Implementatie van de verplichtingen opgenomen in de wet van 31 juli 2023

Voortgangsrapport 2024: hernieuwbare energie in wegtransport



economie

FOD Economie, K.M.O., Middenstand en Energie

.be

Inhoudstafel

1. Inleiding 3
2. Verplichtingen wet van 31 juli 2023 3
3. Overzicht volumes brandstoffen tot verbruik uitgeslagen in de wegvervoerssector in 2024 5
   3.1 Totaalvolumes brandstoffen met percentage hernieuwbaar 5
      Fysieke bijmenging groter dan verplicht 6
   3.2 Onderverdeling per biobrandstoftype 7
      FAME en bio-ethanol zijn de meest gebruikte 7
      Vermindering van de volumes HVO 7
   3.3 Onderverdeling per type grondstof met categorie (A, C dubbeltellend) 8
      Hoe werden verplichtingen behaald? 8
      Groter aandeel geavanceerde biobrandstoffen 9
      Lager aandeel 1G 9
      Lager aandeel niet-geavanceerde biobrandstoffen Annex 9B 10
      Lager aandeel 'Andere' biobrandstoffen 10
   3.4 Impact technische dossiers 11
      Rem op verdachte grondstoffen (bvb POME) 11
      Verdeling Annex 9B over meerdere leveranciers 11
   3.5 Herkomst van de grondstoffen gebruikt voor de productie van biobrandstoffen 12
      Geavanceerde biobrandstoffen 12
      Niet-geavanceerde biobrandstoffen 12
4. Overzicht Hernieuwbare energie-eenheden (HEE) 13
   4.1 HEE elektriciteit vs biobrandstoffen 13
   4.2 HEE elektriciteit per kwartaal 14
   4.3 HEE gebruikt voor het behalen van de verplichtingen 14
5. Evolutie Europese doelstelling 15
   5.1 Vooruitzichten 15
   5.2 Verschil doelstelling bedrijven en doelstellingen België 16
6. Conclusie 17

1. Inleiding

De wet van *31 juli 2023 houdende de productnormen voor het integreren van energie uit hernieuwbare bronnen in fossiele motorbrandstoffen bestemd voor de vervoerssector en tot wijziging van de wet van 29 april 1999 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt en tot wijziging van de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen* (hierna de wet van 31 juli 2023) vormt een belangrijke stap in de transitie naar een duurzamer en koolstofarmer energiesysteem in België. Deze wet kadert binnen de bredere Europese doelstellingen inzake de integratie van hernieuwbare energie, zoals vastgelegd in de Richtlijn *(EU) 2018/2001 van het Europees parlement en de raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen* (hierna RED II), en beoogt een significante bijdrage te leveren aan de reductie van broeikasgasemissies in de wegvervoerssector.

Het voorliggende voortgangsrapport voor het jaar 2024 biedt een overzicht van de stand van zaken met betrekking tot de implementatie van de verplichtingen die voortvloeien uit deze wet. Daarbij wordt onder meer ingegaan op de gerealiseerde bijmengverplichtingen, de types biobrandstoffen die hiervoor gebruikt zijn en de impact van technische dossiers hierop, de werking van het energieregister voor de wegvervoerssector (hierna register) en de geregistreerde hoeveelheden elektriciteit geleverd aan de spoor- en wegvervoerssector.

Dit rapport heeft tot doel de geboekte vooruitgang te tonen, de uitdagingen die zich hebben voorgedaan, en de acties die werden ondernomen om de doelstellingen van de wet te realiseren. Het vormt tevens een belangrijk instrument voor beleidsopvolging en helpt zo het politieke niveau om correcte beslissingen te nemen, met het oog op een efficiënte en effectieve integratie van hernieuwbare energie in de Belgische vervoerssector.

2. Verplichtingen wet van 31 juli 2023

De wet van 31 juli 2023 legt leveranciers van motorbrandstoffen aan de wegtransportsector allereerst op de hoeveelheden fossiele en hernieuwbare brandstoffen die zij uitslaan tot verbruik te rapporteren in het register. Deze rapportage dient om na te gaan of de doelstellingen, subdoelstellingen en beperkingen die in de wet van 31 juli 2023 zijn vastgelegd, worden gehaald. Tabel 1 geeft een overzicht van de verplichtingen die in de wet van 31 juli 2023 zijn vastgelegd.

Tabel 1: productnormen vastgelegd voor het integreren van energie uit hernieuwbare bronnen in fossiele motorbrandstoffen

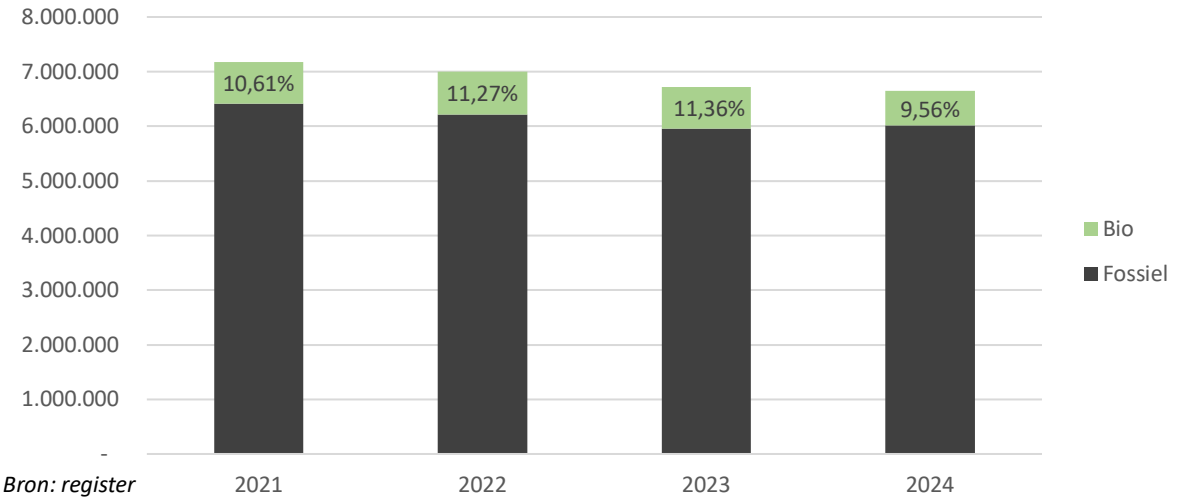
Hoeveelheden uitgedrukt in \ vanaf energetische waarde	**2024**	**2025**	**2027**	**2030**
Aandeel hernieuwbare energie	> 10,5%	> 12,2%	> 13,15%	> 13,9%
Bijdrage geavanceerde biobrandstoffen	> 0,22%	> 1,1%		> 4,2%
Aandeel biobrandstoffen in benzines (zonder vermenigvuldigingsfactoren)	> 5,7%		> 2,5%	
Aandeel biobrandstoffen in gasoliediesels (zonder vermenigvuldigingsfactoren)	> 5,7%		> 4%	
Bijdrage Recycled Carbon Fuels	< 2%			
Bijdrage niet-geavanceerde biobrandstoffen die noch geproduceerd zijn uit voedsel- en voedergewassen, noch uit grondstoffen vermeld in bijlage III, deel B (KB technische dossiers 14 december 2023)	< 1%			
Bijdrage niet-geavanceerde biobrandstoffen geproduceerd uit grondstoffen vermeld in bijlage III, deel B (KB technische dossiers 14 december 2023) zonder vermenigvuldigingsfactor	< 2%			
Biobrandstoffen uit afgeleide producten uit de oliepalm of soja (met uitzonderingen)	0%			
Bijdrage biobrandstoffen geproduceerd uit voedsel- en voedergewassen in gasolie-diesel	< 6%	< 5%		< 2,5%
Bijdrage biobrandstoffen geproduceerd uit voedsel- en voedergewassen in benzine en gasvormige brandstoffen	< 6,5%		< 5,5%	< 4,5%

