoffen van morgen zullen duidelijk verschillend zijn van die van vandaag.

Raffinaderijen zijn ook een essentiële schakel in de petrochemie. Zij zijn en zullen nog lang een essentiële hoeksteen blijven van onze economie. Een stabiel en coherent beleid moet de nodige voorwaarden scheppen om de industriële competitiviteit van de raffinaderijsector te verzekeren, de energiebevoorrading en de economische toegankelijkheid tot energie te garanderen en tezelfdertijd de Europese doelstellingen inzake energie- en klimaatbeleid te helpen realiseren.

Technologie-neutraliteit voor een optimale energiemix

Om de energietransitie te realiseren, is een mix van verschillende complementaire energiebronnen nodig die dankzij hun unieke karakteristieken inspelen op de specifieke energiebehoeften van vandaag en morgen. Mirakelformules bestaan niet. Het beleidsprincipe van technologische neutraliteit is een *conditio sine qua non* om de energietransitie alle kansen te geven aan de laagste kost voor de maatschappij en voor de burger. Immers, elke technologie die efficiënt kan bijdragen tot de daling van de emissies moet in een vrijemarkteconomie een gelijke kans krijgen.

Elke politieke beslissing die een impact heeft op de energiemix moet gebaseerd zijn op een impactanalyse m.b.t. de bevoorradingszekerheid, de energie-efficiëntie en de totale CO₂ uitstoot (via een levenscyclusanalyse) alsook transparant zijn over de reële kosten voor de maatschappij, de bedrijven en de burgers.

Innovatieve brandstoffen essentieel in de energietransitie

Uitdagingen zijn kansen, en opportuniteiten voor innovaties. Innovatie is één van de sleutels om de energie- en klimaatuitdagingen aan te gaan. 'Koolstofarme vloeibare brandstoffen' behoren tot deze aankomende innovaties. Om deze mogelijk te maken zijn een coherent en geïntegreerd politiek kader en een stimulerende regelgevende omgeving nodig waarin investeerders voldoende vertrouwen hebben. Onze sector zal de vloeibare brandstoffen van de toekomst maken die essentieel blijven in de energietransitie.

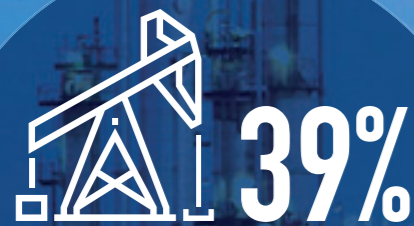
Level playing field om alle oplossingen een kans te geven

Alternatieve energieën zoals hernieuwbare energiebronnen worden nog te vaak gesubsidieerd hoewel hun technologie de marktmaturiteit heeft bereikt. Alle technologieën, (koolstofarme) brandstoffen inbegrepen, moeten echter op een 'gelijk speelveld' kunnen rekenen. Een doeltreffend beleid laat open concurrentie toe bij het bepalen van oplossingen en investeringen die nodig zijn om de doelstellingen te realiseren tegen de laagste kost voor de maatschappij. Dit moet bovendien plaatsvinden via een doeltreffende, doelmatige en evenwichtige uitvoering van Europese regelgeving zonder verdere lokale verstrenging (goldplating). Het is essentieel dat dit samen met het beleidsprincipe van technologie-neutraliteit duidelijk in de regeerakkoorden worden opgenomen.

DE PETROLEUMSECTOR IN BELGIE

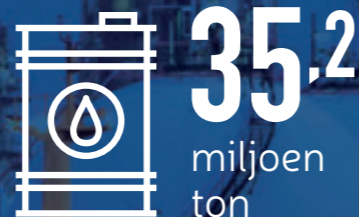
De Belgische Petroleum Federatie vertegenwoordigt de raffinaderijen, bedrijven actief in de distributie van petroleumproducten en stockagebedrijven in ons land. Op deze manier dekt de BPF 100% van de raffinagecapaciteit en 80% van de verkoop van brandstoffen in België.

