

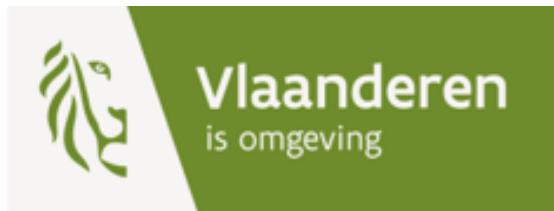
Decarbonisatie van transport

Het tweede Europese mobiliteitspakket

CCIM Stakeholders Dialoog

25 januari 2018

Saar Van Hauwermeiren (Departement Omgeving, Vlaamse Overheid)
en Olivier Brahy (FOD Mobiliteit en Vervoer)



Inhoud

- I. Inleiding: uitdagingen van transport in het kader van de klimaatdoelstellingen
- II. De Europese Strategie Emissiearme Mobiliteit en de mobiliteitspakketten
- III. Tweede Mobiliteitspakket 'Clean Mobility Package'

I. Uitdagingen

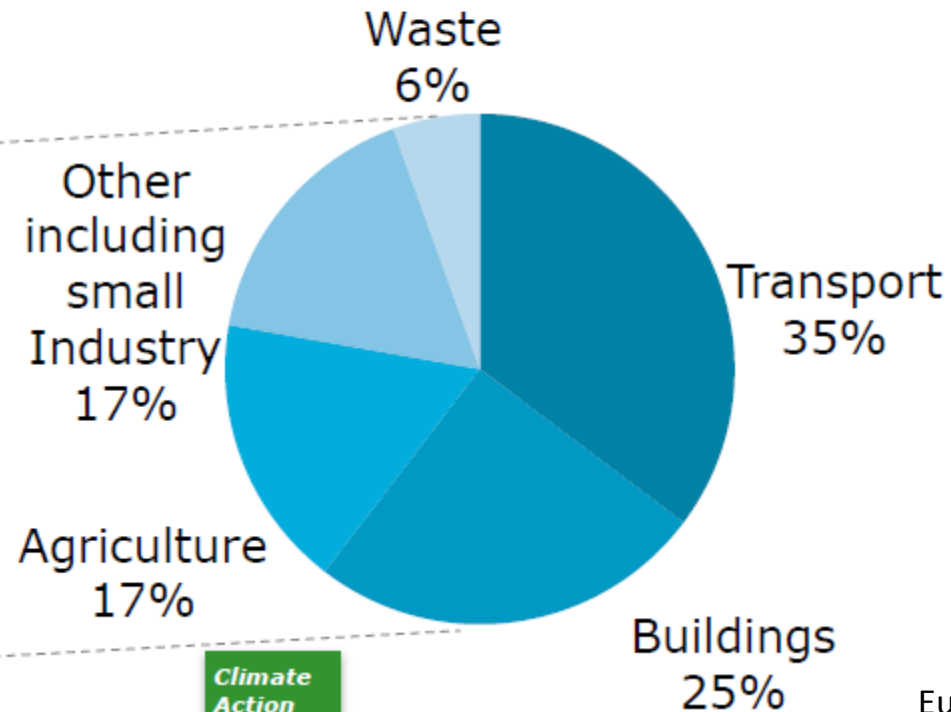
Transportemissies binnen non-EU ETS

**Total GHG emissions
in the EU**



**Non-EU
ETS
(60%)**

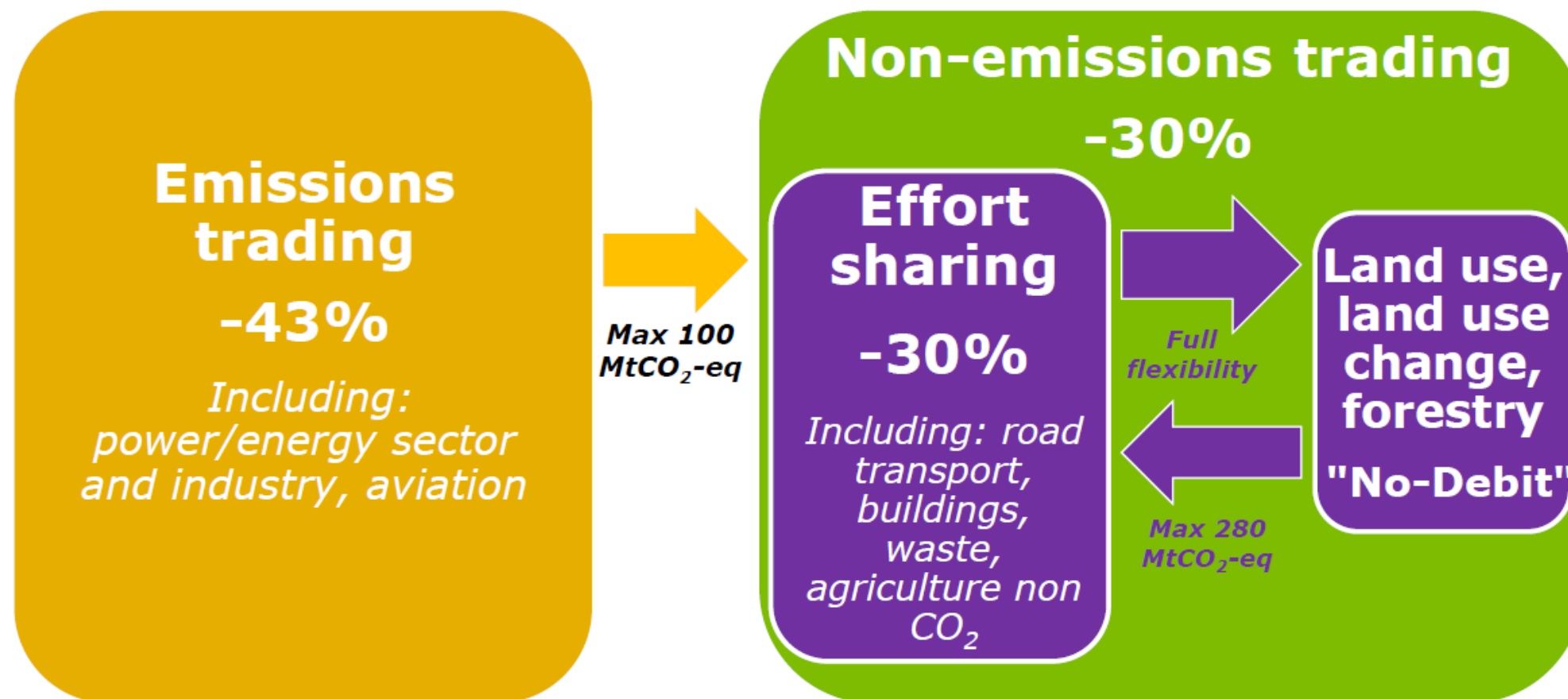
**Share of non-ETS
emissions**



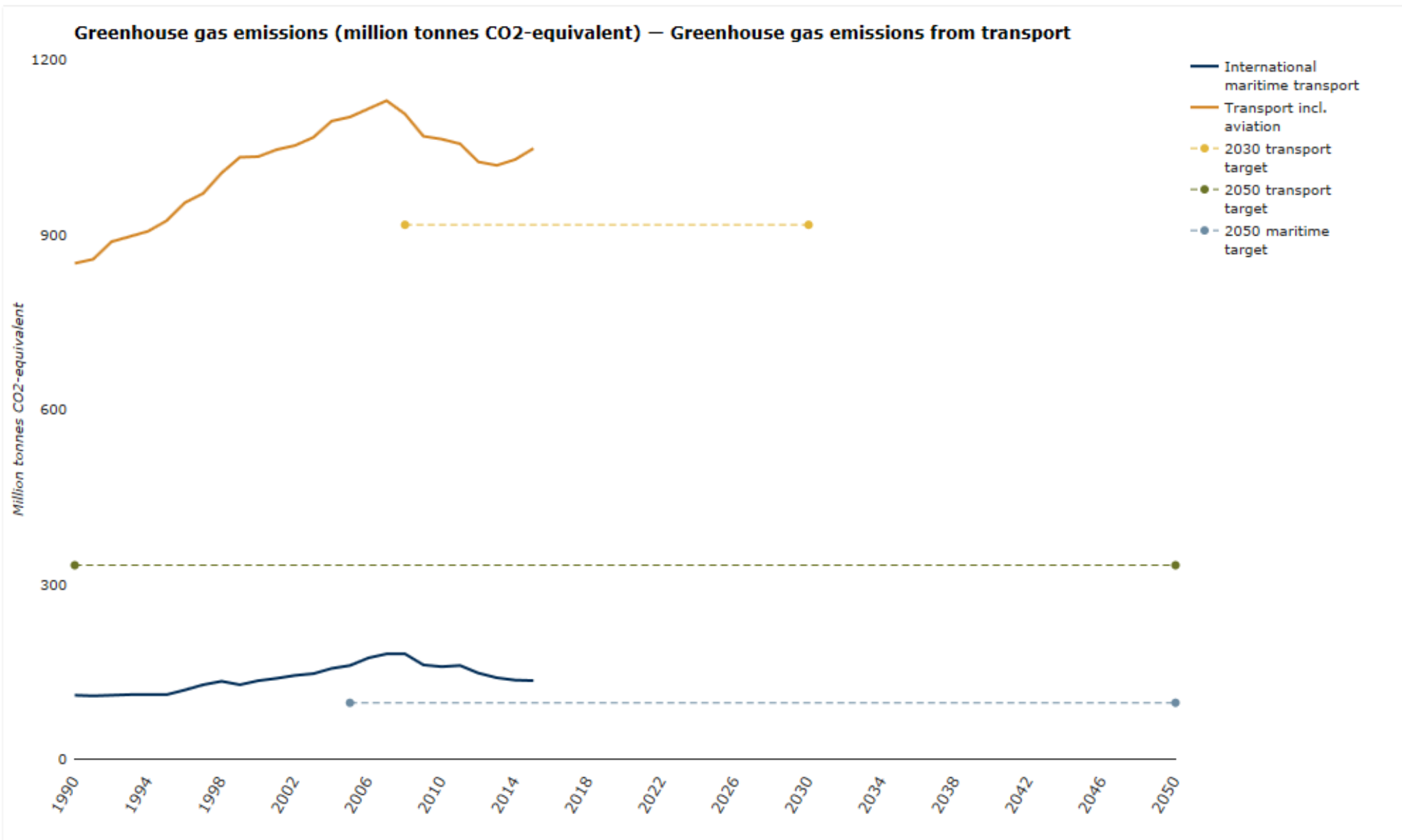
*Climate
Action*

Doelstellingen 2030 transport - Effort Sharing

Algemene doelstelling -40% tegen 2030.

