

Europa laat na 2035 de deur open voor thermische wagens met 'CO₂-neutral fuels': België moet hier rekening mee houden op weg naar net zero transport

- € Heeft Europa definitief beslist om de verkoop van nieuwe wagens met een verbrandingsmotor na 2035 te verbieden? NEE, Europa zet de deur nog steeds open voor deze wagens op voorwaarde dat ze met 'CO₂-neutrale brandstoffen'¹ rijden.
- € België moet hiermee rekening houden in zijn transportbeleid en in zijn [Nationaal Energie- en Klimaatplan](#) (NEKP) in het bijzonder. Op deze manier krijgen 'alle' automobilisten de kans om bij te dragen aan een net zero-transport.
- € Het NEKP beveelt echter een voortijdig verbod aan op nieuwe thermische auto's vanaf 2030. Ons land zou het [Europese kader moeten respecteren en een level playing field t.o.v. andere lidstaten moeten garanderen](#):
 - a) de Europese tijdslijn 2035 respecteren;
 - b) na 2035 nieuwe thermische auto's toelaten die met hernieuwbare brandstoffen rijden.
- € In 2035 zal de [meerderheid van de auto's op de weg nog steeds een verbrandingsmotor](#) hebben. Ook zij kunnen efficiënt bijdragen tot een net zero transport, met een toenemend gebruik van geavanceerde biobrandstoffen (o.a. HVO²) en e-fuels. Dit geldt echter ook voor het [huidige wagenpark](#) van meer dan 5 miljoen auto's. Toch worden deze auto's vandaag 'vergeten' door de politici.
- € Op basis van de huidige elektriciteitsmix en de CO₂-intensiteit van de geproduceerde elektriciteit in ons land, is de net [CO₂-impact \(levenscyclusanalyse\) van een thermische wagen met een e-fuel en een geavanceerde biobrandstof aanzienlijk lager](#) dan die van een batterij elektrische wagen.
- € "Don't change the car, change the fuel".

➤ Ook thermische wagens kunnen bijdragen tot een net zero emissie transport

De beslissing van Europa om na 2035 nieuwe auto's met een verbrandingsmotor die met 'CO₂-neutrale brandstoffen' rijden, nog steeds op onze wegen toe te laten, leidt ertoe dat ook deze wagens effectief zullen kunnen bijdragen tot een net zero transport. Dit geldt echter ook voor het huidige wagenpark van ongeveer 5 miljoen wagens in ons land die met hernieuwbare brandstoffen (zoals 2^{de} generatie biobrandstoffen en later e-fuels) kunnen rijden. Vandaag worden ze echter [door het beleid 'vergeten'](#)! Hernieuwbare brandstoffen kunnen meteen ingezet worden om CO₂-reducties te realiseren.

In 2035 zal nog meer dan 60% van de wagens op onze wegen een verbrandingsmotor hebben

➤ Energietransitie vergt diverse energiemix transport

De overgang naar een [net zero, betaalbaar en sociaal aanvaardbaar transport](#) kan enkel slagen als alle energie-oplossingen, zoals elektriciteit, waterstof en koolstofarme en hernieuwbare brandstoffen, in de energiemix worden opgenomen. Servicestations moeten steeds een divers aanbod kunnen aanbieden van zowel elektrische oplaadpunten als brandstofpompen (bv. voor hernieuwbare brandstoffen). Alle brandstoffen die binnen het kader van de Europese Renewable Energy Directive (RED) vallen, moeten er een plaats kunnen krijgen, om te beantwoorden aan de verschillende transportbehoeften.



¹ De praktische modaliteiten ervan zijn nog in bespreking.

² HVO = Hydrotreated vegetable oil die de CO₂-emissies tot 90% vermindert t.o.v. conventionele diesel

➤ Is elektrificatie de enige weg naar net zero mobiliteit?