Kerncijfers 2017



Marktaandeel ruwe olie in de primaire energieconsumptie

Nettoproductie afgewerkte producten

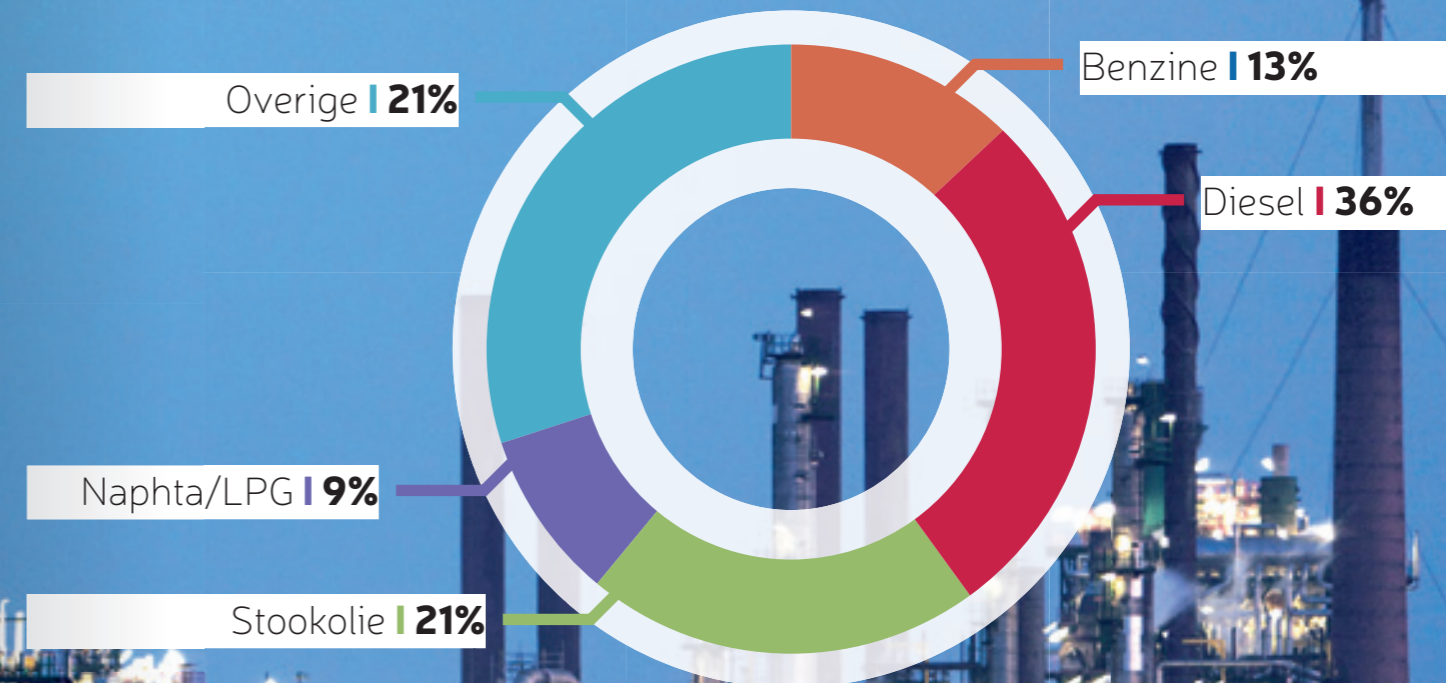


Accijnsontvangsten op brandstoffen



Industriële investeringen in raffinaderijen

Nettoproductie raffinaderijen



Binnenlands verbruik per sector

- > Brandstoffen wegvervoer 46%
- > Grondstoffen petrochemie 45,5%
- > Brandstoffen luchtvervoer 8,5%

Aandeel in totaal verbruik motorbrandstoffen

- > Diesel 80%
- > Benzine 20%

Verbruik voornaamste brandstoffen

| | 2013 | 2017 |
|-----------------|------|------|
| > Diesel | 55% | 57% |
| > Benzine 95 | 8% | 10% |
| > Benzine 98 | 2% | 3% |
| > Huisbrandolie | 35% | 30% |

ONZE AANBEVELINGEN



P. 8

01 Transport

Alle technologieën die een significante oplossing bieden voor de verbetering van de luchtkwaliteit en de daling van de CO₂ emissies van het transport moeten een gelijke kans krijgen in de energiemix. Een technologie-neutraal beleid laat alle technologieën met elkaar concurreren op een 'gelijk speelveld'.

P. 12

02

De milieu- en mobiliteitsproblematiek in de transportsector heeft behoefte aan een echte gedragsverandering: een fiscaal coherent pakket zonder bijkomende kosten voor burgers en bedrijven (budgetneutraal) en het aanreiken van alternatieven.

P. 14

03 Gebouwen

Energiezekerheid tegen een aanvaardbare prijs garanderen is een prioriteit. Hoog rendement stookolietoestellen en hybride installaties hebben daarom hun plaats in de energiemix naar een lage koolstofmaatschappij. Ook het efficiënt energetisch renoveren van de gebouwschil leidt tot een lager energieverbruik en een lagere uitstoot.

P. 18

04 Programma -overeenkomst (PO) brandstofprijzen

Bij gebrek aan aanpassing van de huidige regelgeving inzake prijsvrijheid van petroleumproducten, vraagt de BPF de integrale toepassing van het basisprincipe van de PO, met name dat alle kosten moeten worden weerspiegeld in de structuur van de maximumprijzen van petroleumproducten.

P. 20

05 Raffinaderijen en ETS

In België zijn de ETS¹ sectoren waaronder de raffinaderijsector niet te vinden voor absolute industriële lineaire reductiepaden bovenop de ETS doelstellingen.

P. 22

06

De concurrentiepositie van de Belgische petroleumindustrie, in een internationale markt, vrijwaren is primordiaal. Zij is ook een steunpilaar van de petrochemische sector in België en in Europe.

P. 24

07 Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP)

Onze sector ontwikkelt innovatieve koolstofarme vloeibare brandstoffen die zullen bijdragen tot het realiseren van de energie- en klimaatdoelstellingen in de non ETS sector. Deze innovaties zullen essentieel zijn in de energietransitie. Ze moeten daarom ruimte krijgen en worden opgenomen in het Belgisch NEKP zoals de EU voorschrijft.

P. 26

08

Bedrijven moeten op een 'gelijk speelveld' kunnen aantreden via een doeltreffende, doelmatige en evenwichtige uitvoering van Europese regels zonder verdere lokale verguldigheid (goldplating). Het is essentieel dat dit samen met het beleidsprincipe van technologie-neutraliteit duidelijk in de regeerakkoorden worden opgenomen.

P. 28

09 Sociaal overleg

We hebben nood aan een hedendaags loonbeleid dat antwoorden kan bieden aan de evoluerende behoeften en wensen.

¹ ETS: EU Emission Trading Scheme for Energy Intensive industries (verhandelbare emissierechten)

01

TRANSPORT

Alle technologieën die een significante oplossing bieden voor de verbetering van de luchtkwaliteit en de daling van de CO₂ emissies van het transport moeten een gelijke kans krijgen in de energiemix.

Een technologie-neutraal beleid laat alle technologieën met elkaar concurreren op een 'gelijk speelveld'.

✓ WAT DE BPF VRAAGT

De BPF vraagt dat het beleidsprincipe van technologie-neutraliteit wordt gerespecteerd en principieel wordt opgenomen in de regeerakkoorden. Elke technologie die bijdraagt tot een verhoging van de energie-efficiëntie en tot een daling van de emissies moet onderling kunnen concurreren op een gelijk speelveld. Een doeltreffend energiebeleid laat open concurrentie toe bij het bepalen van oplossingen en investeringen die nodig zijn om de doelstellingen te realiseren tegen de laagste kost voor de maatschappij. De nieuwe generatie dieselveertuigen die significant bijdragen aan de verbetering van de luchtkwaliteit hebben daarom hun plaats in het wegverkeer.

Technologieneutraliteit, grootste efficiëntie aan de laagste kost

Er bestaat niet één technologie die een antwoord biedt voor alle transportbehoeften. De energietransitie mag niet verhinderd worden door technologische uitsluitingen.

De Europese Commissie heeft zich in haar mobiliteitspakketten meermaals uitgesproken voor een technologie-neutraal beleid.

Deze steunt op complete levenscyclusanalyses (LCA) als de wetenschappelijke drijfveer om innovatieve, duurzame en kost-efficiënte oplossingen te ontwikkelen.

Zowel thermische, elektrische als hybride aandrijvingen hebben hun bestaansreden voor specifieke transportbehoeften: in en buiten stedelijke omgevingen, korte en lange afstanden, privé en professioneel transport, één-persoonstransport of familiaal, enz.

De ontwikkeling van een diversiteit aan complementaire energieën zal de economie flexibiliteit en veerkracht bieden alsook de mogelijkheid om de optimale oplossing te kiezen voor elke sector en gebruik.

Koolstofarmere brandstoffen voor een koolstofarme maatschappij

Onze sector investeert in nieuwe technologieën om brandstoffen op de markt te brengen die bijdragen tot de transitie naar een koolstofarme maatschappij.