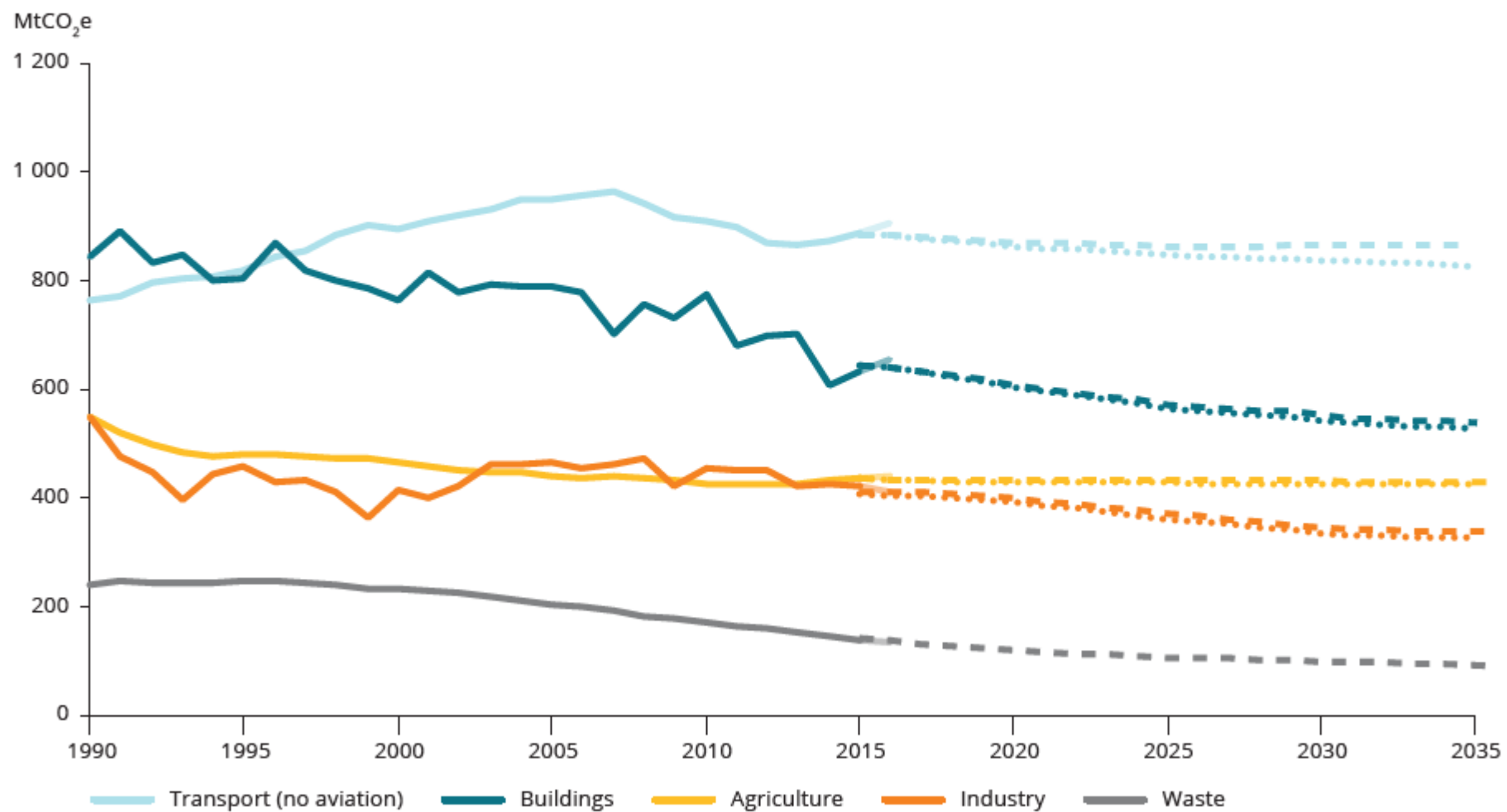


- ❑ BKG-emissies van de EU transportsector gaan **sinds 2014 terug in stijgende lijn** – ook negatieve trend voor België
- ❑ Ondanks een vermindering van de BKG-emissies tussen 2008 en 2013 liggen ze **nu 25% hoger dan in 1990** (cijfers 2016).
- ❑ **In totale BKG-emissies:** vervoer is verantwoordelijk voor **kwart van** in Europa + belangrijkste oorzaak van slechte luchtkwaliteit in steden/impact gezondheid.
- ❑ Alle prognoses wijzen erop dat de vervoersactiviteiten in Europa nog zullen toenemen. Tussen 2010 en 2050 zou het passagiersvervoer met 42% aangroeien, het goederenvervoer met 57%, de luchtvaart met 125%.



EEA, Transport and Environment Reporting Mechanism (TERM), 2017.

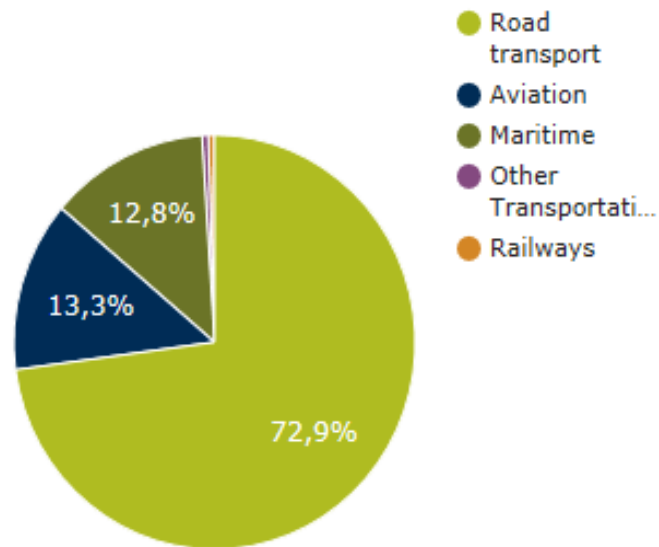
Figure 2.4 Greenhouse gas emission trends and projections under the scope of the Effort Sharing Decision, 1990-2030



