

Geraamde "niet-ETS"-emissiereducties door federale beleidslijnen en maatregelen (2013-2020) – Bijwerking 2021

Rapport van de minister van Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en Green Deal aan de Nationale Klimaatcommissie, overeenkomstig artikel 16.§1 van het Samenwerkingsakkoord betreffende de verdeling van de Belgische klimaat- en energiedoelstellingen voor de periode 2013-2020

19/10/2021

Inleiding

Volgens artikel 16 van het samenwerkingsakkoord betreffende de verdeling van de Belgische klimaat- en energiedoelstellingen voor de periode 2013-2020 ^[1] (het 'Burden Sharing' akkoord) maakt de federale minister bevoegd voor het klimaat jaarlijks een rapport over de beleidslijnen en maatregelen ("PAMs") van de Federale Staat, vermeld in artikel 9 van het samenwerkingsakkoord, over aan de Nationale Klimaatcommissie (NKC).

Dit rapport omvat een raming van de broeikasgasemissiereducties (emissies buiten de ETS-sector of 'non-ETS') die worden gegenereerd door de beleidslijnen en maatregelen van de federale regering zoals bedoeld in artikel 9, onder 1° ('bestaande beleidslijnen en maatregelen') en 2° ('nieuwe beleidslijnen en maatregelen') van het samenwerkingsakkoord ^[1]. Daartoe heeft de federale regering opdracht gegeven voor een reeks effectenbeoordelingsstudies¹, waarvan de laatste zijn uitgevoerd door de consortia van adviesbureaus Vito-Econotec, 2015 ^[2]; ICEDD-TML, 2017 ^[3] en ICEDD-Vito-TML-Gauss, 2021 ^[4].

De volgende samenvatting is een actualisering van de eerdere mededelingen van de federale regering aan de NKC over dit onderwerp in 2016 ^[5], 2017 ^[6] (inclusief 4 methodologische annexen ^[7-10]) en 2021 ^[11], op basis van de resultaten van de laatste studie die afgerond werd in 2021 ^[4].

Bestaande beleidslijnen en maatregelen (Artikel 9.1)

Volgens artikel 9, 1° van het samenwerkingsakkoord "verbindt de Federale Staat zich ertoe de bestaande interne beleidslijnen en maatregelen, opgenomen in bijlage 5 van het samenwerkingsakkoord, voort te zetten, met een ingeschatte totale emissiereductie van 15.250 kton CO₂-eq".

Volgens de laatste effectenbeoordeling van de emissiereductieimpact van de federale beleidslijnen en maatregelen ^[4], hebben de bestaande beleidslijnen en maatregelen zoals bedoeld in artikel 9, 1° ("bestaande beleidslijnen en maatregelen", waarnaar wordt verwezen in bijlage 5 van het samenwerkingsakkoord) geleid tot een cumulatieve emissiereductie van rond de 32.471 kiloton CO₂-eq. tijdens de periode 2013-2020. De details van de afzonderlijke maatregelen, evenals een vergelijking met de resultaten van voorgaande studies, zijn in onderstaande tabel opgenomen. De geraamde emissiereducties ten gevolge van bestaande beleidslijnen en maatregelen die niet in bijlage 5 van het samenwerkingsakkoord zijn opgenomen, worden eveneens ter informatie in het 2° deel van de tabel vermeld.

¹ <https://klimaat.be/klimaatbeleid/belgisch/federaal/beleid-en-maatregelen-voor-uitstootverlaging>

