

N Gasolie A2
MH/ND/AS
933-2024

Brussel, 14 mei 2024

ADVIES

OVER

**DE BENAMINGEN EN DE KENMERKEN VAN DE GASOLIE BESTEMD
VOOR VERWARMING**

(goedgekeurd door het bureau op 16 april 2024,
bekrachtigd door de algemene vergadering van de Hoge Raad op 14 mei 2024)

Op 19 februari 2024 ontving de HRZKMO van mevrouw Tinne Van der Straeten, Minister van Energie, een adviesvraag over het koninklijk besluit tot wijziging van het artikel 2 van het koninklijk besluit van 3 juli 2018 betreffende de benamingen en de kenmerken van de gasolie bestemd voor verwarming en van het artikel 2 van het koninklijk besluit van 8 juli 2018 betreffende de benaming en de kenmerken van de gasolie-diesel en van de benzines.

Na elektronische raadpleging van de betrokken beroepsorganisaties van sectorcommissie nr. 8 - Transport en voertuigen en sectorcommissie nr. 11 - Diverse activiteiten, heeft het bureau van de Hoge Raad op 16 april 2024 onderstaand advies uitgebracht, dat werd bekrachtigd door de algemene vergadering van de Hoge Raad op 14 mei 2024.

CONTEXT

Het doel van het ontwerp van koninklijk besluit is om te verbieden dat gasolie voor verwarming verbindingen van het type Fame of HVO of een ander type biobrandstof geproduceerd uit biomassa bevat. Het gebruik van bepaalde soorten biobrandstof is beperkt in de transportsector. Het ontwerp van koninklijk besluit wil daarom voorkomen dat deze soorten biobrandstof worden afgeleid naar de verwarmingssector, die niet dezelfde regelgeving heeft als de transportsector.

De Hoge Raad wordt geraadpleegd overeenkomstig artikel VI.9, § 2 van het Wetboek van Economisch Recht.

STANDPUNT

De Hoge Raad is geen voorstander van dit ontwerp van koninklijk besluit om de verschillende redenen die hieronder worden uiteengezet.

1. Dit verbod brengt de verkoop van stookolie met minder CO₂-uitstoot in gevaar

Dit ontwerp van koninklijk besluit vormt een belangrijk obstakel voor de totstandkoming van een wettelijk kader dat de verkoop van vloeibare verwarmingsbrandstoffen met een lager CO₂-gehalte op de Belgische markt mogelijk zou maken. Immers is tot nu toe het op de Belgische markt brengen van R33, een mengsel van 67% conventionele (rode) stookolie en 33% hernieuwbare brandstoffen (d.w.z. 26% paraffinische brandstof/VOH en 7% FAME), niet toegestaan in België.

Deze brandstof was het onderwerp van een verzoek van de sector aan de Minister van Energie. Aan dit verzoek is tot nu toe geen gehoor gegeven en het huidige ontwerp van koninklijk besluit brengt de vooruitzichten op inwilliging ervan grotendeels in gevaar. Het hypothekeert de commercialisering van stookolie met een lagere CO₂-uitstoot.

Een proefproject op het terrein heeft nochtans aangetoond dat het R33-mengsel 30% minder CO₂ uitstoot dan conventionele stookolie: conventionele stookolie stoot 267 g CO₂eq/kWh (Hi) uit, terwijl het R33-mengsel slechts 187 g CO₂eq/kWh (Hi)¹ uitstoot. Voor een gemiddeld jaarlijkverbruik van 2.000 liter vloeibare brandstof per huishouden komt dit neer op een uitstoot van 3,74 ton CO₂-equivalent bij gebruik van R33, tegenover 5,34 ton voor puur fossiele gasolie, d.w.z. een daling met gemiddeld 1,6 ton CO₂-equivalent per stookolieketel. In België gebruiken ongeveer 1,5 miljoen huishoudens (een derde van alle huishoudens) een

¹ <https://www.eurofuel.eu/blog/item/528-belgium-full-scale-test-for-r33-passed>

verwarmingsketel op stookolie en zouden ze dus kunnen overschakelen op R33, wat een potentiële vermindering van 2,4 miljoen ton CO₂-equivalent per jaar betekent (gebaseerd op het gemiddeld jaarverbruik van 2.000 liter per huishouden). Ten slotte heeft R33 gasolie ook het voordeel dat het kan worden gebruikt zonder technische aanpassingen aan ~~de ketel~~ het stooktoestel of reiniging van de opslagtank.

2. Geen bewijs van verschuiving naar de transportsector

Als onderdeel van de strijd tegen klimaatverandering dwingt de Europese Unie via de Richtlijnen voor Hernieuwbare Energie (momenteel RED II en RED III) lidstaten om motorbrandstoffen duurzamer te maken door onder andere strikte bijmengverplichtingen op te leggen. In dat geval moet het aandeel hernieuwbare energie in de transportsector tegen 2030² minstens 29% bedragen. Erkende entreprouhouders die motorbrandstoffen op de Belgische markt brengen, moeten elk jaar kunnen aantonen dat ze de vereiste percentages hernieuwbare brandstoffen in de door hen op de markt gebrachte motorbrandstoffen daadwerkelijk hebben bereikt. Er is dus geen sprake van een *"afleiding van biobrandstoffen die gebruikt worden in de transportsector naar de verwarmingssector"*. Bovendien zijn deze hernieuwbare componenten aanzienlijk duurder dan puur conventionele gasolie en wordt, voor de berekening van de maximumprijzen van gasolie-verwarming, geen rekening gehouden met deze duurdere componenten. Met andere woorden, het toevoegen van biobrandstoffen in gasolie-verwarming leidt tot een aanzienlijke meerkost die ten koste gaat van de distributiemarge van de brandstoffenhandelaar. Brandstoffenhandelaars hebben er bijgevolg geen enkel financieel belang bij om biobrandstoffen toe te voegen aan gasolie-verwarming, wel integendeel. De beschikbare distributiemarge laat dit momenteel *de facto* ook niet toe.