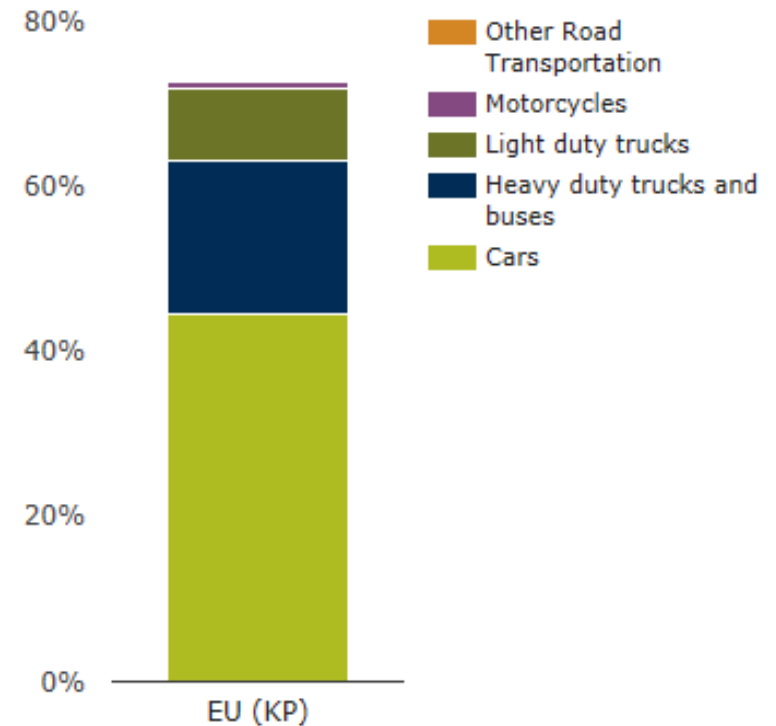
- De transportsector staat voor enorme uitdagingen. In vergelijking met andere non-ETS sectoren zijn de evoluties en de projecties rond broeikasgasemissies voor de transportsector zorgwekkend (zie o.m. laatste rapporten EEA en COM). Deze trend geldt ook voor België.
- Risico: vooruitgang rond emissiereductie in andere sectoren wordt teniet gedaan door stijgende emissies van transport
- EU dreigt zo haar algemene doelstellingen voor emissiereducties niet te halen
 - Er zullen meer maatregelen nodig zijn om de trend te keren- bijsturing beleid
 - Coherentie in het beleid zal belangrijk aandachtspunt moeten zijn – maatregelen moeten elkaar versterken- geïntegreerde planning- governance
 - Aandacht wegtransport

Wegtransport alleen is verantwoordelijk voor bijna **73% van alle BKG-emissies van transport**. Hiervan komt 44% van personenwagens, 18,8% van HDV.

EU (KP) – Share of transport GHG emissions



Road transport – Share of transport GHG emissions



II. Europese strategie emissiearme mobiliteit

- ❑ Sterke focus op wegtransport gezien belangrijk aandeel in transportemissies
- ❑ COM (2016). Kader voor de opeenvolgende maatregelenpakketten in 2017-2018 met wetgevende en niet-wetgevende initiatieven.
- ❑ Afzonderlijke dossiers worden behandeld in verschillende Raadsfilières (transport, energie, leefmilieu, competitiviteit,..) afhankelijk van het dossier. Onder Ests, BG en AT VZP.
- ❑ Doel:
 - *Tempo van omschakeling naar emissiearme mobiliteit verhogen door groot aantal maatregelen*
 - *Tegen 2050 moeten de broeikasgasemissies van vervoer ten minste 60% lager zijn dan in 1990 en er moet een duidelijke trend zijn naar een volledig emissievrij vervoer*
 - *De uitstoot van schadelijke luchtverontreinigende stoffen moet onverwijld drastisch worden verlaagd*
 - *Klimaatovereenkomst Parijs en Agenda 2030 voor duurzame ontwikkeling*
- ❑ **3 sporen: (1) efficiënte vervoerssystemen, (2) alternatieve energie, (3) emissiearme voertuigen**

Spoor 1: Een efficiënter vervoersysteem

- Eerlijkere en efficiënte prijsstelling, toepassing vervuiler en gebruiker betaalt principe – bv. herziening Eurovignet Richtlijn
- Bevorderen multimodaliteit, o.a. omschakeling naar emissiearmere vervoerswijzen zoals binnenscheepvaart en spoorwegvervoer
- Optimaliseren van regelgeving rond gecombineerd vervoer
- Bevorderen realisatie van trans-Europese vervoersnetwerk
- Digitale mobiliteitsoplossingen

Spoor 2: Alternatieve energie voor vervoer

- Vervoer is momenteel nog voor ongeveer 94% van energiebehoeften afhankelijk van fossiele brandstoffen
- Omschakeling naar alternatieve energie versnellen (afhankelijk van vervoerswijze)
- Uitbouw oplaad- en onderhoudsinfrastructuur voor elektrische voertuigen en tankstations voor alternatieve brandstoffen
 - Lidstaten moeten beleidskaders ontwikkelen
 - EU-steun voor projecten
- Aandacht voor duurzaamheidskader biobrandstoffen – link RHE