3. Overzicht volumes brandstoffen tot verbruik uitgeslagen in de wegvervoerssector in 2024

3.1 Totaalvolumes brandstoffen met percentage hernieuwbaar

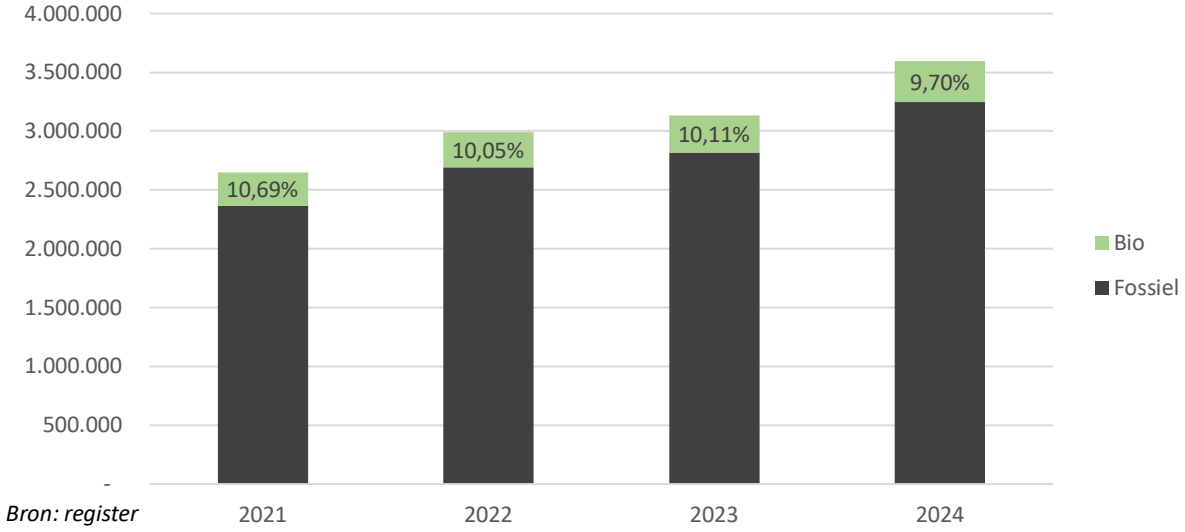
We zien in figuren 1 en 2 duidelijk de algemene trends wat betreft de transportbrandstoffen de afgelopen jaren: een lichte daling van de volumes diesel en een stijging van de volumes benzine. Qua aandeel biobrandstoffen zien we bij beiden echter een terugval. Dit heeft meerdere verklaringen. Allereerst is er het verbod op biobrandstoffen geproduceerd uit grondstoffen met een hoog risico op indirecte verandering in landgebruik (palm en soja), daarnaast bevat de wet van 31 juli 2023 enkele elementen die verschillen van de vroegere wetgeving: een verplichting op basis van energie-aandeel in plaats van volume-aandeel en de mogelijkheid om energie-eenheden te gebruiken die werden bekomen door de exploitatie van laadinfrastructuur voor levering van elektriciteit aan de vervoersector (weg- en spoorvervoer). Dit maakte het mogelijk om minder volume-aandeel bij te mengen bij de fossiele motorbrandstoffen en toch de doelstellingen te behalen.

Figuur 1: Evolutie van volumes diesel tot verbruik uitgeslagen in België (m³), met volume-aandeel biobrandstof



Bron: register

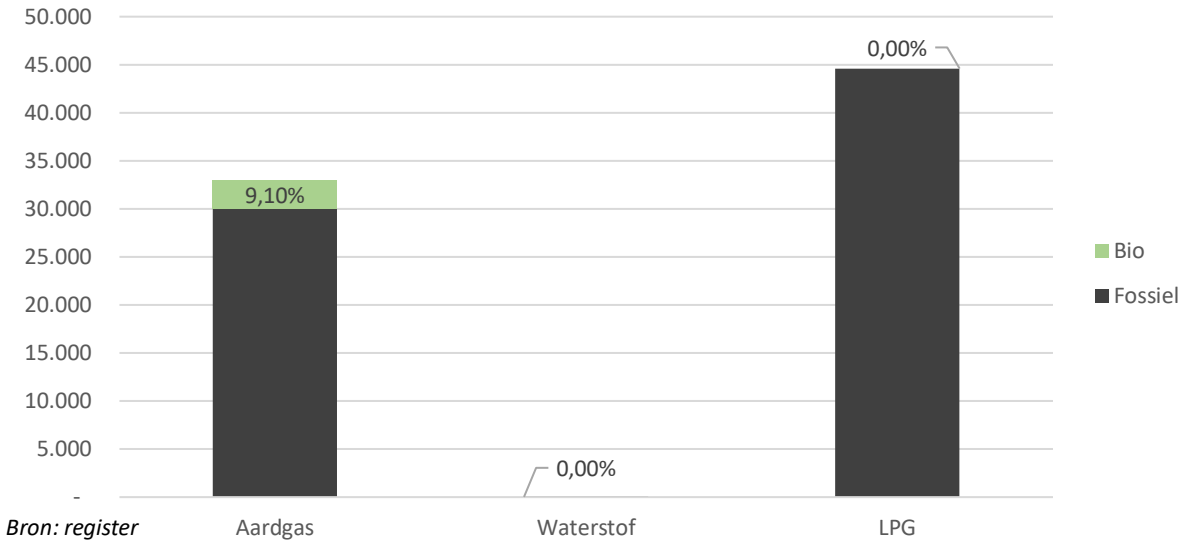
Figuur 2: Evolutie van volumes benzine tot verbruik uitgeslagen in België (m³), met volume-aandeel biobrandstof



Bron: register

In 2024 werden ook voor het eerst verplichtingen gelegd op leveranciers van gasvormige brandstoffen, zij hebben geen verplichting qua fysieke bijmenging maar dienen ook voldoende hernieuwbare energie-eenheden in te dienen om aan de algemene doelstellingen te voldoen. We zien in figuur 3 dat in aardgas (CNG en LNG) reeds een aandeel biomethaan tot verbruik werd uitgeslagen, voor LPG was er geen aandeel bio. De gerapporteerde hoeveelheid waterstof geleverd aan de wegvervoerssector was nog verwaarloosbaar.