Kortom, de rechtvaardiging voor een verbod op stookolie met FAME- of HVO-verbindingen of andere soorten biobrandstoffen uit biomassa komt niet overeen met de werkelijkheid en druist in tegen elke logica.

3. Geen Europees verbod

De EU verbiedt het gebruik van biobrandstoffen in stookolie niet. Het bijmengen van biobrandstoffen in gasolie gebeurt in verschillende Europese lidstaten. In Frankrijk bijvoorbeeld is het op de markt brengen van F30, een mengsel van 70% diesel en 30% FAME, sinds 2022 wettelijk geregeld. Dit mengsel van biobrandstoffen laat toe de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Door deze hernieuwbare brandstoffen toe te voegen aan gasolie-verwarming kunnen stookoliegebruikers hun koolstofvoetafdruk verkleinen en klimaatverandering helpen bestrijden.

4. Dezelfde criteria moeten gelden voor alle soorten brandstof

Het ontwerp van koninklijk besluit beoogt het mengen van elk type biobrandstof in gasolie-verwarming te verbieden, met inbegrip van biobrandstoffen afkomstig van afval (biobrandstoffen van de 2e generatie). De Hoge Raad begrijpt niet waarom er verschillende criteria gelden afhankelijk van het gebruik van de brandstof. Biobrandstoffen die in aanmerking komen om de doelstellingen van de RED III-richtlijn te halen, moeten ook worden toegestaan om gasolie-verwarming te verduurzamen. In overeenstemming met de RED III-richtlijn moet dus ook een bijdrage van biobrandstoffen van de eerste generatie worden toegelaten voor gasolie-verwarming.

² Cf. art. 25 Richtlijn (EU) 2023/2413 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (RED III)

5. In tegenstelling tot de nieuwe norm voor stookolie

Het ontwerp van koninklijk besluit gaat ook lijnrecht in tegen de nieuwe norm voor gasolie-verwarming (NBN T52-716), die vanaf 1 april 2024 het toegelaten zwavelgehalte verlaagt van 50 ppm naar maximum 10 ppm en tegelijk twee varianten invoert: de gasoline H7 (gasolie-verwarming met minimum 5% en maximum 7% FAME) en de gasoline H0 (gasolie-verwarming met maximum 0,5% FAME). Het ontwerp van koninklijk besluit zal deze twee varianten echter verbieden, ook al voldoen ze aan de nieuwe norm. Er moet ook worden opgemerkt dat er in de periode voorafgaand aan de herziening van de norm geen beperkingen waren voor de bio-content van gasolie-verwarming.

6. Aanzienlijke impact op de ondernemingen en op de markt

Indien, zoals voorzien in het ontwerp van koninklijk besluit, gasolie-verwarming geen verbindingen van het type FAME of HVO of andere soorten biobrandstof geproduceerd uit biomassa mag bevatten, zullen brandstofhandelaars, die bijna uitsluitend micro-ondernemingen³ zijn, gedwongen worden om hun wagenpark te verdubbelen ("dedicated fleet") omdat gasolie-diesel wel dergelijke verbindingen bevat. Een dergelijke investering zal voor de overgrote meerderheid van deze micro-ondernemingen financieel niet haalbaar zijn, waardoor de levering van gasolie-verwarming of gasolie-diesel in gevaar komt. Daarnaast zullen ook de toeleveringsbedrijven (groothandelaars en oliemaatschappijen) geconfronteerd worden met aanzienlijke logistieke kosten, vermits ook de opslagtanks en toebehoren volledig "dedicated" moeten zijn (hetzij voor gasolie-verwarming, hetzij voor gasolie-diesel). Het spreekt voor zich dat dit een aanzienlijk prijsverhogend effect zal hebben.

7. Verhoogde opslag- en transportcapaciteit

Het beoogde verbod op het gebruik van gasolie-diesel voor verwarmingsdoeleinden (wijziging van het koninklijk besluit van 8 juli 2018) zal er eveneens toe leiden dat brandstoffenhandelaars die, om logistieke redenen, momenteel enkel de milieuvriendelijkere gasolie-diesel, die minder CO₂ uitstoot, aanbieden, eveneens verplicht worden hun wagenpark en opslagtanks te verdubbelen. Zoals vermeld in de vorige paragraaf kan dit de bevoorrading van hetzij gasolie-verwarming, hetzij gasolie-diesel in gevaar brengen. Ondernemingen die deze investering wel doen, zullen met zinloze verplaatsingen geconfronteerd worden vermits twee verschillende tankwagens naar dezelfde klant, naar dezelfde straat of naar dezelfde buurt moeten worden gereden, om de twee verschillende producten te leveren. Vanuit ecologisch standpunt is dit totaal contraproductief en absurd.

BESLUIT

De Hoge Raad brengt een negatief advies uit over het ontwerp van koninklijk besluit. Het voorgestelde verbod op het mengen van gasolie-verwarming met biobrandstoffen is onverenigbaar met een vermindering van de CO₂-uitstoot voor gebruikers van stookolieketels, brengt de toekomst van honderden kmo's in gevaar en zal een negatieve impact hebben op de markt.

³ 98% van de bedrijven geregistreerd onder NACE-code 47.781 "Detailhandel in (vaste, vloeibare en gasvormige) brandstoffen in gespecialiseerde winkels, met uitzondering van motorbrandstoffen" heeft minder dan 10 werknemers.