Spoor 3: Emissiearme en emissievrije voertuigen

- Nieuwe CO2 emissienormen voor auto's en bestelwagens voor de periode na 2020
- Ondersteuning van deze pijler door ontwikkeling nieuwe generatie elektrische batterijen in Europa
- Betere technische controles van voertuigen (nieuwe tests voor emissies in reële rijomstandigheden, nieuw kader rond typegoedkeuring)
- Strategie rond CO2-normen voor vrachtwagens, bussen en touringcars na 2020: eerst verordening monitoring en rapportage, nadien wetgevend voorstel normen.
- Betere informatie aan consument via etikettering
- Aanpassen regels inzake overheidsopdrachten
- Afschaffen tegenstrijdige fiscale maatregelen in lidstaten die emissiearme mobiliteit ontmoedigen

Mobiliteitspakketten

3 pakketten met maatregelen om deze strategie te realiseren:

☐ **1^{ste} pakket 'Europe on the Move' (COM, mei 2017)**

⇒ 8 wetgevende initiatieven waarvan belangrijkste milieurelevante:

- Voorstel verordening rond slimme tolheffing (herziening Eurovignet Richtlijn)
- Voorstel verordening monitoring en rapportering CO2 emissies HDV

☐ **2^{de} pakket : 'Clean Mobility Package' (COM, november 2017)**

☐ **3^{de} pakket : aangekondigd mei 2018**

- Wetgevend voorstel voor de CO2 normering voor HDV
- (Herziening verordening MRV BKG-emissies maritiem vervoer)

Stavaza proces dossiers 1^{ste} pakket

❑ Voorstel verordening rond slimme tolheffing:

- **Ests VZP:** bespreking tijdens 4 vergaderingen van de WP Land Transport
- Raad Transport 5 december 2017: beleidsdebat i.k.v. voortgangsevaluatie pakket
- Interpretaties rond toepassing PPP, gebruik van opbrengsten, uitbreiding scope, de voordelen afstand gebaseerd systeem,...
- **BG VZP:** geen Raadsconclusies verwacht, wel voortgangsrapport

❑ Voorstel verordening monitoring en rapportering CO2 emissies HDV:

- **Ests VZP:** verschillende vergaderingen in WP Environment
- Discussies o.m. over publieke beschikbaarheid van bepaalde data
- Laatste WP Environment 4/12/2017, compromistekst
- Op Coreper 15/12/2017 mandaat voor Raad vastgelegd
- **BG VZP:** trilogie met het oog op 1^{ste} lezingsakkoord
- Stemming ENVI EP 25 januari 2018
- Plenaire EP goedkeuring voorzien begin februari 2018