Figuur 3: Hoeveelheden gasvormige brandstoffen tot verbruik uitgeslagen in België in 2024 (ton), met gewichts-aandeel biobrandstof



Bron: register

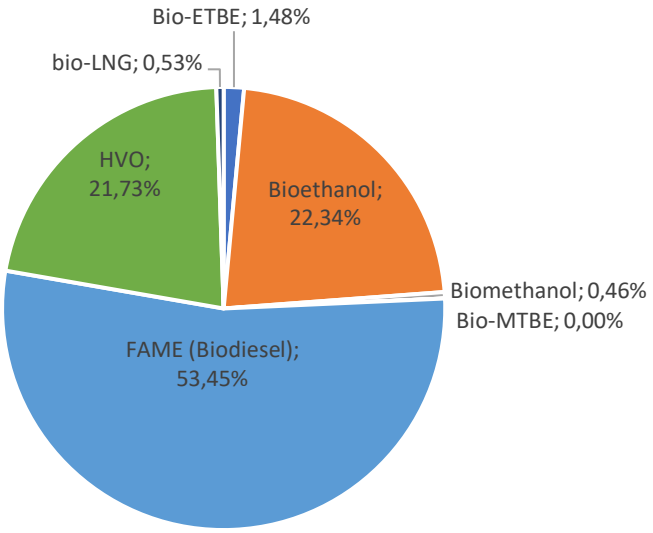
Fysieke bijmenging groter dan verplicht

De wet van 31 juli 2023 legt een fysieke bijmenging van biobrandstoffen in fossiele motorbrandstoffen op van 5,7% in energetische waarde in het kalenderjaar 2024. Deze werd zowel voor diesel als voor benzine overschreden: 6,12% voor benzine en 8,89% voor diesel. Deze overschrijding kan worden toegeschreven aan een samenspel van marktgedreven en technische factoren.

Er moet worden opgemerkt dat 2024 het eerste jaar was waarbij het register in werking trad en er dus energie-eenheden konden worden overgedragen alsook was dit het eerste jaar dat er de mogelijkheid was om hoeveelheden elektriciteit geleverd aan de spoor- en wegvervoerssector te registreren in ruil voor energie-eenheden. Het is dus zeker mogelijk dat sommige spelers in de sector voor zekerheid kozen en proactief meer dan voldoende biobrandstoffen hebben bijgemengd. Deze keuze kan ingegeven zijn door de onzekerheid rond de beschikbaarheid en de prijs van energie-eenheden uit geleverde elektriciteit.

3.2 Onderverdeling per biobrandstoftype

Figuur 4: Onderverdeling per type hernieuwbare brandstof, gebaseerd op energetische waarde (zonder multiplicator)



Bron: register

FAME en bio-ethanol zijn de meest gebruikte

Rekening houdende met de huidige normbeperkingen, kunnen we stellen dat FAME en bio-ethanol nog steeds nagenoeg maximaal aangewend worden: Diesel B7 bevat gemiddeld 6,95% volume-bijmenging van FAME (met een maximum van 7%) en Benzine E10 9,83% volume-bijmenging van bio-ethanol (met een maximum van 10%).

Vermindering van de volumes HVO

In 2024 werd een felle achteruitgang vastgesteld van de hoeveelheden Hydrotreated Vegetable Oil (HVO) die in België op de markt werden gebracht: 180.000 m³ vs 303.000 m³ in 2023. Deze daling is voornamelijk toe te wijzen tot HVO met als grondstoffen voedsel- en voedergewassen. Op 1 januari 2023 werd *de wet van 17 juli 2013 houdende de minimale nominale volumes duurzame biobrandstoffen die de volumes fossiele motorbrandstoffen, die jaarlijks tot verbruik worden uitgeslagen, moeten bevatten* aangepast opdat palm- en soja-olie niet meer konden bijdragen aan de doelstellingen. Dit heeft in 2023 een vervanging veroorzaakt door HVO geproduceerd uit koolzaadolie. In 2024 werd dan een sterke achteruitgang van dit type HVO vastgesteld, waarschijnlijk aangestuurd uit economische overwegingen.

Ook HVO uit zogenaamd 'andere' grondstoffen halveerde, waarschijnlijk ten gevolge van de beperking die op deze grondstoffen werd gezet in de wet van 31 juli 2023 (max 1%).

3.3 Onderverdeling per type grondstof met categorie (A, C dubbeltellend)

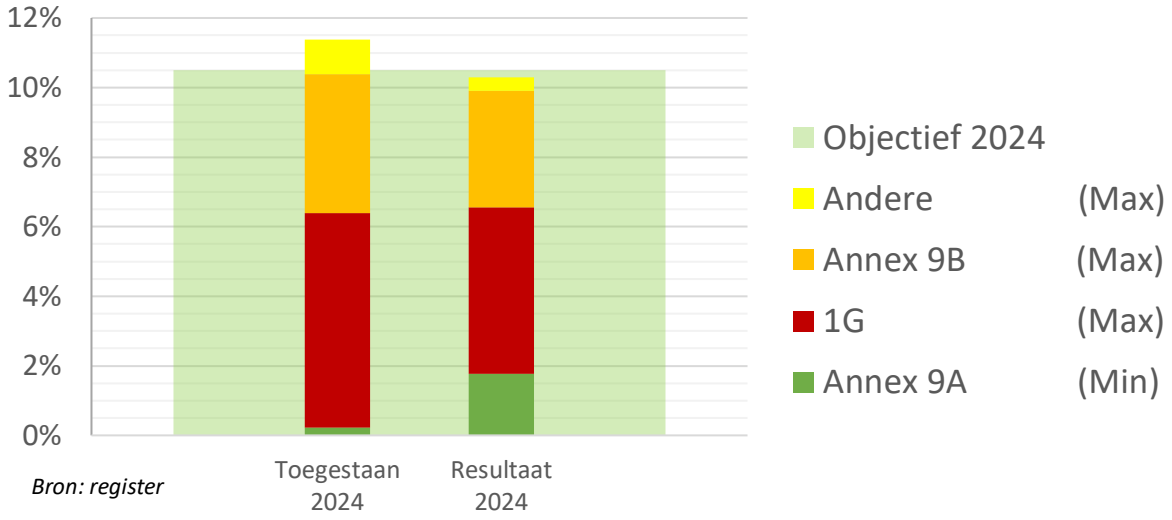
Hoe werden verplichtingen behaald?