PAM	Code	Totale geraamde cumulatieve niet-ETS-emissiereductie 2013-2020 (kt CO ₂ -eq, waarschijnlijk scenario)			Belangrijkste wijzigingen 2017-2021
		2015 ^[2]	2017 ^[3]	2021 ^[4]	
Fiscale stimulans ter bevordering van energie-efficiëntie in huishoudens	EC-B01	17.681	17.755	17.548	De 2021 studie gebruikt dezelfde methode en assumpties als de studie van 2017, met uitzondering van: update energie-inhoud aardgas, aardolie en kolen en de emissiefactor electriciteit.
Belastingaftrek voor energiebesparingen	IP-A06	3.605	2.473	2.392	De 2021 studie gebruikt dezelfde methode als de studie van 2017, met geupdate jaarlijkse brondata: emissiefactoren, investeringen (M€), belastingaftrek (M€), procentuele belastingaftrek voor energie-investeringen en standaardinvesteringen, alsook de belastingtingsratio op bedrijfswinsten.
Energie-efficiëntie fedesco	OB-B02	477	409	309	In de beoordeling voor 2021 wordt rekening gehouden met geactualiseerde emissiefactoren en - voor de Regie der Gebouwen, met geactualiseerde jaarlijkse investeringsgegevens, een andere uitsplitsing van het type brandstofbesparing (elektriciteit/aardgas/olie), alsook een prioritering van investeringen volgens efficiëntie (afgestemd op PNEC-projectfiches). De impactanalyse van Defensie houdt rekening met geactualiseerde gegevens over energieverbruik en verwachte vermindering van het energieverbruik.
Gratis openbaar vervoer federale ambtenaren	OB-C02	2	3	5	In de analyse voor 2021 wordt gebruik gemaakt van bijgewerkte gegevens over het aantal werkdagen per jaar, gecorrigeerd voor telewerken, en bijgewerkte emissiefactoren (auto's en openbaar vervoer).
Telewerken	OB-C04	7	17	8	In de bijwerking voor 2021 wordt gebruik gemaakt van bijgewerkte jaarlijkse emissiefactoren (auto's), nieuwe aannames over het aantal jaarlijkse telewerkdagen en de ontwikkeling van het totale aantal werknemers.
Voordeel in natura afhankelijk van CO ₂ -uitstoot voor bedrijfswagens	TR	/	577	561	Bij de beoordeling voor 2021 is rekening gehouden met een vermindering van het aantal voertuigkilometers ten gevolge van maatregelen ter beperking van virustransmissie (Covid) in 2020.
Bevordering van het openbaar vervoer	TR-A02	2.093	190	271	Voor de beoordeling van 2021 wordt gebruik gemaakt van nieuwe gegevens zoals geactualiseerde jaarlijkse emissiefactoren (auto's en treinen), passagierskilometergegevens (NMBS) en het aantal pendelaars per spoor.
Bevordering van het fietsgebruik	TR-A03	63	10	13	In de evaluatie voor 2021 wordt gebruik gemaakt van bijgewerkte gegevens over de jaarlijkse emissiefactoren (auto's) en het aandeel van fietsverplaatsingen in de regio's, en van bijgewerkte aannames over de verschuiving van auto's naar fietsen na 2020 als gevolg van het gebruik van pedelecs, en over het aantal toekomstige autokilometers in de drie regio's.
Bevordering van multimodale systemen voor goederen	TR-A04	57	53	100	In de beoordeling voor 2021 wordt gebruik gemaakt van bijgewerkte emissiefactoren (auto's) en nieuwe gegevens over het totale jaarlijkse aantal vervoerde containers.