Deze 'koolstofarme vloeibare brandstoffen' zullen de CO₂-emissies van het transport 'onmiddellijk' kunnen verlagen. Ze behoren tot de kosteneffectieve oplossingen dankzij de aanwezigheid een bestaande uitgebreide infrastructuur (tankstations) en geraken zo bij de consument zonder verdere inspanningen en investeringen, een duidelijk voordeel t.o.v. andere energie-opties die volledig nieuwe en dure infrastructuren (zoals laadplaatsen) vergen.



In 2050 zullen koolstofarme vloeibare brandstoffen de broeikasgas-uitstoot van personenauto's met 87% kunnen verminderen in vergelijking met 2015².

De claim 'zero emissie' van 100% elektrische wagens houdt geen rekening met de volledige LCA van deze voertuigen (batterijproductie, recyclage end of life van de batterij, enz..) die in de werkelijkheid feitelijk ook koolstofarm zijn en niet koolstofvrij.

Beide energiebronnen, brandstoffen en elektriciteit, zijn complementair en kunnen elkaar versterken in hybride toepassingen. In de energietransitieperiode zijn hybride voertuigen voor de consumenten vanuit financieel en milieu-oogpunt een interessante optie.

² Fuels Europe – press release Sept 24, 2018

Innovatieve koolstofarme brandstoffen: de toekomst begint vandaag

Er bestaan verschillende technologieën voor de productie van vernieuwende koolstofarme vloeibare brandstoffen: duurzame biobrandstoffen, koolstofarme waterstof en e-brandstof. Ze genieten dezelfde grote energiedichtheid en kunnen naadloos opgenomen worden in de bestaande infrastructuur en toepassingen.

Diesel XTL is een synthetische diesel. Hij kan gemaakt worden uit uiteenlopende basisgrondstoffen, elk met hun eigen procestechnologie: met aardgas (GTL of "Gas To Liquid"), biomassa (BTL of "Bio To Liquid") of via het hydrogeneren van plantaardige olie (HVO of "Hydrogenated Vegetable Oil").

Nieuwe generatie biobrandstoffen: zoals olie uit algen in conventionele raffinaderijen worden verwerkt tot vloeibare lage koolstof brandstoffen.

E-fuels zijn brandstoffen die vrijwel klimaatneutraal zullen zijn, geproduceerd uit hernieuwbare elektriciteit en CO₂ (alsook met restmaterialen).

Luchtkwaliteit: laat ons kijken naar alle feiten en naar morgen

Luchtkwaliteit: laat ons kijken naar alle feiten en naar morgen. De naleving van luchtkwaliteitscriteria is niet enkel afhankelijk van het wegverkeer maar ook van een reeks andere factoren. Het viseren van de auto als enige boosdoener lijkt een ideologische strijd geworden ondanks het feit dat net in dit domein significante verbeteringen werden gerealiseerd met een positieve impact op de luchtkwaliteit.

In Europa worden nieuw geregistreerde voertuigen voortaan verplicht getest volgens de WLTP³-testcyclus op de testbank die aangevuld wordt met een RDE⁴-test op de weg.

Met de introductie van deze nieuwe en meer robuuste testprocedures kunnen automobilisten er vandaag op vertrouwen dat de dieselauto die ze kopen, voldoet aan de nieuwste, strengere emissiecriteria die de EU heeft vastgelegd en ook nauwer aansluit bij de reële rijomstandigheden.

Emissiebeperkende technologieën (aan de uitlaat) zijn er reeds in geslaagd om de uitstoot van fijnstof drastisch te verminderen. Vandaag zijn er ook emissiebeperkende technologieën die de uitstoot van stikstofoxide (NOx) duidelijk verminderen. Vanaf 2020 zullen alle dieselvoertuigen de nieuwe strikte Euro 6d norm moeten halen.

Dit zal er voor zorgen dat de impact van fijnstof en de NOx uitstoot van dieselauto's op de luchtkwaliteit in 2030 nauwelijks nog te onderscheiden zal zijn van een situatie met volledig elektrische voertuigen. Het bannen van 'alle' dieselvoertuigen tegen 2030 (Brussel) is daarom onnodig en onverantwoord.

De nieuwste generatie dieselvoertuigen dragen significant bij tot de verbetering van de luchtkwaliteit.



³WLTP= Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure
⁴RDE = Real Driving Emissions, reële rijomstandigheden op de weg

De nieuwe generatie dieselveertuigen

De petroleumsector houdt de verbetering van de emissiereducties van voertuigen nauwlettend in de gaten. In 2017 heeft het studiecentrum Concawe⁵ de resultaten van twee externe studies gepubliceerd over de reële emissies van de verwachte nieuwe dieselwagens Euro 6 en hun impact op de luchtkwaliteit.

Deze studies tonen aan dat de NOx emissies van diesel personenwagens onder reële rijomstandigheden op significante manier worden gereduceerd met de geleidelijke introductie van de Euro 6 norm.

De BPF pleit er voor dat dieselwagens die de emissiewaarden niet respecteren geleidelijk aan vervangen worden door nieuwe moderne propere wagens, waaronder bijvoorbeeld de nieuwe generatie Euro 6d dieselwagens.

Lage Emissiezones (LEZ) bieden al een efficiënt antwoord om de meest vervuulende wagens te weren.

Alle LEZ in ons land moeten wel dezelfde toegangsvoorwaarden hebben om uniformiteit en stabiliteit te garanderen.

De BPF pleit ook voor een strengere en effectievere controle op de meest vervuulende wagens en voor een globaal geïntegreerd milieubeleid in de steden dat rekening houdt met alle bronnen van emissies alsook voor efficiënte maatregelen om de doorstroming van het verkeer te verbeteren en congestie te voorkomen.

Daar waar er lokale problemen zouden overblijven, moeten er lokale pragmatische oplossingen worden genomen.

Studies tonen aan dat het vervangen van de oudste dieselwagens door de nieuwe generatie dieselveertuigen (Euro 6d norm) een verbetering zal opleveren die voldoet aan de normen voor stedelijke luchtkwaliteit, gelijkaardig als bij de vervanging ervan door elektrische voertuigen.



⁵Environmental Science for the European Refining Industry

02

De milieu- en mobiliteitsproblematiek in de transportsector heeft behoefte aan een echte gedragsverandering: een fiscaal coherent pakket zonder bijkomende kosten voor burgers en bedrijven (budgetneutraal) en het aanreiken van alternatieven.