In de wet van 31 juli 2023 worden naast de algemene verplichting ook enkele subverplichtingen bepaald per type grondstof. Hierbij worden vier types biobrandstoffen gedefiniëerd:

- Een maximale bijdrage van niet-geavanceerde biobrandstoffen geproduceerd uit voedsel- en voedergewassen (**1G**)
- Een maximale bijdrage van niet-geavanceerde biobrandstoffen die geproduceerd zijn uit grondstoffen vermeld in bijlage III, deel B (*KB 14 december 2023 betreffende technische dossiers*). Dit komt overeen met de grondstoffen vermeld in Annex 9B in REDII (**Annex 9B**)
- Een maximale bijdrage van niet-geavanceerde biobrandstoffen die noch geproduceerd zijn uit voedsel- en voedergewassen, noch uit grondstoffen vermeld in bijlage III, deel B (*KB 14 december 2023 betreffende technische dossiers*) (**Other** biofuels)
- Een minimale bijdrage van geavanceerde biobrandstoffen die geproduceerd zijn uit grondstoffen vermeld in bijlage III, deel A (*KB 14 december 2023 betreffende technische dossiers*). Dit komt overeen met de grondstoffen vermeld in Annex 9A in REDII (**Annex 9A**)

In figuur 5 kan vastgesteld worden dat voor 2024 er veel meer hernieuwbare energie-eenheden uit geavanceerde biobrandstoffen werden gebruikt dan verplicht (1,77% vs minimum 0,22%). Hernieuwbare energie-eenheden uit de niet-geavanceerde biobrandstoffen werden dan weer veel minder gebruikt dan toegestaan (1G: 4,79% vs maximum 6,16%; Annex 9B 3,34% vs maximum 4%; andere: 0,4% vs maximum 1%). Daarnaast was er nog 0,20% nodig om de algemene doelstelling te bekomen, hiervoor werden hernieuwbare energie-eenheden uit Categorie F (elektriciteit) gebruikt.

Figuur 5: Verdeling van energie-eenheden die werden gebruikt om verplichtingen te halen per type grondstof, versus de toegestane hoeveelheden volgens de wet



Bron: register

Groter aandeel geavanceerde biobrandstoffen

Het aandeel geavanceerde biobrandstoffen bevindt zich met 1,77% een pak boven de minimum doelstelling van 0,22%. Van de geavanceerde biobrandstoffen behoorde 68% tot een technisch dossier categorie C waarmee het in aanmerking kwam voor dubbeltelling van de energetische waarde.

Bij geavanceerde biobrandstoffen voor benzine wordt ongeveer 80% geproduceerd uit “Waste Starch Slurry”, een afvalstroom uit de voedingsindustrie. Bij geavanceerde biobrandstoffen voor diesel is 70% afkomstig uit afvalstromen van de palmolie-productie (Palm Oil Mill Effluent of POME en Spent Bleaching earth) en 30% uit voedsel-afval.

Lager aandeel 1G

Voor de biobrandstoffen uit voedsel- en voedergewassen (1ste generatie of 1G) die bij benzine worden bijgemengd zien we een lichte verhoging (+10%) met enkele lichte verschuivingen (iets meer biobrandstoffen met als grondstof maïs, terwijl rietsuiker als grondstof daalt). Bij de 1G-biobrandstoffen die bij diesel worden bijgemengd zien we echter een grote daling (-35%): zoals we reeds bij HVO aanhaalden zagen we in 2023 een sterke opkomst van koolzaadolie ter vervanging van palm- en soja-olie. De biobrandstoffen uit soja-olie die in de eerste helft van 2023 nog konden bijdragen verdwenen volledig in 2024 en ook de hoeveelheden biobrandstoffen uit koolzaadolie daalden.

Het energetisch aandeel van biobrandstoffen uit voedsel- en voedergewassen bij benzine bleef zo met 4,92% fel onder het maximum van 6,5%. Dit is waarschijnlijk ingegeven doordat bio-ethanol een beperking heeft qua bijmenging volgens de geldende normen en er een aandeel geavanceerde bio-ethanol (waarvoor dubbeltelling geldt) nodig was om de doelstellingen te bereiken.

Het energetisch aandeel van biobrandstoffen uit voedsel- en voedergewassen bij diesel bleef met 4,73% ook fel onder het maximum van 6,0%. Voor FAME gaat dezelfde redenering op waarbij er een normbeperking is en ook een nood aan geavanceerde FAME. Gezien voor HVO geen normbeperkingen gelden is het lagere aandeel hier waarschijnlijk ingegeven uit economische overwegingen, waarbij het goedkoper gebleken is energie-eenheden uit geleverde elektriciteit aan te kopen dan om 1ste generatie HVO bij te mengen.

Lager aandeel niet-geavanceerde biobrandstoffen Annex 9B

Het energetisch aandeel van biobrandstoffen geproduceerd uit grondstoffen die op de zogenaamde Annex 9B staan (zoals 'Dierlijk vet categorie 1 of 2' en 'Used Cooking oil' (UCO) oftewel 'gebruikte braadolie') is beperkt tot 2% zonder multiplicatoren doordat de beschikbaarheid van deze grondstoffen beperkt is en een hogere limiet aanleiding kan geven tot fraude. Ze worden echter wel degelijk gezien als afvalstromen en kunnen dus, net als geavanceerde biobrandstoffen, in aanmerking komen voor dubbeltelling zodat het potentiële maximale gebruik van hernieuwbare energie-eenheden op 4% ligt.

In totaal was het aandeel van deze biobrandstoffen echter slechts 3,34%, overeenkomend met 181.000 m³ biobrandstoffen. Meer dan 97% hiervan behoorde tot een technisch dossier categorie C waarmee het in aanmerking kwam voor dubbeltelling van de energetische waarde. Mogelijke verklaringen voor dit verbruik, dat lager ligt dan de toegestane 4%, zijn zeker te vinden bij de hoger dan verwachte beschikbaarheid van geavanceerde biobrandstoffen en energie-eenheden uit elektriciteit. Het totale volume van deze biobrandstoffen dat beschikbaar was in de technische dossiers categorie C lag een beetje hoger (+- 250.000 m³) dan het uiteindelijk verbruik.

Lager aandeel 'Andere' biobrandstoffen

Het energetisch aandeel van biobrandstoffen met andere grondstoffen (zoals 'Dierlijk vet categorie 3' en 'vrije vetzuren') is beperkt tot 1% doordat deze producten niet aanzien worden als afvalstromen maar als bijproducten. Ze hebben een aanzienlijke waarde en worden reeds gebruikt in andere industrieën. Een te hoog verbruik in biobrandstoffen zou hierbij kunnen leiden tot 'indirecte emissies', waarbij het bestaand verbruik in andere sectoren vervangen wordt door grondstoffen met hogere broeikasgasemissies zoals palmolie, aangezien in deze sectoren geen restricties gelden qua het gebruik van deze grondstoffen.

In totaal was het aandeel van deze biobrandstoffen echter slechts 0,4%, overeenkomend met 41.000 m³ biobrandstof. Doordat de beperking van 1% niet in alle lidstaten van de Europese Unie geldt en sommige van deze grondstoffen in andere lidstaten wel worden gezien als afvalstromen is het waarschijnlijk interessanter om biobrandstoffen uit deze grondstoffen buiten België te gebruiken.