Gratis openbaar vervoer voor pendelaars	TR-A08	545	77	67	De beoordeling voor 2021 maakt gebruik van dezelfde aannames als de studie van 2017, maar met bijgewerkte gegevens over het jaarlijks aantal pendelaars en nieuwe emissiefactoren.
Bevordering van carpoolen	TR-B01	78	18	17	In de beoordeling voor 2021 wordt gebruik gemaakt van bijgewerkte emissiefactoren en bijgewerkte aannames over het aandeel van de werknemers dat gebruik maakt van carpooling, en het aandeel van de emissiereducties dat aan deze PAM kan worden toegeschreven.
Biobrandstoffen	TR-D01	11.135	10.959	11.180	Voor de beoordeling van 2021 wordt gebruik gemaakt van nieuwe geactualiseerde jaarlijkse aandelen biobrandstoffen, jaarlijks benzine- en diesilverbruik en emissiefactoren (auto's).
Totaal PAMs Bijlage 5		35.743	32.541	32.471	
Fonds ter reductie van de globale energiekost (FRGE)	EC-B03	91	131	131	Met uitzondering van wijzigingen in de emissiefactoren is de beoordeling dezelfde als in 2017.
Eco-Management Audit Scheme (EMAS)	OB-A03	8	14	6	In de beoordeling voor 2021 zijn bijgewerkte emissiefactoren gebruikt. De gegevens over het aantal werknemers dat in het kader van een EMAS werkzaam is (de basis voor de impactanalyse) werden geactualiseerd en indien nodig aangevuld met behulp van interpolatie.
Energie-efficiënte auto's voor federale overheidsdiensten	OB-C07	0,2	0,2	0,4	In de beoordeling voor 2021 is niet alleen rekening gehouden met bijgewerkte emissiefactoren, maar ook met de jaarlijkse vervanging van vervuilende auto's door milieuvriendelijke auto's, waarbij gebruik is gemaakt van bijgewerkte gegevens over personenauto's van de federale overheid.
Eco-driving	TR-B05	575	387	173	Hoewel in de beoordeling voor 2017 werd uitgegaan van een volledige toerekening aan de federale overheid gedurende de beoordeelde periode, wordt in de beoordeling voor 2021 uitgegaan van een lineaire afname van de federale emissiereducties vanaf 2014 tot en met 2020, omdat de bevoegdheid is geregionaliseerd.
Belastingaftrek voor de aankoop van nieuwe schone voertuigen	TR-C01	568	348	348	Aangezien de PAM slechts tot 2017 emissiereducties oplevert, is de beoordeling voor 2021 niet geactualiseerd en gelijk aan die van 2017.
Ecocheque	XX-X01	738	897	897	Aangezien er geen nieuwe gegevens beschikbaar waren, is de beoordeling van 2021 dezelfde als die uit 2017.
Groene lening ²	XX-X02	(968)	(980)	(7.562)	In de beoordeling van 2021 worden nieuwe gegevens over groene leningen gebruikt en wordt rekening gehouden met de emissiereductie-effecten van de leningen na 2011 (wat niet het geval was in de beoordeling van 2017).
Totaal andere PAMs (niet-Bijlage 5, uitgezonderd PAMs Artikel 9.2)		1.980	1.777	1.555	
Totaal PAMs (Bijlage 5 + niet-Bijlage 5, uitgezonderd PAMs Artikel 9.2)		37.723	34.381	34.026	

² Deze PAM overlapt volledig met maatregel EC-B01, omdat groene leningen kunnen worden gecombineerd met een belastingvermindering. Om dubbeltelling te voorkomen kan daarom het effect van deze maatregel niet worden opgeteld bij de totale emissiereducties door alle federale PAM's (2015 ^[2]; 2017 ^[3]; 2021 ^[4]).

De Federale Staat heeft geen beleidslijnen of maatregelen vervangen en voldoet dus aan de vereisten van artikel 9, 1°, zijnde de handhaving van de maatregelen vermeld in bijlage 5 van het samenwerkingsakkoord.

Nieuwe interne beleidslijnen en maatregelen (Artikel 9.2)

Volgens artikel 9, 2° van het samenwerkingsakkoord "verbindt de Federale Staat zich ertoe om nieuwe interne beleidslijnen en -maatregelen te nemen en uit te voeren die een bijkomende emissiereductie realiseren van minstens 7.000 kton CO₂-eq voor de periode 2016 tot en met 2020 conform het lineair karakter van de gewestelijke reductieinspanning. De Federale Staat identificeert de bijkomende beleidslijnen en -maatregelen en de gerealiseerde emissiereductie wordt berekend aan de hand van een vooraf door de Nationale Klimaatcommissie goedgekeurde methode, uiterlijk 31 december 2016."

Een nota over de identificatie van de nieuwe federale beleidslijnen en -maatregelen en effectbeoordelingsmethoden is op 16 februari 2017 naar de NKC gestuurd ^[6-10], en is op 19 april 2017 tijdens de NKC-vergadering gepresenteerd. De effectbeoordelingsmethodologieën zijn vastgesteld op basis van de ICEDD-TML-studie ^[3] over de effectbeoordeling van de federale beleidslijnen en maatregelen³. Deze analyse werd verfijnd in de meest recente vervolgstudie, die in juni 2021 werd afgerond ^[4].