Resolutie EP over de strategie

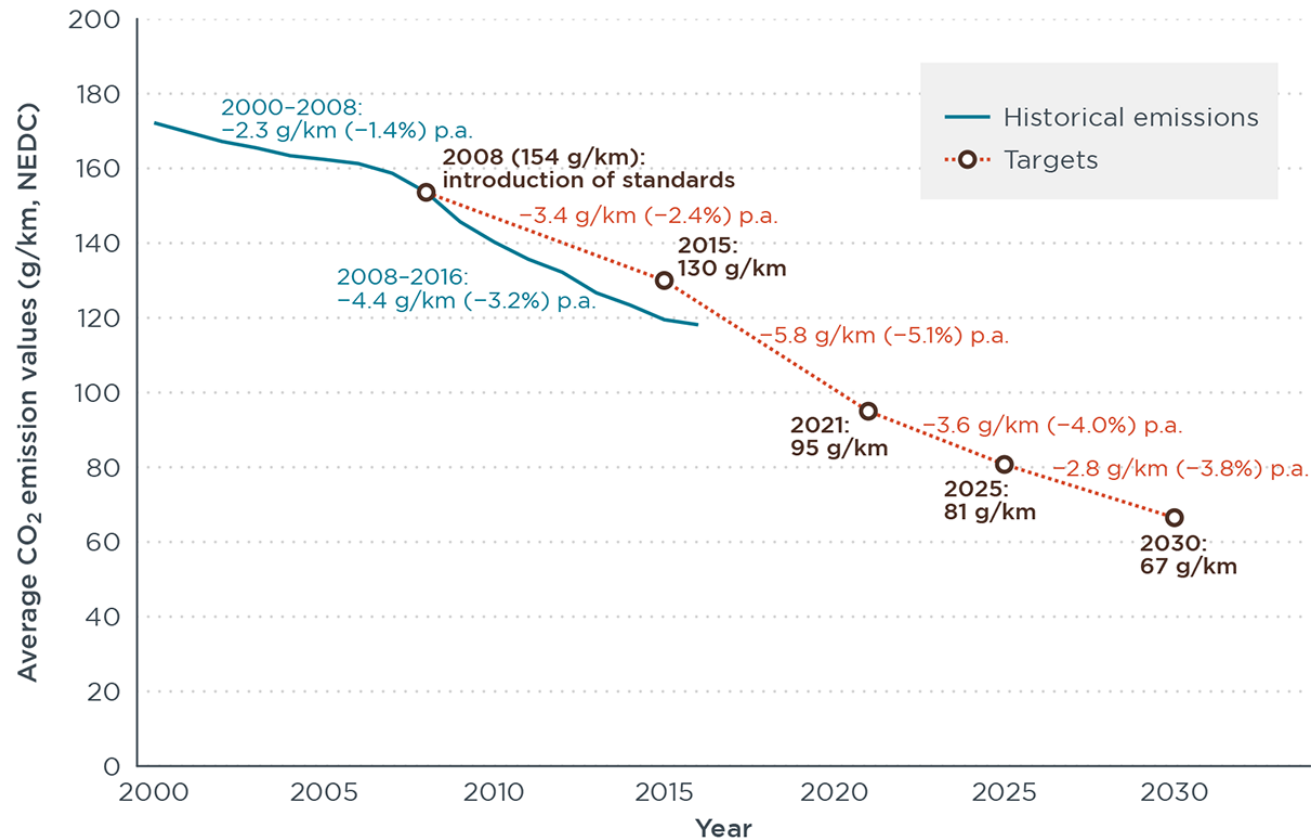
- ❑ December 2017 - Rapport op eigen initiatief, niet bindend.
- ❑ EP verwelkomt de strategie en wijst op het belang van o.m. :
 - Modal shift vereist investeringen in publiek transport en multimodaliteit.
 - Beter toezicht en controle door EU na dieselgate (intussen akkoord Raad-EP Verordening typegoedkeuring en markttoezicht december 2017).
 - Phase-out van eerste generatie biobrandstoffen met hoog ILUC risico.
 - Phase-out van directe en indirecte subsidies voor fossiele brandstoffen tegen 2020.
 - Vraagt ambitieus actieplan voor de uptake van EV en aanbevelingen van COM voor de implementatie van fiscale incentives voor ZEV en LEV.
 - Eerlijke beprijzing, duidelijkere prijssignalen: PPP, UPP.
 - Versterken van EU-cofinanciering voor duurzame transportprojecten (EFSI, TEN-T), CEF.
 - Meer ondersteuning voor steden om gezamenlijke aanbestedingen te doen voor emissiearme mobiliteit.
- ❑ Sectorale aanbevelingen voor verschillende transportmodi.

III. Clean Mobility Package

- Révision des normes d'émissions de CO2 des véhicules légers
- Révision de la Directive *Véhicules propres*
- Plan d'action pour soutenir le déploiement de l'infrastructure en carburants alternatifs
- Révision de la Directive *Transport combiné*