✓ WAT DE BPF VRAAGT

De BPF vraagt dat de mogelijke invoering van bijkomende taken (kilometerheffing, koolstoftaks, LEZ heffing, enz..) samen met de bestaande heffingen (accijnzen op benzine en diesel) verwerkt wordt tot een coherent geïntegreerd pakket. Vandaag worden enkel diesel- en benzinebrandstoffen belast door middel van accijnzen. In de toekomst zal het weggebruik anders belast worden en zullen alle weggebruikers (ook met alternatieve brandstoffen) moeten bijdragen. Dat geïntegreerd pakket moet budgetneutraal zijn zonder bijkomende belastingdruk op burgers en bedrijven. Een duidelijk onderscheid is nodig tussen het aanpakken van lokale problemen, met een kilometerheffing, en het aanpakken van bredere problemen, met een koolstoftaks. Het bijkomend belasting dient ter vervanging te zijn van andere beleidsmaatregelen (en niet extra).

Bedrijven en burgers hebben nood aan een functionerende mobiliteit. De problematiek van stijgende congestie en verminderende mobiliteit is niet afhankelijk van het type brandstof dat

gebruikt wordt.

Thermische wagens in de Wetstraat of op de Antwerpse ring vervangen door elektrische wagens of andere alternatieve brandstoffen (zoals aardgas en

waterstof) zal de verkeersknoop niet oplossen. Oplossingen moeten ontstaan uit gedragsverandering en het aanreiken van alternatieven. Een aangepaste fiscaliteit kan hiertoe bijdragen.



10% van het wagenpark dat niet meer op diesel of benzine rijdt betekent voor de Federale Staat een inkomstenverlies (accijnzen en BTW) van 600 miljoen € per jaar.

Fiscale inkomsten overheid in gevaar

Het is een illusie te denken dat bij een stijgende elektrificatie van het vervoer, de overheid het gemis van de jaarlijkse inkomsten uit accijnzen (5 miljard €) en BTW (1 miljard €) op de benzine- en dieselbrandstoffen niet zal compenseren door andere maatregelen.

Het gebruik van de wagen en het gebruik van de weg zullen hoe dan ook altijd worden belast. Er zal in de toekomst rekening moeten worden gehouden met de aard van de aandrijving/energie maar ook met het ogenblik en de plaats van het weggebruik.

Gedragsverandering als doel

Het is paradoxaal dat thermische voertuigen al lang, via o.a. accijnzen, de overheidskas spijzen terwijl de congestie op onze wegen toeneemt.

Elektrische en alternatieve wagens worden fiscaal aangemoedigd maar zorgen voor dezelfde congestie op de weg als voertuigen met een brandstofmotor.

Een taksaanpassing heeft maar zin als het effectief bijdraagt tot een verlaging van de CO₂-uitstoot via een gedragsverandering van de weggebruikers. Zo niet, zal de doelstelling enkel de consument economisch dieper treffen. Elke heffing, voordeel of belasting moet een 'aanmoedigings-effect' hebben om het mobiliteitsgedrag te verbeteren en om de ontwikkeling van koolstofarme oplossingen te stimuleren. Hiervoor is een coherent en duurzaam beleid nodig, gebaseerd op het principe van 'policy alignment'. Ook voor de berekening van een koolstofheffing geldt het principe van technologie-neutraliteit.

Een CO₂-taks mag geen taks lift zijn maar een taks shift!

De BPF is een voorstander van de kilometerheffing mits haar rekenbasis niet complementair is met de bestaande accijnzen op benzine en diesel.

Ze mag geen taks lift zijn maar moet budgetneutraal zijn. Deze heffing moet afhankelijk zijn van het effectief weggebruik en niet van de CO₂ uitstoot... daar dient de CO₂ taks voor. Voertuigen worden alzo belast op basis van hun lokale impact, zoals congestie en het betreden van bepaalde zones.

Zowel voertuigen met een benzine- of dieselmotor of aangedreven door elektriciteit of andere energievormen (zoals aardgas en waterstof) worden hiermee op gelijke voet behandeld.

House Efficiency Rating



03 GEBOUWEN

Energiezekerheid tegen een aanvaardbare prijs garanderen is een prioriteit.

Hoog rendement stookolietoestellen en hybride stookolieinstallaties hebben daarom hun plaats in de energiemix naar een lage koolstofmaatschappij.

Ook het efficiënt energetisch renoveren van de gebouwschil leidt tot een lager energieverbruik en een lagere uitstoot.

✓ WAT DE BPF VRAAGT

Het energiebeleid mag geen performante technologieën a priori uitsluiten. Daarom vraagt de BPF om het intentieverbod in 2035 op nieuwe stookolie-installaties in te trekken en te vervangen door een positieve maatregel die zorgt voor het stimuleren en versnellen van de vervanging van verouderde en inefficiënte verwarmingsinstallaties: door hoog rendement stookolietoestellen en steeds meer hybride stookolie installaties. De BPF pleit ervoor dat stookolie zijn rol kan spelen in de overgang naar duurzame energievormen in gebouwen. In plaats van een verbod op nieuwe stookolie-installaties, pleit de BPF ervoor om vanaf 2035 enkel hoge rendementstoestellen toe te laten die beantwoorden aan de Europese Richtlijn 'Ecodesign' en die de mogelijkheid hebben om in de toekomst ook hernieuwbare energieën te gebruiken.

Een vrije technologiekeuze en verscheidenheid aan energiebronnen zijn de beste manier om een al te grote afhankelijkheid van één specifieke energiebron te vermijden. Bovendien zijn de omstandigheden in elk gebouw anders en bestaat er niet zo iets als een standaardoplossing. Een technologie-neutraal beleid laat

ruimte voor alle kosten-efficiënte oplossingen die de CO₂ uitstoot doen dalen, die technisch en economisch haalbaar zijn voor de consument en die de bevoorradingszekerheid en het warmtecomfort kunnen garanderen. 50% van de huidige verwarmingsinstallaties zijn meer dan 20 jaar oud. Het vervangen van verouderde installaties

door stookoliecondensatieketels verhoogt de energie-efficiëntie met 30% en vermindert onmiddellijk de CO₂-uitstoot met 30%. Het vervangen van stookolie door gas in verwarmingsinstallaties draagt niet bij tot het verlagen van de broeikasgassen⁶.

Over de ganse levenscyclusanalyse gemeten, heeft huisbrandolie nagenoeg dezelfde CO₂-uitstoot als aardgas.