Volgens de resultaten van de laatste studie over de effectbeoordeling van federale beleidslijnen en maatregelen ^[4] hebben de beleidslijnen en maatregelen zoals bedoeld in artikel 9, 2° ("nieuwe beleidslijnen en maatregelen") geleid tot een cumulatieve emissiereductie van 17.351 kiloton CO₂-eq over de periode 2016-2020. De details van de afzonderlijke maatregelen, evenals een vergelijking met de resultaten van voorgaande studies, zijn in onderstaande tabel opgenomen:

³ De NKC heeft de voorgestelde methodologieën niet goedgekeurd.

PAM	Code	Totale geraamde cumulatieve niet-ETS-emissiereductie 2016-2020 (kt CO ₂ -eq, waarschijnlijk scenario)		Belangrijkste wijzigingen 2017-2021
		2017	2021 ^[4]	
Mobiliteitsbudget	APP-T01	54,3 ^[8]	3,5	Het resultaat van de studie van 2017 was gebaseerd op aannamen over het potentiële gebruik van het mobiliteitsbudget. In de meest recente studie uit 2021 wordt gebruik gemaakt van feitelijke gegevens over het reële gebruik van het mobiliteitsbudget en de "cash for car"-regeling.
Pedelecs	APP-T02	10,4 ^[3]	/	In de analyse van 2017 is rekening gehouden met een hypothetisch beleid voor de verlaging van de inkomstenbelasting voor pedelecs, dat tot 2021 niet is uitgevoerd. De fiscale aftrekbaarheid van de aankoop en het gebruik van fietsen (inclusief pedelecs) is opgenomen in de impactanalyse van de PAM 'Bevordering van fietsgebruik' (code TR-A03).
Vermindering van het gebruik van tractie-energie bij de spoorwegen	APP-T03	3,9 ^[3]	14,98	In de studie van 2017 werd uitgegaan van een geleidelijke toename tot 1,17 kiloton CO ₂ -eq emissiereductie in de niet-ETS-sector (vermindering van het dieselgebruik door treinen) in 2020 vanaf 2014, zonder gebruik te maken van reële verbruiksgegevens. In de meest recente studie wordt gebruik gemaakt van actuele gegevens over (besparingen op) het dieselverbruik.
Vermindering van het niet-tractiegebonden energiegebruik in de spoorwegen	APP-T04	10,1 ^[3]	15,4	In de studie van 2017 werd alleen rekening gehouden met het vermeden niet-tractiegebonden energiegebruik en de daarmee gepaard gaande emissies voor de NMBS. In de meest recente studie wordt ook rekening gehouden met de vermindering van het niet-tractiegebonden energieverbruik bij Infrabel.
Energie-etikettering / Ecodesign	EC-A05	10.487 ^[9]	11.793	Voor de beoordeling van 2017 en 2021 is gebruik gemaakt van de meest recente analyse van het effect van de Ecodesign-richtlijn ^[12-13] . Het verschil tussen de beoordelingen is te wijten aan updates van de productgroepgegevens en de toevoeging van nieuwe productgroepen in de oorspronkelijke analyses.
F-gas	XX-X03	4.129 ^[10]	5.547	Terwijl de studie van 2017 gebaseerd was op de studie uit 2015 betreffende de prognoses van F-gasemissies, werd in de studie van 2021 gebruik gemaakt van de meest recente studie betreffende de prognoses van F-gasemissies die op het moment van schrijven beschikbaar was ^[14] .
Verhoging van de accijns op diesel	XX-X04	184 ^[7]	-22	In de studie van 2017 werd gebruik gemaakt van geprojecteerde brandstofprijzen tot 2020. In de studie van 2021 zijn de reële waargenomen brandstofprijzen tot 2020 gebruikt.
Totaal		14.878,7	17.351,9	

