

Ontwerp geïntegreerd Belgisch Nationaal Energie & Klimaat Plan *Commentaar BPF*

De Belgische Petroleum Federatie (BPF) wenst bij deze een synthese over te maken van haar bemerkingen en voorstellen in het kader van de consultatieronde (thema's transport & verwarming) m.b.t. het ontwerp van het Belgisch geïntegreerd Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP).

Enkele algemene opmerkingen:

- De technologie-neutraliteit moet de basis van het beleid zijn, waardoor verschillende (complementaire) koolstofarme technologieën zich kunnen ontwikkelen en hun oplossingen aanbieden aan burgers en maatschappij. Dit moet plaatsvinden op een gelijk speelveld (level playing field) zodat inspanningen en investeringen kunnen worden aangemoedigd om deze technologieën op grotere schaal te produceren en te gebruiken. Hiervoor is een duidelijk en stabiel politiek kader nodig.
- Alternatieven voor vloeibare brandstoffen zullen in de komende jaren moeilijk vervangbaar zijn in domeinen zoals het vrachtvervoer, de zeevaart en de luchtvaart. Hun evolutie naar koolstofarme vloeibare brandstoffen als meest effectieve oplossing in die sectoren, is al ingezet. Ze moeten om die reden worden aangemoedigd en hun plaats hebben in de toekomstige energiemix.
- Koolstofarme vloeibare brandstoffen hebben ook hun plaats naast elektrificatie van de personenwagens om emissiearme mobiliteit te bereiken. Het is belangrijk om bij het bepalen van CO₂ normen te kijken naar de volledige levenscyclusanalyse van alle technologieën (van Well to Wheel). Zero-emissie wagens bestaan namelijk niet.
- Koolstofarme vloeibare brandstoffen zijn o.a. 'Bio To Liquid' (op basis van biomassa zoals HVO), de tweede generatie biobrandstoffen en toekomstige e-fuels, synthetische brandstoffen die geproduceerd worden op basis van hernieuwbare elektriciteit en klimaatneutraal zijn. Ze hebben het voordeel om op een flexibele en geleidelijke manier ingezet te worden, zonder dat burger en maatschappij daarvoor zelf bijzondere inspanningen en investeringen moeten doen.
- Verwarming van gebouwen : 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 waarbij de vloeibare brandstof uiteindelijk de aanvullende energie wordt voor de hernieuwbare energie.

Commentaar bij het ontwerp NEKP en de onderwerpen van de publieke consultatie

1. Transport

Europa en België hebben beslist om meer in te zetten op elektrische aandrijvingen en laten toe dat die intensief worden gesubsidieerd. Het is echter niet aangetoond dat elektrische aandrijvingen de zaligmakende oplossing zullen zijn voor alle transportbehoeften en op grote schaal. Een diversiteit en complementariteit aan aandrijvingen zullen nodig zijn voor de uiteenlopende mobiliteitsbehoeften. Zo kunnen koolstofarme vloeibare brandstoffen (synthetische hernieuwbare brandstoffen, biobrandstoffen) zeker oplossingen bieden in domeinen waar er geen volwaardige en efficiënte alternatieven zijn om zo een noodzakelijke bijdragen te leveren tot het vergroenen van het transport: voornamelijk in het vrachtwagenvervoer, het vliegtuigtransport en een deel van het maritiem transport. In het segment van personenwagens zullen koolstofarme vloeibare brandstoffen in concurrentie treden met elektrische

wagens en andere aandrijvingen. Om de werkelijke CO₂-impact van een voertuig te meten is het noodzakelijk om de hele levenscyclus in aanmerking te nemen. Klimaat is immers een globale zorg.

Scenarioberekeningen hebben uitgewezen dat de koolstofarme vloeibare brandstoffen tegen 2050 de broeikasgasuitstoot van personenauto's met 87% zouden kunnen verminderen in vergelijking met 2015¹. Dit beantwoordt dus ook aan de Europese klimaatdoelstellingen m.b.t. de CO₂-reductie. Het loont dus zeker de moeite om in het NEKP en in de regionale plannen m.b.t. transport deze innovatieve (koolstofarme) vloeibare brandstoffen mee op te nemen naast andere technologieën. Dankzij het gebruik van de bestaande uitgebreide infrastructuur van tankstations en het feit dat ze gewoonweg in de huidige automotoren kunnen worden gebruikt en niet gekoppeld zijn aan de duurtijd van de hernieuwing van het wagenpark, behoren ze tot de meest kosteneffectieve oplossingen voor de maatschappij en de burgers. De CO₂-emissies in het transport zullen onmiddellijk verlagen bij de toepassing van deze lage koolstofbrandstoffen technologieën.

De Europese Richtlijn voor hernieuwbare energieën (RED II) voorziet tegen 2030 een aandeel hernieuwbare energie in transport van 14%, waarvan maximum 7% 1ste generatie biobrandstoffen en minimum 3,5% nieuwe generatie biobrandstoffen. De rest moet worden aangebracht met gerecycleerde brandstoffen, e-fuels, groene waterstof, groene elektriciteit, enz.. Het Belgisch ontwerp NEKP streeft echter naar een aandeel van 20,6% hernieuwbare energie voor transportbrandstoffen met een reële energie-inbreng van biobrandstoffen van 14% zonder zelfs rekening te houden met dubbelrekening voorzien in de Richtlijn. Dit is duidelijk een geval van cherrypicking en goldplating. Het ontwerp NEKP moet daarom adequaat worden aangepast om in lijn te zijn met de RED II.