Stookolie en hernieuwbare energie hand in hand voor een duurzame energie-efficiëntie

Moderne verwarmingssystemen op stookolie bieden oplossingen om het energieverbruik te verminderen, om meer gebruik te maken van hernieuwbare energiebronnen (hybride toestellen) en de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Dat is ook precies waar de consument vandaag naar op zoek is: betrouwbare verwarmingsopties die betaalbaar zijn, met respect voor het milieu en met een uitstekend rendement. Bovendien sluit de stookolie-buffer het bevoorradingsrisico op de meest ongunstige momenten (winter, piekuren) van

hernieuwbare energie volledig uit en is het warmtecomfort steeds verzekerd.

Door de uitstekende kosten-baten verhouding, de winst aan efficiëntie en de verlaging van de broeikasgassen zijn stookoliecondensatieketels een uitstekende keuze en kunnen een eerste stap zijn naar hybride installaties in de energietransitie en trouwens niet alleen voor bestaande gebouwen.

⁶RDC, Energy balance and emissions of greenhouse gases throughout the life cycle of natural gas and heating oil as a fuel for domestic heating, 2005 (updates in 2012)

Een politiek afgedwongen einddatum voor deze efficiënte technologie zou contraproductief zijn. In plaats van een verbod op nieuwe stookolie-installaties op te leggen, pleit de BPF ervoor om vanaf 2035 te verplichten dat enkel installaties met hoge rendementstoestellen worden toegelaten die beantwoorden aan de Europese Richtlijn 'Ecodesign'.

Aanmoedigingssystemen laten toe om een aandeel hernieuwbare energiebronnen in de toestellen te integreren. Dit is een logische stap naar meer duurzame energiesystemen.

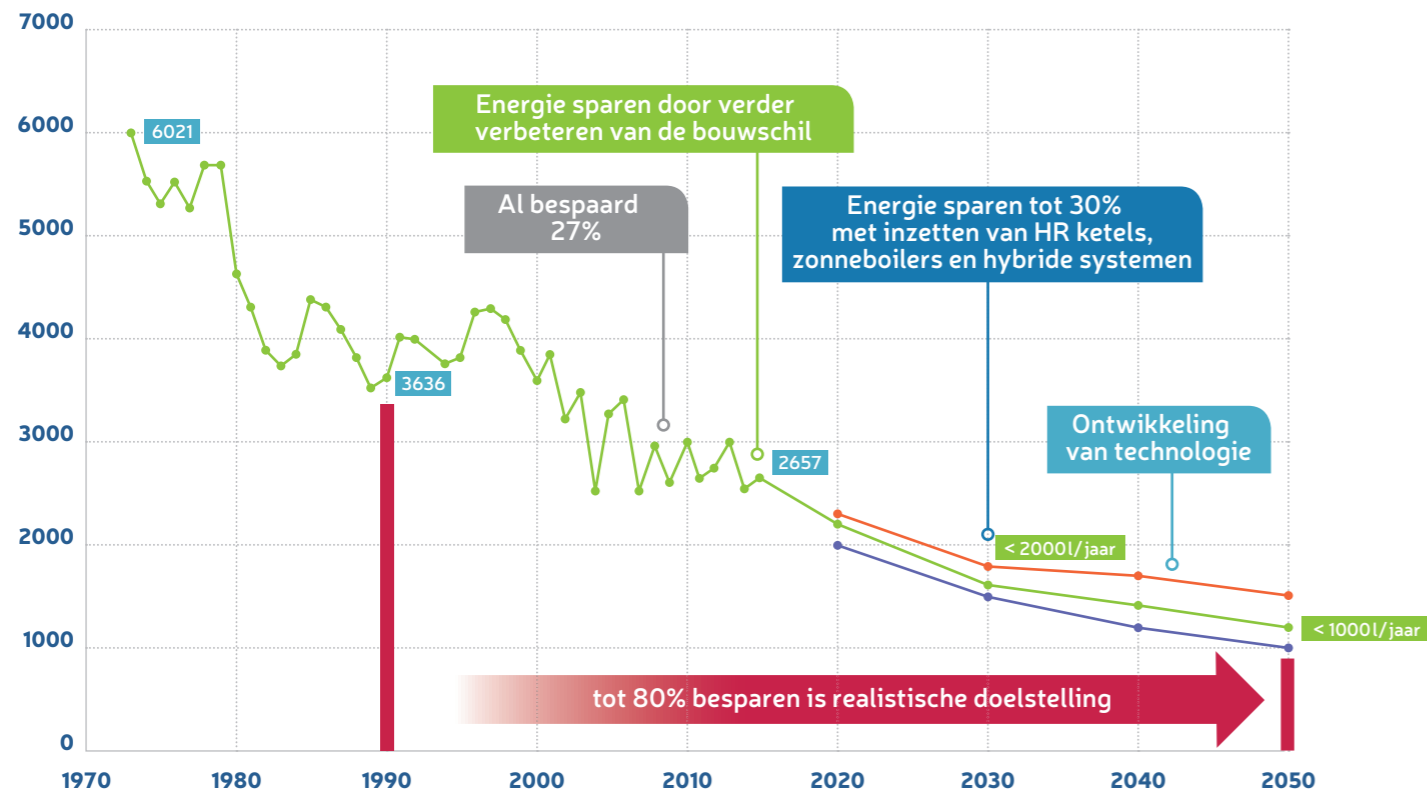
Het verbieden van stookolietoestellen staat de modernisering van verwarmingsinstallaties en dus een snelle vermindering van de broeikasgassen in de weg en houdt bovendien geen rekening met het feit dat een significant deel van de gebouwen en woningen in ons land aangewezen zijn op stookolie als vaste bron voor hun verwarming. De aankondiging van dit verbod heeft ook als gevolg dat de investeringen in nieuwe veelbelovende technologieën dreigen stopgezet te worden.



Het is fout te denken dat een stookolieketel niet verenigbaar is met hernieuwbare energie.

Besparingspotentieel verwarming gasolie

Besparingspotentieel met A-label condensatieketel (liter/jaar)



Met een verwarmingsinstallatie enkel op basis van hernieuwbare energie zal de consument snel geconfronteerd worden met hoge energiekosten, technische beperkingen en momenten van onbeschikbaarheid. De gevolgen hiervan op landelijk niveau mogen niet onderschat worden.

De impact op het elektriciteitsnetwerk en op de beschikbare capaciteit wordt bovendien versterkt in de piekuren van de wintermaanden. Een verwarmingsinstallatie met een gecombineerd gebruik (hybride installatie), heeft de noodzakelijke soepelheid en kan, ten alle tijde, vertrouwen

op de beschikbaarheid van de conventionele brandstof in de verwarmingsinstallatie.