3.4 Impact technische dossiers

Rem op verdachte grondstoffen (bvb POME)

Nadat op 1 januari 2023 de aanpassing van de wet van 17 juli 2013 in voege trad, konden biobrandstoffen uit palmolie niet meer meetellen voor de doelstellingen. Hierop vond er een plotse groei plaats van Palm Oil Mill Effluent (POME) als grondstof: deze grondstof staat geklasseerd als afvalstroom en kan dus wel meetellen voor de doelstellingen als grondstof voor geavanceerde biobrandstoffen. Gezien de shift van palmolie naar POME samenvalt met de reglementaire wijziging en er meer POME op de Europese markt terecht kwam dan de potentiële wereldproductie[1], maakte dit deze grondstof echter verdacht voor fraude.

Door het systeem van technische dossiers[2] zit in België een vertraging op de plotse en onverwachte toename van zulke grondstoffen: waar in andere landen deze grondstof automatisch dubbeltelling krijgt en het gebruik ervan alarmerend snel steeg (bvb in Nederland gold POME als grondstof voor 31% van het totale volume biobrandstoffen in 2024[3]), dient er in België een aanvraag tot dubbeltelling te gebeuren door de producenten via het systeem van technische dossiers. Tijdens de analyse van deze aanvragen werd duidelijk dat er vragen werden gesteld rond deze grondstof en zo werden de toegelaten volumes beschikbaar voor dubbeltelling verminderd om het risico op fraude te verlagen. Hierdoor was in 2024 slechts 4,4% van alle biobrandstoffen die in België tot verbruik werden uitgeslagen geproduceerd uit POME, waarvan 60% geen dubbeltelling ontving.

Het feit dat dit toch nog op de markt werd gebracht zonder dubbeltelling terwijl er nog ruimte was voor extra gebruik van niet-geavanceerde biobrandstoffen geeft aan dat dit goedkoper op de markt is kunnen komen dan deze niet-geavanceerde biobrandstoffen. Dit draagt nog verder bij tot het vermoeden van fraude omdat een klassering als geavanceerd normaal zou moeten betekenen dat het gaat om moeilijker te verwerken residu's. De lage prijs van deze biobrandstof geeft al zeker aan dat een verdere stimulans door middel van dubbeltelling in dit geval niet nodig is.

Verdeling Annex 9B over meerdere leveranciers

Ook bij grondstoffen die op de zogenaamde Annex 9B staan (zoals 'Used Cooking oil' (UCO) oftewel 'gebruikte braadolie') worden vraagtekens geplaatst[4]. Elders in Europa werd de markt af en toe overspoeld met HVO tegen zeer concurrerende prijzen met UCO als grondstof. Ook hier zorgt het systeem van technische dossiers voor een vertragend effect. Tevens heeft dit als gevolg dat er risicospreiding is door de maximale quota te verdelen over meerdere

[1] 202503_POME_fraud_report: https://www.transportenvironment.org/uploads/files/202504_POME_fraud_Report.pdf; UK investigating fraud claims around green fuel HVO diesel
[2] Technische dossiers voor hernieuwbare motorbrandstoffen: categorie B, C, D en E | FOD Economie
[3] rapportage-hernieuwbare-energie-voor-vervoer-2024-def-002-cd-002.pdf
[4] Used Cooking Oil: The Certified Unknown | T&E;
Climate change: Used cooking oil imports may fuel deforestation;
German biofuels regulator links two companies to certification fraud | S&P Global;
Biodiesel: The scam with hydrogenated vegetable oil

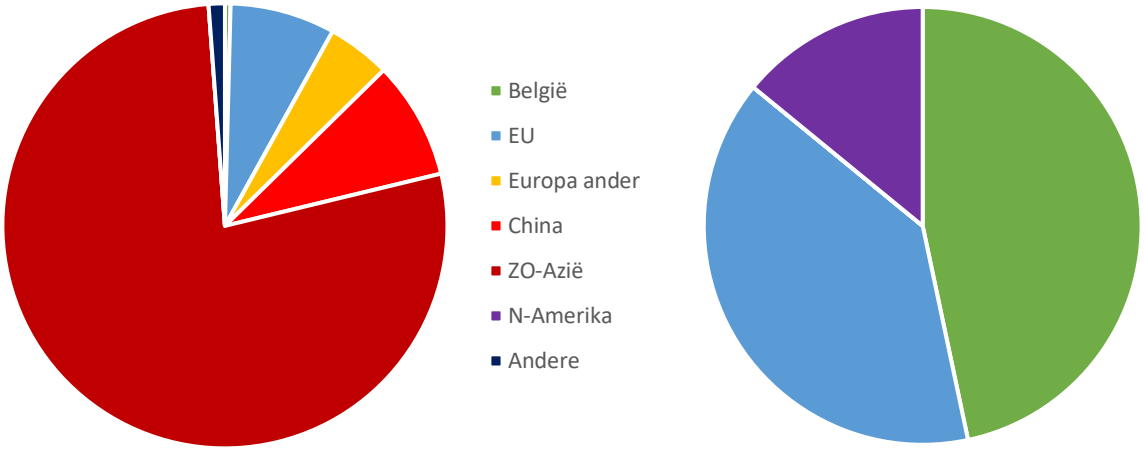
leveranciers, waardoor de Belgische markt niet overspoeld kan worden door één leverancier wiens producten mogelijk onbetrouwbaar zijn.

3.5 Herkomst van de grondstoffen gebruikt voor de productie van biobrandstoffen

Geavanceerde biobrandstoffen

Wat betreft de herkomst van de grondstoffen gebruikt in de productie van geavanceerde biobrandstoffen kan in figuur 6 worden vastgesteld dat er een groot verschil is tussen biobrandstoffen die bijgemengd worden in diesel of degene die bijgemengd worden in benzine. Maar liefst 77,6% van de grondstoffen voor geavanceerde biobrandstoffen voor diesel zijn afkomstig uit de regio Zuid-Oost-Azië en meer dan 90% is afkomstig van buiten de EU. Voor benzine is het verhaal heel anders: hier is 86% afkomstig uit de EU en zelfs bijna de helft uit België zelf.