Luchtkwaliteit: dieselmotoren bewijzen vandaag dat ze de luchtkwaliteit steeds minder aantasten. Dankzij strengere Europese controlemechanismen (WLTP en RDE tests), nieuwe Europese normen (Euro6 temp en Euro 6d) en performante emissiebeperkende technologieën (roetfilters, katalysatoren, enz) hebben de moderne dieselwagens ontegensprekelijk vandaag een plaats op de weg (reële emissies onder de grenswaarden). In stedelijke gebieden is een Lage Emissie Zone (LEZ) een efficiënte maatregel om de luchtkwaliteit te verbeteren indien dit gepaard gaat met controle en handhaving. Het verbieden van alle dieselvoertuigen, zoals het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tegen 2030 voorstelt, is daarom verkeerd en onnodig.

2. Fiscaliteit brandstoffen

Accijnzen op transportbrandstoffen zijn een historisch significant deel van de fiscaliteit voor het gebruik van voertuigen. Met het verschijnen van andere energiebronnen voor transport is er een ongelijk speelveld ontstaan gezien de grote dispariteit aan fiscale maatregelen, en zonder dat daar een objectieve basis voor is. Koolstofarme vloeibare brandstoffen, zoals vandaag biobrandstoffen, worden vandaag ongelijk behandeld omdat ze geen enkele fiscale erkenning/aanmoediging genieten in tegenstelling tot andere aandrijvingen (zoals gas). België heeft er baat bij om in haar fiscaliteit rekening te houden met de evolutie van de huidige transportbrandstoffen, die ook koolstofarmer worden en zo bijdragen tot de klimaatdoelstellingen

3. Gebouwen: verwarming

Een lager energieverbruik en minder CO₂ uitstoot van woningen berusten helemaal op de inspanningen van de burger. Gezien de grootte van de inspanningen zullen de investeringen over vele jaren moeten worden gespreid. Een vrije technologiekeuze en een verscheidenheid aan energiebronnen zijn de beste manier om een antwoord te bieden aan de daling van de broeikasgassen. Hoog rendement condenserende stookolie-toestellen en steeds meer gecombineerd met hernieuwbare energieën tot hybride installaties hebben daarom hun plaats in de mix van de transitie naar een lage

¹ Fuels Europe: 'A comparison of mass electric vehicles adoption and low-carbon intensity fuels scenarios'

koolstofmaatschappij. Burgers zouden hierbij gebaat zijn indien het ontwerp NEKP ruimte zou geven aan deze mogelijkheden.

Welke combinatie van technologieën uiteindelijk de betere keuze is, staat vandaag niet vast en is afhankelijk van de staat van de woning. Het vroegtijdig aanwijzen van 'winnaars' zou consument en maatschappij wel eens duur te staan kunnen komen. Hybride verwarmingssystemen die stookolie combineren met hernieuwbare energie zijn een interessante optie in het traject naar koolstofarme oplossingen. De stookolie is dan de energiebuffer die het bevoorradingsrisico van hernieuwbare energie op de meest ongunstige momenten (winter, piekuren) uitsluit en bewoonbaarheid steeds verzekerd.

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 van energie en de bewoonbaarheid van de woning kunnen garanderen. In een volgende stap kan de stookolie in zijn rol als buffer dan vervangen worden door innovatieve koolstofarme vloeibare brandstoffen, die een antwoord bieden aan de verdere daling van de broeikasgassen.

Het verbod op nieuwe stookolie-installaties zoals vernoemd in de ontwerpplannen van de gewesten zou moeten vervangen worden door combinatie van 'positievere' maatregelen die zeer snel zorgen voor de versnelde vervanging van verouderde en inefficiënte verwarmingsinstallaties door hoog rendement condenserende ketels die later kunnen evolueren naar hybride installaties die hernieuwbare energiebronnen zullen inzetten.

Samenvatting en aanbevelingen

- Koolstofarme vloeibare brandstoffen kunnen een noodzakelijke bijdragen leveren tot het vergroenen van het transport en moeten daarom een plaats krijgen in de energiemix van morgen en worden opgenomen in het NEKP.
- De nieuwste moderne dieselveertuigen zijn conform de uitstootlimieten en dus vandaag gerechtvaardigd op onze wegen en in stedelijke gebieden.
- Het NEKP moet adequaat worden aangepast om in lijn te zijn met de RED II (14% hernieuwbare energie en toepassing van dubbeltelling).
- Koolstofarme vloeibare brandstoffen (zoals vandaag biobrandstoffen) moeten met het oog op een 'level playing field', dezelfde fiscale behandeling krijgen als andere alternatieve koolstofarme energievormen.
- Het verbod op nieuwe stookolie-installaties in woningen zoals vernoemd in de ontwerpplannen van de gewesten zou moeten vervangen worden door combinatie van 'positievere' maatregelen die zeer snel zorgen voor de versnelde vervanging van verouderde en inefficiënte verwarmingsinstallaties door hoog rendement condenserende ketels die later kunnen evolueren naar hybride installaties die hernieuwbare energiebronnen zullen inzetten.

Belgische Petroleum Federatie

Jean-Pierre Van Dijk, secretaris-generaal

Tel. 02/508 30 01

Mail: jeanpierre.vandijk@petrolfed.be