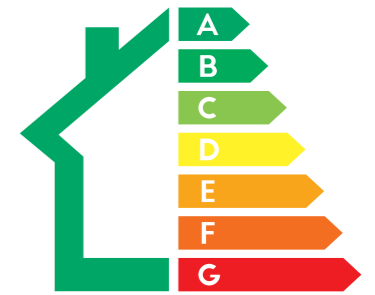
Bovendien zouden kopers van hoog rendement stookolieketels met een A-label moeten kunnen genieten van dezelfde premies als de kopers van gelijkaardige aardgasketels.

Het energetisch renoveren van de gebouwschil is een prioriteit

Hoogrendement- en hybride verwarmingsinstallaties aanmoedigen of enkel hernieuwbare energieën gebruiken is als dweilen met de kraan open indien eerst niet aan het energetisch renoveren van de gebouwschil wordt gewerkt.

Het energieverbruik van gebouwen daalt, maar met de objectieven die de EU vastlegt zal deze moeten versneld worden.

Dit vereist significante financiële en technische inspanningen van de eigenaars om te werken aan de isolatie waarvan de kosten pas over een langere periode terugverdiend worden. Dit is een grote uitdaging en het opstarten van deze aanpassingen moet versnellen om tijdig bij te dragen aan een lager energieverbruik en een lagere uitstoot.



Indien in gebouwen een koolstoftaks op brandstoffen wordt ingevoerd moet deze niet gebruikt worden om elektriciteit te subsidiëren maar enkel als hulpmiddel om om het energieverbruik voor de verwarming en om de CO₂-uitstoot te helpen verminderen.

Een CO₂-taks dient om het beginsel dat de vervuiler betaalt weer te geven en om energiekeuzes te beïnvloeden.

In het algemeen zou een CO₂-belasting moeten worden toegepast op alle energieën (inclusief elektriciteit) op basis van hun respectievelijke CO₂-voetafdruk.

Voor de gebouwen moet ze gebruikt worden om effectief investeringen in wonin-

De inkomsten uit de koolstoftaks gebruiken om de last van de elektrische overgang te verminderen, is misplaatst en leidt tot marktverstoring.

gen aan te moedigen en om het energieverbruik voor de verwarming direct te helpen verminderen en de CO₂-uitstoot te doen dalen.

Ze mag niet worden overgedragen naar andere energieën zoals elektriciteit in het algemeen.

Zo zou de huiseigenaar verstoken blijven van noodzakelijke financiële ondersteuning.

04

DE PROGRAMMA- OVEREENKOMST (PO) EN DE MAXIMUMPRIJZEN VOOR BRANDSTOFFEN

Bij gebrek aan aanpassing van de huidige regelgeving inzake prijsvrijheid van petroleumproducten, vraagt de BPF de integrale toepassing van het basisprincipe van de PO, met name dat alle kosten moeten weerspiegeld in de structuur van de maximumprijzen van petroleumproducten.

✓ WAT DE BPF VRAAGT

De BPF verdedigt het principe van een systeem van volledige prijsvrijheid zoals dat van kracht is in de meeste Europese landen (België en het Groothertogdom Luxemburg zijn de enige landen die een systeem van maximumprijzen voor petroleumproducten toepassen). Indien de overheid de PO toch in stand wil houden, kan deze overeenkomst volgens de BPF alleen werken indien alle kosten (met inbegrip van de verplichte bijmenging van biobestandelen) van de petroleumoperatoren worden weerspiegeld in de structuur van de maximumprijzen van petroleumproducten, zoals trouwens in de PO vermeld.

De PO legt een plafondprijs op terwijl de prijzen aan de pomp worden bepaald door de concurrentie tussen de diverse operatoren op de markt.

Zonder Programma-overeenkomst zou het wettelijke kader betreffende de controle op de prijzen berusten op een ministerieel besluit⁷ met een periode van 60 dagen voor een wijziging van olieprijsen, en is dus gezien de schommelingen van de olieprijsen en de wisselkoersen niet toepasbaar in de praktijk.

De PO is daarom nog steeds een doeltreffend mechanisme om continuïteit en zekerheid van bevoorrading in België te verzekeren zonder afbreuk te doen aan het belang van de consument.

Anderzijds houden de verplichtingen tot integratie van biobrandstoffen in dat alle reële kosten worden meegenomen in de berekening van de maximumprijzen.



België en Luxemburg zijn de enige EU-landen met een systeem van maximumprijzen voor brandstoffen.

Bovendien ontstaan er nieuwe brandstoffen, die niet aan dezelfde regels onderworpen zijn als de petroleumproducten. Dit leidt tot een vertekening van het 'level playing field' in termen van prijzen voor transportbrandstoffen.

⁷ 20 april 1993. - Ministerieel besluit houdende bijzondere bepalingen inzake prijzen



05

DE RAFFINADERIJEN BINNEN ETS

In België zijn de ETS⁸ sectoren waaronder de raffinaderijsector niet te vinden voor absolute lineaire reductiepaden bovenop de Europese ETS doelstellingen.

✓ WAT DE BPF VRAAGT

België moet zich hoeden voor over-ambitie en over-interpretatie van de globale Europese reductiedoelstellingen. Het specifieke concurrentiekader en de reeds geleverde inspanningen van onze sector om de broeikasgasemissies te verminderen maken dat de raffinaderijsector in ons land niet te vinden is voor absolute industriële lineaire reductiepaden tegen 2050 die bovenop ETS zouden kunnen ingevoerd worden.

De activiteiten van de raffinaderijen op ons grondgebied zijn gericht op de Europese (niet enkel de Belgische) vraag naar aardolieproducten als brandstoffen maar ook als grondstoffen voor de petrochemie. De Belgische raffinaderijen zijn performant t.o.v. de andere Europese en internationale spelers, wat energie-efficiëntie en respect van het milieu betreft en zijn daardoor wereld-

wijd goed gepositioneerd. Ze bevinden zich tevens in de grootste petrochemische cluster van Europa en de wereld. Raffinage is een industriële activiteit die uitermate blootgesteld is aan de internationale competitie. Energie intensieve industrieën, waaronder de raffinaderijen (en de aansluitende petrochemie) werken al geruime tijd, binnen het ETS systeem, aan het reduceren van de

broeikasgassen en het continu verbeteren van de energie-efficiëntie. Ze gaan zelfs verder dan wat wordt verwacht en verkennen nieuwe pistes met het oog op de verdere daling van de CO₂-emissies zoals substitutietechnologieën voor processen alsook CCS (Carbon capture and storage) en/of CCU (Carbon Capture & Use) technologieën.



Het is de specifieke verdienste van het EU ETS dat een gelijk speelveld gecreëerd werd binnen Europa tussen alle actoren op het vlak van het klimaatbeleid voor de energie-intensieve bedrijven.