Figuur 6: herkomst van geavanceerde biobrandstoffen tot verbruik uitgeslagen in 2024 voor diesel (links, totaal 72.000 m³) en voor benzine (rechts, totaal 58.000 m³)

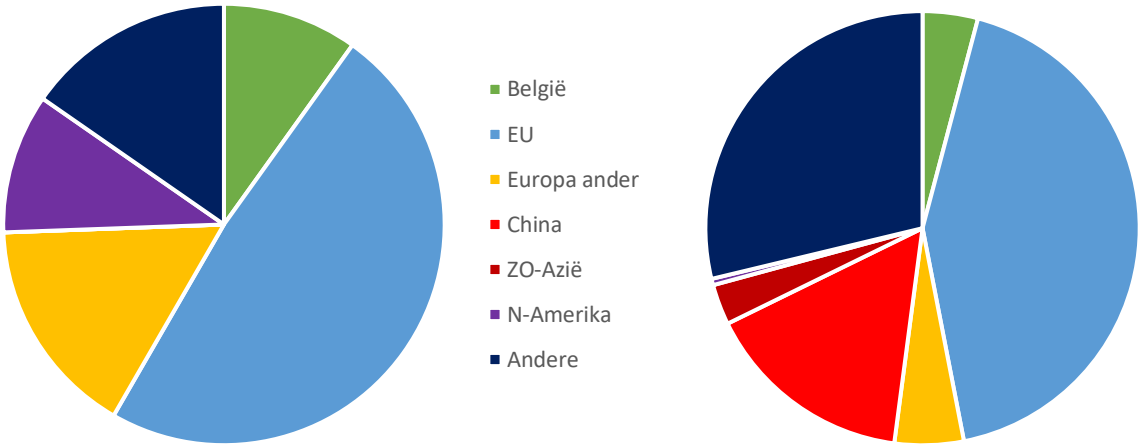


Bronnen: register en databank hernieuwbare transportbrandstoffen beschikbaar gesteld door het DG Leefmilieu

Niet-geavanceerde biobrandstoffen

Wat betreft de herkomst van de grondstoffen gebruikt voor de productie van niet-geavanceerde biobrandstoffen is er meer variatie te zien (figuur 7): aangaande de biobrandstoffen van de 1ste generatie is zo'n 10% gemaakt van Belgische grondstoffen en een kleine 50% van de grondstoffen komen uit de rest van de EU. Verder komen grondstoffen hiervoor uit andere Europese landen, Noord-Amerika, Australië en Zuid-Amerika. Voor de andere niet-geavanceerde biobrandstoffen is slechts 4% afkomstig uit België, 43% uit de rest van de EU en 16% uit China. Verder blijkt dat grondstoffen voor deze biobrandstoffen vaak geproduceerd worden uit een mengsel van grondstoffen uit verschillende regio's wat door beperkte kwaliteit van de beschikbare data moeilijk verder te traceren valt.

Figuur 7: herkomst biobrandstoffen 1G tot verbruik uitgeslagen in 2024 (links, totaal 631.000 m³) en andere niet-geavanceerde grondstoffen (Annex 9B en andere) (rechts, totaal 222.000 m³)



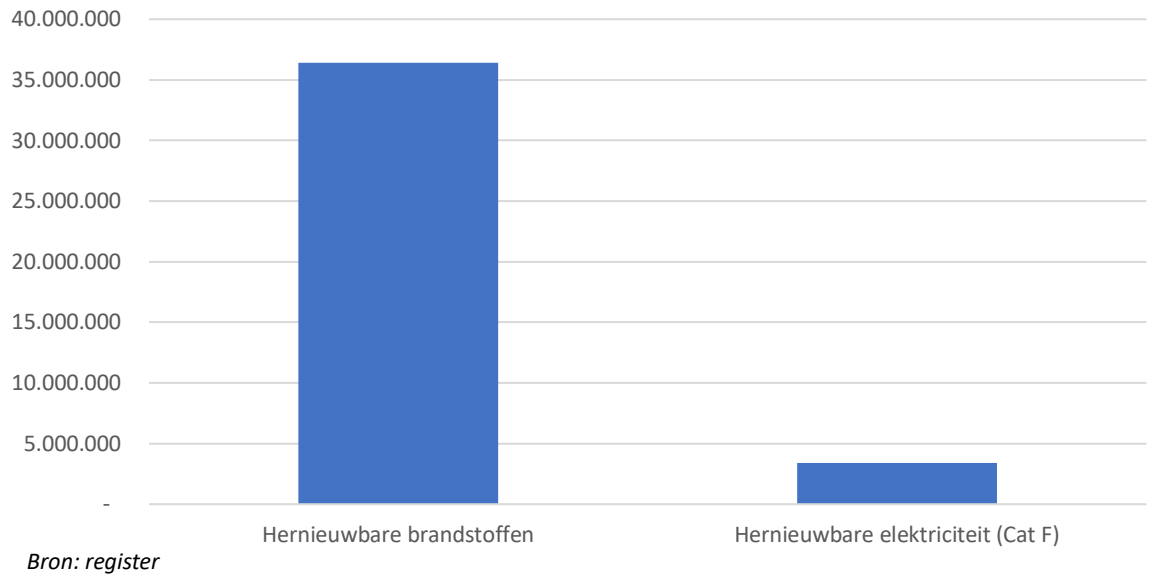
Bronnen: register en databank hernieuwbare transportbrandstoffen beschikbaar gesteld door het DG Leefmilieu

4. Overzicht Hernieuwbare energie-eenheden (HEE)

4.1 HEE elektriciteit vs biobrandstoffen

Vanaf 1 januari 2024 bestaat er de mogelijkheid om hernieuwbare energie-eenheden categorie F te creëren door de exploitatie van laadinfrastructuur voor levering van elektriciteit aan de vervoersector (weg- en spoorvervoer). In beide sectoren werd gebruik gemaakt van de mogelijkheid HEE's te creëren. In figuur 8 kan worden vastgesteld dat er in 2024 er een kleine 3,4 miljoen GJ aan HEE's van categorie F werden gecreëerd, goed voor een 8,5% van het totaal aantal HEE's.

Figuur 8: Aantal gecreëerde hernieuwbare energie-eenheden in 2024 (in GJ)