Referenties

- [1] Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de verdeling van de Belgische klimaat- en energiedoelstellingen voor de periode 2013-2020. https://www.cnc-nkc.be/sites/default/files/content/ac_bs_2013-2020.pdf
- [2] ‘Evaluation of the impact of policy instruments and measures implemented in the context of the Federal climate policy’, VITO en Econotec, mrt. 2015. https://www.climat.be/files/9214/3193/5459/2015_final_report.pdf
- [3] ‘Evaluation of emission reductions: Development of impact assessment methods for policies and measures carried out within the framework of the federal climate policy’, ICEDD, Aether, Transport & Mobility Leuven and TNO, jun. 2017. https://www.climat.be/files/3315/0537/7367/Evaluation_federal_PAMs_July_2017_corr.pdf
- [4] ‘Update of the impact assessment of federal Policies and Measures’, ICEDD, Gauss, Transport & Mobility Leuven, VITO, jun. 2021. <https://klimaat.be/doc/2021-pams-finalreport.pdf>
- [5] ‘Etat des lieux concernant l’adoption et l’évaluation des nouvelles politiques et mesures fédérales’, SPF Santé publique, sécurité de la chaîne alimentaire et environnement, dec. 2016. https://www.cnc-nkc.be/sites/default/files/meeting/files/cnc_nkc_note_info_fed_pams.docx
- [6] ‘Identification des nouvelles politiques et mesures fédérales et méthodologies d’estimation d’impact’, SPF Santé publique, sécurité de la chaîne alimentaire et environnement, feb. 2017. https://www.cnc-nkc.be/sites/default/files/meeting/files/nouvelles_pams_fed_0.pdf
- [7] J. L. Martin, A. G. Nicolas, en I. Sneessens, ‘Evaluation of the impacts of the PAM “Increase of Excise Duty on Diesel”’, ICEDD asbl, Aether, Transport & Mobility Leuven and TNO for the Federal Public Service (FPS) Health, food chain safety and environment, Technical Support, dec. 2016.
- [8] M. Orsini, I. Sneessens, en B. Van Zeebroeck, ‘Evaluation of emission reductions of new climate federal PAMs related to transport’, ICEDD asbl, Aether, Transport & Mobility Leuven and TNO for the Federal Public Service (FPS) Health, food chain safety and environment, Technical Support, jan. 2017.
- [9] J. Kuenen, ‘Evaluation of the impacts of the PAM “Ecodesign”’, ICEDD asbl, Aether, Transport & Mobility Leuven and TNO for the Federal Public Service (FPS) Health, food chain safety and environment, Technical Support DG5/CC/ICS/15007, feb. 2017.
- [10] P. Lopez, J. L. Martin, en A. G. Nicolas, ‘Methodological development to assess the emission reductions permitted by the EU Regulation of F-gases’, ICEDD asbl, Aether, Transport & Mobility Leuven and TNO for the Federal Public Service (FPS) Health, food chain safety and environment, Study on « Development of impact assessment methods and technical support for policies and measures carried out within the framework of the federal climate policy » DG5/CC/ICS/15007, feb. 2017.
- [11] SPF Santé, DG Environnement, Service Changements climatiques, ‘Estimation des réductions d’émissions “non-ETS” des politiques et mesures fédérales (2013-2020)’, mrt. 2021. <https://climat.be/doc/estimation-reduction-non-ets-2013-2020.pdf>
- [12] L. Wierda en R. Kemna, ‘Ecodesign Impact Accounting - Status Report 2019’, Van Holsteijn en Kemna B.V. (VHK) for the European Commission, DG Energy, unit C.4, Status: Annual Report 2019 ENER/C3/FV 2018-445/06/FWC 2016-542/06/SI2.805274, jun. 2020. <https://www.vhk.nl/downloads/Reports/EIA/EIA%20Status%20Report%202019%20-%20VHK20201028.pdf>
- [13] R. Kemna, L. Wierda, en S. Aarts, ‘Ecodesign Impact Accounting - Status January 2016’, Van Holsteijn en Kemna B.V. (VHK) for the European Commission, Status: Interim Report, final revision ENER/C3/2013-523/09/FV2015-543/SI2.722015, mrt. 2016. <https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/Ecodesign%20Impacts%20Accounting%20-%20-%20status%20January%202016%20-%20Final-20160607%20-%20N....pdf>
- [14] Econotec en VITO, ‘PROJECTION OF FLUORINATED GREENHOUSE GAS EMISSIONS IN BELGIUM FOR THE YEARS 2020-2040 DEVELOPMENT OF THE WEM-SCENARIO’, Study commissioned by the Federal Public Service of Public Health, Food Chain Safety and Environment on behalf of the National Climate Commission DG5/CC/AW/18.001, mrt. 2019. https://www.cnc-nkc.be/sites/default/files/report/file/final_report_projections_2019-03-04.pdf