De industriële raffinageactiviteit zal zich blijven inspannen om de CO₂-uitstoot te verminderen, door verbeterde energie-efficiëntie en het zoeken naar innovatieve processen.

Ze zal haar essentiële rol blijven spelen in de bevoorrading-zekerheid van de energie voor transportnoden en voor grondstoffen voor petrochemische producten.

De BPF pleit voor beschermingsmaatregelen om de ondernemingen te wapenen tegen 'carbon leakage' en de competitiviteit van de sector te vrijwaren.

Een industrieel transitiekader naar een koolstofarme maatschappij moet ruimte bieden aan koolstofarme technologieën, aan mogelijkheden van synergiën tussen sectoren en industrieën (clusterinitiatieven), dat allemaal binnen een coherent beleidskader op regionaal, federaal en Europees vlak met het oog op de broeikasgasreductiedoelstellingen in 2050. De visie 2050⁹ van Fuels Europe reikt voorstellen aan om bij te dragen tot het bereiken van deze doelstellingen.

⁸ ETS: EU Emission Trading Scheme for Energy Intensive industries (verhandelbare emissierechten)

⁹ www.fuelsEurope.eu/wp-content/uploads/DEF_2018_V2050_Narratives_EN_digital.pdf

06

De concurrentiepositie van de Belgische petroleumindustrie, in een internationale markt, vrijwaren is primordiaal. Zij is ook een steunpilaar van de petrochemische sector in België en in Europe.

✓ WAT DE BPF VRAAGT

Het beleid en het nationaal en regionaal regelgevend kader moeten de concurrentiepositie van de Belgische raffinaderijen wereldwijd helpen ondersteunen.

De regelgeving mag niet strenger zijn dan de Europese vereiste en de loon- en energiekostkloof met de ons omringende landen moet verder gedicht worden.



De raffinaderijen in ons land hebben de laatste jaren meer dan 3 miljard euro industriële investeringen gedaan.

De raffinagesector in ons land is een waardevolle troef voor de Belgische economie en heeft een stimulerend kader nodig om te groeien.

Dit is belangrijk om bij te dragen tot de energiebevoorrading in ons land maar ook om cruciale basisproducten te leveren voor andere industriële sectoren zoals de petrochemie.

Een juridische en regelgevende stabiliteit alsook beleidsconsistentie zijn belangrijke aspecten met het oog op investeringsbeslissingen.

Er moet verder werk worden gemaakt van een verlaging van de lasten op arbeid. De loonkost in ons land blijft een concurrentieel handicap, a fortiori in een zeer competitieve en internationale sector.

De loonkost is de afgelopen jaren erop verbeterd maar met een kloof van 13% t.o.v. Nederland en 10% t.o.v. Frankrijk¹⁰ is er nog een lange weg te gaan.

De vergelijking met de raffinaderijsector in Rotterdam is snel gemaakt !

De sector werkt op lange termijn gezien de vereiste investeringen en heeft daarom behoefte aan continuïteit in de besluitvorming en aan maatregelen die haar concurrentiële positie helpen versterken.

Een zekere en duurzame bevoorrading tegen competitieve voorwaarden is dus een essentieel element voor de competitiviteit van de sector. Immers, duurzaamheid betekent rekening houden met zowel ecologische, economische als sociale doelstellingen.

De overheden spannen zich regelmatig in om de noodzakelijke voorwaarden te creëren om de internationale concurrentie van de petroleumsector te verzekeren en haar positie als grootste energie- en petrochemiecluster van Europe te versterken.

Een positief investeringssignaal naar de ondernemingen toe is cruciaal. Wij pleiten ervoor de ruimte voor verdere innovaties te behouden en waar nodig te verruimen.



07

NATIONAAL ENERGIE- EN KLIMAATPLAN (NEKP)

Onze sector ontwikkelt innovatieve koolstofarme vloeibare brandstoffen die zullen bijdragen tot het realiseren van de energie- en klimaatdoelstellingen in de non ETS sector.

Deze innovaties zullen essentieel zijn in de energietransitie. Ze moeten daarom ruimte krijgen en worden opgenomen in het Belgisch NEKP zoals de EU voorschrijft.

✓ WAT DE BPF VRAAGT

De BPF vraagt dat het Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP) rekening houdt met het Europees beleidsprincipe van technologie-neutraliteit. Koolstofarme vloeibare brandstoffen bieden een efficiënt antwoord op de energie- en klimaatuitdagingen en zouden dan ook in de beleidsplannen moeten worden opgenomen. De BPF pleit er dan ook voor dat er ruimte is voor koolstofarme brandstoffen, waaronder de diesel XTL (synthetische diesel) als volwaardig alternatief en dat deze effectief wordt opgenomen in het NEKP conform de Europese Richtlijn m.b.t. alternatieve brandstoffen.

Technologie-neutraliteit opent de deur voor innovaties

De Europese Commissie heeft meermaals het belang van technologie-neutraliteit onderstreept¹¹.

De Europese Richtlijn over alternatieve brandstoffen bepaalt dat normen en wetgeving moeten worden opgesteld zonder een bepaald type technologie te bevoorstellen, zodat de verdere ontwikkeling van alternatieve brandstoffen en energiedragers niet wordt belemmerd.

Binnen een vrije markteconomie, moet elke technologie daarom onderling kunnen concurreren, wat zal leiden tot de beste oplossingen aan de laagste kost voor de maatschappij.

Koolstofarme technologieën moeten worden bepaald op basis van een volledige levenscyclusanalyse.

Het a priori uitsluiten van specifieke innoverende technologieën houdt een risico in wanneer de gekozen opties ontoereikend zouden blijken.

Bij gebrek aan onmiddellijk inzetbare alternatieven zou dit verregaande economische-, financiële- en milieugevolgen kunnen hebben.



Synthetische diesels zijn al beschikbaar en worden door de Europese Unie als volwaardige alternatieve brandstoffen erkend.

De Richtlijn voor alternatieve brandstoffen¹² bepaalt dat synthetische (waaronder uit aardgas) en paraffinische (waaronder uit biomassa) brandstoffen deel uitmaken van de categorie van alternatieve brandstoffen en bijgevolg in aanmerking moeten komen voor de energiemix.

De BPF pleit er dan ook voor dat deze

innovatieve brandstoffen opgenomen worden in het Nationaal Energie- en Klimaatplan als volwaardige alternatieve brandstof.