- Proposition de Directive relative aux liaisons en bus
- The Battery Initiative

Post-2020 CO₂ standards for Cars and Vans

- ❑ 2025 : - 15 % par rapport à 2021
- ❑ 2030 : - 30 % par rapport à 2021



ICCT, 9 November 2017.

Post-2020 CO₂ standards for Cars and Vans

- ❑ Pas de quota mais des benchmarks accompagnés de crédits (5 % max) :
 - 2025 : ≥ 15 % de BEV et PHEV (< 50 g CO₂/km)
 - 2030 : ≥ 30 % de BEV et PHEV (< 50 g CO₂/km)

- ❑ Monitoring des émissions en conditions réelles.

- ❑ Révision possible de la moyenne des émissions spécifique à chaque constructeur si déviation observée.

- ❑ Pénalité de 95 €/g/véhicule.

Post-2020 CO₂ standards for Cars and Vans

☐ Stavaza :

- PDCE EE : présentation de la proposition.
- PDCE BG : deux WP's en janvier (première lecture de l'IA et de la proposition).

☐ Points d'attention BE :

- Lettre conjointe **BE/LU/AT/NL/PT/IE/SL** revendiquant notamment min. - **40 % en 2030**.
- Paramètre d'utilité : est-il toujours pertinent?

Clean Vehicles Directive

- ❑ Objectifs : promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie dans le cadre des marchés publics.
- ❑ Révision en parallèle de l'introduction de nouvelles normes d'émissions de CO₂ pour les véhicules légers.
- ❑ Scope : outre l'achat de véhicules, le champ d'application est élargi au crédit-bail, à la location et à la location-achat.