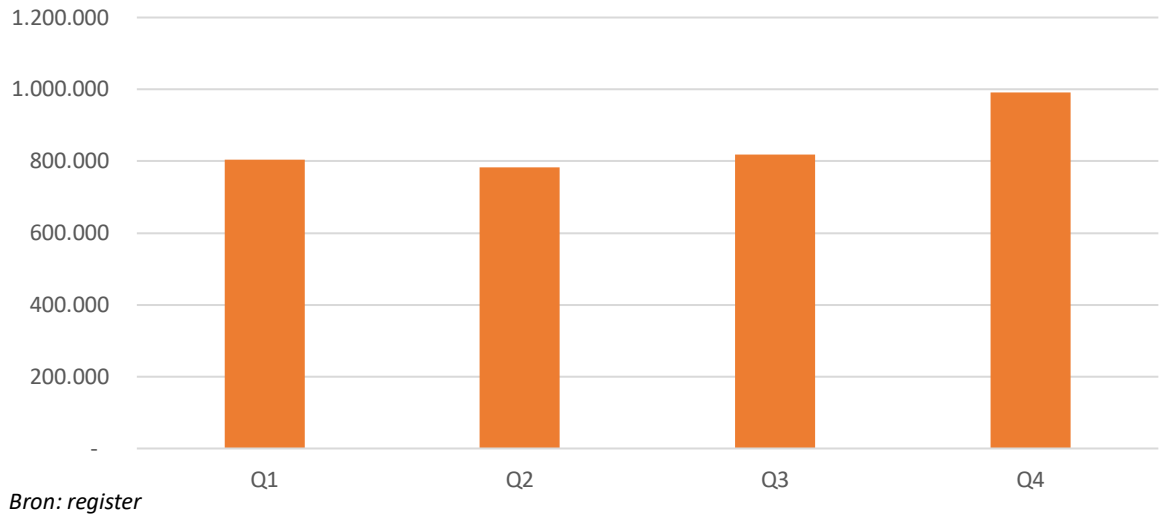


Bron: register

4.2 HEE elektriciteit per kwartaal

Figuur 9 toont de evolutie van HEE's categorie F per kwartaal. Het spoorvervoer genereerde een redelijk constant aantal energie-eenheden doorheen het jaar, met een kleine vermindering in de zomermaanden. Bij het wegvervoer was er een gestage groei doorheen het jaar. Dit kan verklaard worden door drie factoren: een groei in de publieke en semi-publieke laadinfrastructuur (zo steeg het aantal publieke laadpalen in Vlaanderen met 82% tussen december 2023 en december 2024[5]), een groei in de aantallen elektrische wagens (in 2024 +83,2% Battery Electric Vehicles en +32,1% hybrides[6]) en een groei in het gebruik van het register doordat het steeds meer gebruikers kende gedurende het verloop van 2024. Eind 2024 waren er 55 verschillende exploitanten van laadinfrastructuur ingeschreven in het register.

Figuur 9: Evolutie van gecreëerde hernieuwbare energie-eenheden elektriciteit geleverd aan transport (in GJ) per kwartaal



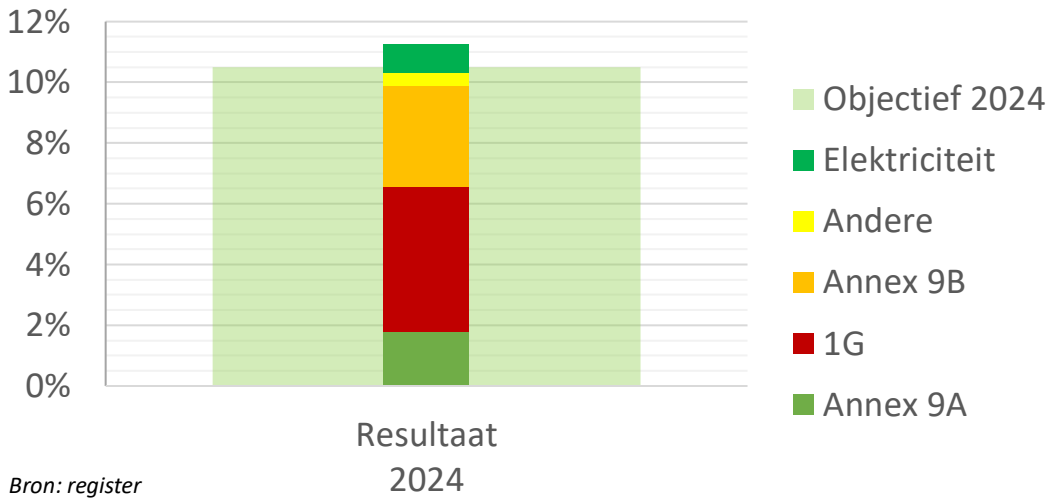
Bron: register

4.3 HEE gebruikt voor het behalen van de verplichtingen

Zoals figuur 10 toont werd er door alle bedrijven samen een aandeel hernieuwbare energie van 11,26% behaald. Dit maakt dat het teveel aan eenheden ten opzichte van wat nodig is om het doel te bereiken (10,.5%) konden overgedragen worden naar het jaar 2025. Het gaat hier om een kleine 2,7 miljoen HEE's. De bedrijven hebben er waarschijnlijk voor gekozen hun doelen voor de zekerheid te overschrijden. Enerzijds doordat er onzekerheid was wat de impact ging zijn van de mogelijkheid om HEE's van categorie F te creëren. Anderzijds is de algemene doelstelling voor 2025 hoger (12,2%) en voorziet de wet ook de mogelijkheid om eenheden over te dragen naar het volgende jaar. Hierop geldt weliswaar een beperking waarbij slechts 10% van de gebruikte eenheden afkomstig mogen zijn uit het voorgaande jaar.

[5] Publieke en semi-publieke laadpunten voor elektrische wagens | Vlaanderen.be
[6] Voertuigenpark | Statbel

Figuur 10: Behaalde aandeel hernieuwbare energie-eenheden in transport per type vs de doelstelling in 2024