Het Koninklijk Besluit van 8 juli 2018 laat toe om sinds 23 juli 2018 nieuwe dieselbrandstoffen zoals diesel XTL op de Belgische markt te commercialiseren. Diesel XTL is een synthetische

diesel en kan gemaakt worden uit uiteenlopende basisgrondstoffen (en soms ook uit biocomponenten), elk met hun eigen procestechnologie: met aardgas, biomassa of via het hydrogeneren van plantaardige olie (HVO). Ze kan bijdragen tot het realiseren van de beoogde daling met 35% van de broeikasgassen in België tegen 2030.

¹¹ http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-17-4243_en.htm; European Commission - Clean Power for Transport: A European alternative fuel strategy (24.1.2013)

¹² Richtlijn 2014/94/eu van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen

FUTURE-

08

Bedrijven moeten op een 'gelijk speelveld' kunnen aantreden via een doeltreffende, doelmatige en evenwichtige uitvoering van 'niet vergulde' Europese regels. Het is essentieel dat dit samen met het beleidsprincipe van technologie-neutraliteit duidelijk in de regeerakkoorden worden opgenomen.

✓ WAT DE BPF VRAAGT

De BPF vraagt een coherente aanpak van het Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP) in respect met de Europese principes om innovatieve bedrijven een 'level playing field' te garanderen en dit zonder 'goldplating'¹³ waarbij het beleidsprincipe van technologie-neutraliteit wordt gerespecteerd. Een impactanalyse (economisch, milieu, enz...) is essentieel om een duidelijk zicht te hebben in de maatschappelijke baten en kosten van elke energievorm.

Wij vragen dat toekomstige regeerakkoorden het belang van een doeltreffende, doelmatige en evenwichtige uitvoering van 'niet vergulde' Europese regels ondersteunen om bedrijven inzake productie en producten op een 'gelijk speelveld' te laten aantreden.

We stellen echter vast dat er vaak een discrepantie is tussen de Europese doelstelling om op het niveau van de lidstaten te werken aan een 'daling' van de koolstofafdruk en het aanmoedigen van 'low carbon' technologieën terwijl de regionale plannen, in het bijzonder op Vlaams en Brussels niveau, streven naar 'emissievrije' alternatieven.



Wanneer een technologie wordt uitgerold (hernieuwbaar of niet), moet onderzoek worden gevoerd naar de maturiteit van de technologie, de toekomstige ontwikkelingen die zich aftekenen, de kosten en financieringswijzen, de impact op de bevoorradingszekerheid en de uitstoot die wordt vermeden.

Nogmaals, een volledige levenscyclusanalyse is hierbij essentieel om een duidelijk zicht te hebben in de maatschappelijke baten en kosten.

De BPF als essentiële energiepartner dringt er ook op aan om systematisch deel uit te maken van de publieke consultatiemomenten, wat beantwoordt aan de verplichting tot inspraak in de besluitvorming omtrent milieuaangelegenheden¹⁴.

Ten slotte, de energietransitie vergt de mobilisatie van een groot aantal middelen. Er is echter weinig duidelijkheid over de financiële middelen die nodig zullen zijn om de aangekondigde energie- en klimaatplannen te realiseren. Verder ontbreekt ook een volledige kosten-baten analyse.

Het lijkt ons bovendien logisch dat enkel engagementen worden aangegaan met een duidelijke maatschappelijke en economische haalbaarheid.



De belofte van zero-emissie van elektrische wagens kan niet hard worden gemaakt wanneer men hun volledige levenscyclusanalyse in aanmerking neemt.

¹³ Het feit dat individuele lidstaten de Europese Richtlijnen bij de omzetting naar nationale wetgeving soms veel strenger maken of extra regels toevoegen= het vergulden van de Europese regelgeving.

¹⁴ Internationaal Verdrag van Aarhus (2001)



09

SOCIAAL OVERLEG

We hebben nood aan een hedendaags loonbeleid dat een antwoord biedt aan de evoluerende behoeften en wensen.

✓ WAT DE BPF VRAAGT

Werkgevers en werknemers van de sector moeten samen afspraken kunnen maken over uitdagingen van de toekomst: onze medewerkers zullen zich verder kwalificeren door de verwerving van andere kennis en vaardigheden. We zullen langer werken, in een omgeving waarin flexibiliteit nodig zal zijn. De overheid moet bijdragen tot het creëren van een breder kader waarin ook onze kostenhandicap tov de buurlanden wordt gereduceerd en de competitiviteit van onze sector in een internationale context wordt gehandhaafd en versterkt.

De maatschappij is continu in beweging, en iedereen wordt daar in betrokken, zowel burgers als bedrijven. Dit is uiteraard ook van toepassing op de bedrijven actief in de petroleumindustrie, van raffinaderij via opslag tot verkoopnetwerken, en op de werknemers in de

sector. Deze evolutie beïnvloedt ook de relaties zelf tussen de bedrijven en hun werknemers.

De veranderingen leiden er toe dat onze huidige gewoontes, ideeën en gedragingen in vraag worden gesteld. De uitdagingen van de toekomst zullen van

ons een andere blik en andere antwoorden vereisen. Dat we vandaag als sector een belangrijke bijdrage leveren aan de economie en de samenleving is reden van tevredenheid, naar de toekomst toe mag dit echter geen aanleiding zijn tot stilstand of starheid.

Kennis en vaardigheid

De economie in onze samenleving heeft vandaag meer dan ooit nood aan een continue ontwikkeling van kennis en vaardigheden bij elke werknemer.

Het is een noodzakelijke voorwaarde voor de slagvaardigheid van onze bedrijven en voor de werkbaarheid en de loopbaanontwikkeling van de werknemers.

Als technologische sector hebben we er behoefte aan dat reeds het 'schools en academisch' opleidingsaanbod voldoende aandacht heeft voor de actuele en toekomstige ontwikkelingen.

Zo moeten opleidingen beter kunnen aansluiten bij de evoluerende behoeften van onze sector. De aanmoediging van technische opleidingen en dito beroepen moet versterkt worden door de overheid en het onderwijs in het algemeen.

Technologie en bedrijf evolueren, werknemers hebben een langere loopbaan. Als sector willen we ook tijdens de loopbaan van elke werknemer de deelname aan opleidingen, training on the job verder stimuleren, zodat werknemers hun plaats verder vinden in de evolutie van het bedrijf.

Deze wisselwerking van de evoluerende behoefte en van de vaardigheden gaat ervan uit dat elke werknemer verantwoordelijk is voor zijn medewerking en deelname.





**BELGISCHE
PETROLEUM
FEDERATIE**

Kunstlaan 39 - bus 2
1040 Brussel
Tel. 02/508.30.07
info: jb.schrans@petrolfed.be