Clean Vehicles Directive

- ❑ Définition : introduction d'une définition pour les « véhicules propres » distinguant les véhicules légers et les véhicules lourds.

| Vehicle categories | 2025 | | 2030 | |
|--------------------|---|------------------------|----------------------|-----------------------|
| | CO ₂ g/km | RDE (% of NTE* limits) | CO ₂ g/km | RDE (% of NTE limits) |
| M1 | 25 | 80 % | 0 | n.a |
| M2 | 25 | 80 % | 0 | n.a |
| N1 | 40 | 80 % | 0 | n.a |
| M3, N2, N3 | Electricity (used for a relevant part of the operational use of the vehicle), hydrogen, natural gas including biomethane, in gaseous form (compressed natural gas (CNG)) and liquefied form (liquefied natural gas (LNG)) | | | |

Clean Vehicles Directive

- ❑ Objectifs minimaux en matière de marchés publics spécifiques à chaque MS :

| Belgium | 2025 | 2030 | remarks |
|---------|------|------|---|
| LDV | 35 % | 35 % | BEV = 1 (P)HEV, FC, CNG = 0,5 |
| Trucks | 10 % | 15 % | BEV + bio-methane = 1 (P)HEV, FC, C(L)NG = 0,5 except target > 50 % |
| Buses | 50 % | 75 % | |

Clean Vehicles Directive

- ❑ Reporting : obligation pour le MS de remettre un rapport triennal à la Commission dès 2026 (+ rapport intermédiaire en 2023).

- ❑ Stavaza :
 - PDCE EE : présentation de la proposition.
 - PDCE BG : pas de suivi (report sous PDCE AT).
 - BE : première réunion du réseau d'experts BE en décembre 2017 ; prochaine réunion prévue en mars 2018.

Alternative Fuel Infrastructure

- ❑ Total estimé des besoins : 5,2 milliards € d'ici 2020 et 16 à 22 milliards € supplémentaires d'ici à 2025.
- ❑ Présentation des *National Policy Frameworks* (voir dia suivante).
- ❑ Actions phares (en matière d'aide à l'investissement) :
 - **Recontres bilatérales** entre la Commission et chaque MS dès novembre 2017 afin d'examiner l'ambition des cadres nationaux, les besoins d'investissements et d'évaluer les opportunités offertes par les différents mécanismes de financement.
 - **Accélération** du déploiement des véhicules fonctionnant avec des carburants alternatifs et des infrastructures correspondantes.
 - **Encouragement** à exploiter les opportunités de projets communs et de financements innovants.
 - La Commission va intensifier son soutien à hauteur de **800 millions €**.
 - Soutien spécifique aux actions menées dans les **zones urbaines**.
 - ...

Alternative Fuel Infrastructure

□ *National Policy Framework: tabular overview BE*

| Fuel / transport mode / targets year | AF Vehicles / Vessels | | | | Publicly accessible AF Infrastructure | | | | | Measures | |
|--------------------------------------|--|-----------------|------------------|----------------------|--|--------|-----------------------|----------------------------------|--------|----------|--------------------|
| | Current situation (from EAFO March 2017) | Future Estimate | Future share (%) | Estimate reached (%) | Current situation (from EAFO March 2017) | Target | Target attainment (%) | Sufficiency (Index / Assessment) | | Score | Comprehensive-ness |
| | | | | | | | | Current | Future | | |
| Electricity / vehicles / 2020 | 21,102 | 86,641 | 1.30 | 24.4 | 1,715 | 8,324 | 20.6 | 12.30 | 10.40 | M | c |
| CNG / vehicles / 2020 | 4,285 | 42,581 | 0.62 | 10.1 | 58 | 333 | 17.4 | 61.40 | 127.90 | M | n |
| LNG / heavy duty vehicles / 2025 | 40 | | | | 2 | 2-14* | 14 | | (OK) | L | n |
| LNG / seagoing ships / 2025 | | | | | 3 | >=4 | ~50 | | OK | M | n |
| LNG / inland waterway vessels / 2030 | | | | | 0 | 2 | 0.0 | | (OK) | L | n |
| H2 / vehicles / 2025 | 21 | | | | 3 | 22* | 13.6 | | OK | L | c |
| LPG / vehicles | 42,000 | | | | 509 | | | | | X | - |

* - 2020

To be continued... with a special stakeholder dialogue

“Transport facing the climate challenge: which EU and INT strategies and regulations?”

12 March 2018

(date to be confirmed – same place)

Interfederal initiative from the Belgian Transport & Environment administrations

See you there!