Naar 2050 toe zal de automarkt in ons land wellicht bijna volledig elektrisch zijn. Echter, enkel een combinatie van elektrificatie met hernieuwbare vloeibare brandstoffen zal een snelle en efficiënte decarbonisatie van het wegvervoer mogelijk maken tijdens de energietransitie³. De elektrificatie zal initieel een beperkte impact hebben omwille van de geleidelijke omzetting van het wagenpark en de onzekerheden (o.a. evolutie laadpaalinfrastructuur en beschikbaarheid grondstoffen). **Technologie-complementariteit** zorgt ervoor dat de burgers uit een breed aanbod van duurzame energie-oplossingen kunnen kiezen voor een **efficiënte, versnelde en sociaal aanvaardbare energietransitie**.

➤ Enkel levenscyclusanalyse geeft correct beeld van net CO₂ impact

Door enkel te kijken naar de 'uitlaatpijp' kent het beleid nul emissies toe aan elektrische wagens, zelfs wanneer de elektriciteit geproduceerd wordt door niet hernieuwbare bronnen⁴. Daarentegen beschouwt de politiek de emissies van thermische voertuigen als volledig fossiel, zelfs als ze met hernieuwbare brandstoffen rijden. Daarom pleiten we ervoor dat een onderscheid gemaakt wordt tussen CO₂ van fossiele oorsprong en de circulaire CO₂

Een wagen die met HVO rijdt, heeft een lagere net CO₂ impact dan een elektrische wagen

(geavanceerde biobrandstoffen en e-fuels) die niet zou mogen meegerekend worden. *Meer en meer groeit het besef dat de CO₂ impact van een wagen moeten bekeken worden vanuit een volledige levenscyclusanalyse*. Hierbij wordt gekeken naar de CO₂-impact van de productie en de recyclage van de wagen (en de batterij), de CO₂-intensiteit van de gebruikte elektriciteit, de productie en het transport van de brandstof, de impact van de verbranding en de gerecycleerde CO₂. *Rekening houdende met de huidige elektriciteitsmix in ons land en de CO₂-intensiteit van de geproduceerde elektriciteit, is de levenscyclus net CO₂-balans van een thermische wagen met een e-fuel of een geavanceerde biobrandstof aanzienlijk lager dan die van een batterij elektrische wagen met een vermogen van 60 kWh⁵.*

➤ Koolstofarme en hernieuwbare vloeibare brandstoffen

- **Geavanceerde biobrandstoffen**⁶ gebruiken niet-eetbare planten en delen van voedsel- en voedergewassen (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 CO₂ en hernieuwbare elektriciteit (zon en wind). Ze zijn klimaatneutraal.

Ze hebben het voordeel dat ze gebruik maken van de bestaande distributie-infrastructuur (o.a. servicestations) en dat ze probleemloos in de huidige motoren kunnen ingezet worden.



Wim De Wulf, Secretaris-generaal Energia: "Het is belangrijk dat de politiek een stimulerend beleidskader uitwerkt om hernieuwbare brandstoffen een duw in de rug te geven. In eerste instantie voor het huidige wagenpark om ze nadien in te zetten in transportsectoren die, in tegenstelling tot de personenwagens, moeilijker (volledig) te elektrificeren zullen zijn zoals het langeafstand vrachtwagen-transport, maritiem transport en luchtvaart. Onze sector speelt vandaag al een belangrijke rol in de transitie door het alsmaar meer aanbieden van elektrische laadpalen op servicestations maar we pleiten duidelijk voor een diverse energiemix waar zeker plaats moet zijn voor hernieuwbare vloeibare brandstoffen om geen enkele automobilist aan de kant van de weg te laten".

Voor meer info: info@energiafed.be

www.energiafed.be

³ Studio Gear Up: "Low carbon mobility with renewable fuels", September 2021

⁴ Vandaag komt slechts 20% van de geproduceerde elektriciteit van hernieuwbare bronnen (zone n wind)

⁵ Zie CO₂ comparator: <https://www.carsco2comparator.eu/> en Energia document over de CO₂ comparator

⁶ Deze biobrandstoffen zijn niet in concurrentie met voeding en creëren ook geen ontbossing