Bron: register

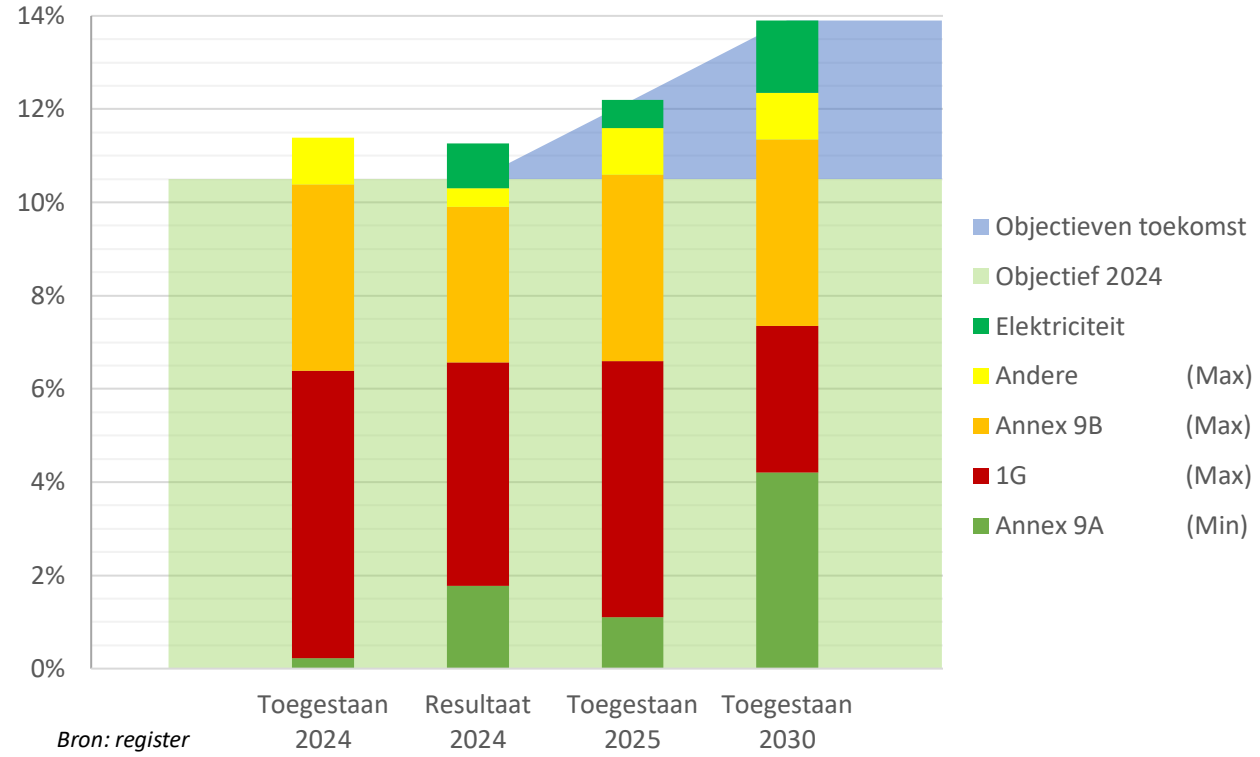
5. Evolutie Europese doelstelling

5.1 Vooruitzichten

In figuur 11 vergelijken we het behaalde aandeel hernieuwbare energie uit 2024 met de doelstellingen in 2025 en 2030. In het geval dat in 2025 exact dezelfde volumes gerapporteerd zou men net als in 2024, een aandeel hernieuwbare energie van 11,26% realiseren. Vermeerderd met 0,76% die overgedragen wordt uit 2024 zou men dus reeds in de buurt komen van de verhoogde doelstelling (12,2% in 2025). Daarnaast is er nog ruimte voor een hoger gebruik van niet-geavanceerde biobrandstoffen, ook al daalt het toegelaten aandeel 1G biobrandstof in diesel tot 5%. Er wordt dus verwacht dat de beschikbaarheid van HEE's groot genoeg zal zijn om te voldoen aan de verplichtingen in 2025. Daarnaast verhoogt ook het minimum aandeel voor geavanceerde biobrandstoffen tot 1,1%. Met 1,77% zat men hier echter in 2024 reeds boven.

Naar 2030 toe (algemene doelstelling 13,9%) zal er nog een felle vermeerdering van geavanceerde biobrandstoffen nodig zijn (naar 4,2%) en zal het aandeel 1G biobrandstof dienen te worden afgebouwd. Voor de andere niet-geavanceerde biobrandstoffen blijft dezelfde ruimte bestaan. Gezien RED II herzien werd (*Richtlijn (EU) 2023/2413 van het Europees parlement en de raad van 18 oktober 2023 tot wijziging van Richtlijn (EU) 2018/2001, Verordening (EU) 2018/1999 en Richtlijn 98/70/EG wat de bevordering van energie uit hernieuwbare bronnen betreft, en tot intrekking van Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad*, genaamd REDIII) dient de huidige wet echter eveneens herzien te worden, met onder andere hogere doelstellingen.

Figuur 11: Vergelijking tussen het behaalde aandeel hernieuwbare energie-eenheden in transport per type in 2024 vs de doelstellingen en de toegelaten aandelen per type in 2024 en 2025



Bron: register

5.2 Verschil doelstelling bedrijven en doelstellingen België

Het algemene doel voor België ligt zoals gedefinieerd in RED II in 2030, met de integratie van 14% hernieuwbare energie in de spoor- en wegvervoerssector, een beetje hoger dan het algemene doel voor de bedrijven. Daarbij zijn nog twee factoren in het nadeel voor de Belgische doelstelling: zo is ten eerste de noemer, die de totale geleverde energie aan de spoor- en wegvervoersector omvat, groter dan de totale noemer van de bedrijven doordat deze ook de spoorsector en het deel geleverde elektriciteit aan de wegsector omvat waar dit voor de bedrijven niet het geval is. Ten tweede bedraagt het toegestane aandeel niet-geavanceerde biobrandstoffen geproduceerd uit grondstoffen die zich in annex 9B bevinden slechts 1,7% zonder multiplicator waarbij dit bij de bedrijven 2% is.

In 2024 bereikte België volgens de officiële rapportering volgens de methodologie uiteengezet in RED II een aandeel hernieuwbare energie in transport van 12,72%, waar dit in 2023 nog 12,18% bedroeg. Dit ligt dus hoger dan de 11,26% die over alle bedrijven heen werd gehaald cf de berekeningsmethode in de wet RED II. De voornaamste verklaringen van dit verschil liggen erin dat alle geavanceerde biobrandstoffen (ook degenen zonder technisch dossier) dubbel tellen voor de nationale doelstellingen (+ 0,2%) en vooral het feit dat in 2024 slechts 34% van alle energie geleverd als elektriciteit aan de vervoerssector beschikbaar was als energie-eenheden in het register. Dit komt doordat er vandaag nog geen HEE's worden verkregen voor elektriciteit die geleverd wordt via private laadpunten en er is ook nog niet de mogelijkheid om een hogere correctiefactor toe te passen voor infrastructuren voor het

overbrengen van elektrische stroom die een rechtstreekse aansluiting hebben op een hernieuwbare elektriciteitsopwekkingsinstallatie.

Wat betreft het behalen van de doelstelling door België in 2030, moet worden opgemerkt dat de bepalingen van de huidige wetgeving op het gebied van wegvervoer toereikend zijn en het mogelijk hebben gemaakt een doelstelling te behalen die hoger ligt dan de aanbevolen doelstelling. Niettemin moet deze wetgeving worden herzien om de nieuwe bepalingen van de REDIII-richtlijn op te nemen.

6. Conclusie

Algemeen kunnen we stellen dat de doelstellingen voor 2024 ruimschoots werden behaald, dat er meer dan voldoende biobrandstoffen werden bijgemengd in afwachting van hoe de markt in “Hernieuwbare energie-eenheden” (HEE’s) zou evolueren, zeker met de toevoeging van de mogelijkheid om HEE’s te creëren door de exploitatie van laadinfrastructuur voor levering van elektriciteit aan de vervoersector (weg- en spoorvervoer).

Er kan worden vastgesteld dat de markt in HEE’s ontwikkelt: steeds meer bedrijven vonden de weg naar het register gedurende 2024 en naarmate duidelijk werd dat er voldoende eenheden beschikbaar waren, werden steeds meer HEE’s verhandeld. De werking van het register werd gedurende het opstartjaar 2024 continue verbeterd om de gebruikservaring te verbeteren al blijven hier zeker nog uitdagingen.

Er kunnen wel vragen gesteld worden bij de plotse opkomst van geavanceerde biobrandstoffen, ver boven de minimale doelstellingen, met enkele grondstoffen die onbetrouwbaar ogen en een grote afhankelijkheid van derde landen voor bepaalde types biobrandstoffen. Het systeem van technische dossiers is een eerste middel om hier controle op uit te oefenen, al blijft het vooral belangrijk om te zorgen voor een sterk certificerings- en verificatiekader voor geavanceerde, duurzame biobrandstoffen, voor het invoeren van antifraudemaatregelen en het verder reglementeren van grondstoffen met een hoog risico op indirecte verandering in landgebruik.

Ten slotte is vooral een snelle en adequate omzetting van de transportdoelstellingen in het kader van RED III essentieel zodat er duidelijkheid verschaft wordt aan de bedrijven van de sectoren op welke impact dit zal hebben.