

De Belgische petroleumsector: vloeibare brandstoffen blijven een cruciale rol spelen in de energiebevoorrading

Kerncijfers 2018 en perspectieven

De Belgische Petroleum Federatie heeft de cijfers van de Belgische petroleumsector voor 2018 bekendgemaakt. Het marktaandeel van aardolie in de primaire energieconsumptie van ons land is met 40,3% stabiel gebleven. Dit toont aan dat vloeibare brandstoffen een cruciale rol blijven spelen in de energiebevoorrading. Het totaal verbruik van transportbrandstoffen bleef vorig jaar quasi ongewijzigd maar vertoont wel een onderlinge verschuiving tussen benzine en diesel. Het verbruik van diesel daalde lichtjes van 80% tot 78% van het totale verbruik¹ terwijl die van benzine met 10% steeg. Dit weerspiegelt de geleidelijke daling van het aantal nieuwe dieselwagens in ons land, hoofdzakelijk ten gunste van benzinewagens. 35% van de petroleumproducten die in België werden verbruikt, waren bestemd voor de petrochemische sector hoofdzakelijk als grondstof. De petrochemische cluster in de Antwerpse Haven is de tweede grootste van de wereld en blijft een essentiële pijler voor de Belgische economie. De tewerkstelling in de Belgische petroleumsector was met 6.411 werknemers vrijwel stabiel t.o.v. 2017. Ook belangrijk om aan te stippen is de toename van de accijnsontvangsten voor de staat op brandstoffen van 5,4 miljard € in 2017 naar 5,8 miljard € in 2018, wat overeenkomt met een stijging van 6,5%.

Het belang van de Belgische petroleumsector in enkele cijfers (2018):

- Aardolieproducten vertegenwoordigen 40,3% van het totale primaire energieverbruik in ons land. Dit is ongewijzigd t.a.v. 2017;
- Een raffinagecapaciteit van 40 mio ton en een nettoproductie van de raffinaderijen van 33,9 mio ton;
- Rusland blijft onze belangrijkste importland (39%) van ruwe olie ondanks een daling van de invoer met 10% t.a.v. 2017. De import uit Afrika (voornamelijk Nigeria) steeg van 8% naar 14% ;
- Het binnenlands verbruik van petroleumproducten bleef stabiel met 22,8 mio ton, waarvan 8,5 mio ton brandstoffen bestemd was voor het wegtransport en 7,9 mio ton voor de petrochemie;
- Het aandeel van diesel (professionele diesel inbegrepen) in het totale verbruik van transportbrandstoffen in ons land bedroeg 78%. Dit is een daling met 2% ten aanzien van 2017;
- De Belgische petroleumsector kent een stabiele tewerkstelling met 6.411 directe arbeidsplaatsen ondanks een Europese raffinagesector die onder hevige internationale concurrentiedruk staat;
- Het niveau van de accijnzen op diesel bereikte midden 2018 een gelijk niveau als die van benzine. Eind 2018 bedroegen de accijnzen 60 cent per liter voor beide brandstoffen. Op 31 december 2018 vertegenwoordigde het fiscaal aandeel (accijnzen en BTW) 61% van de maximumprijs op benzine 95 E10 en 59% van de prijs voor de conventionele diesel.
- In 2018 leverden de accijnsontvangsten op brandstoffen 5,75 miljard € op voor de staat, een stijging met 6,5% i.v.g. met 2017 (vooral door de stijging van de accijnzen op diesel) en met 35% op 5 jaar tijd.

¹ Diesel voor vrachtwagentransport inbegrepen

Evolutie diesel-benzine

Bij de nieuwe inschrijvingen zien we een terugval van de dieselauto's voornamelijk ten gunste van benzinevoertuigen. Terwijl diesel enkele jaren geleden nog met een gunstiger fiscaal beleid door de overheid werd aangemoedigd, is dit thans het tegenovergestelde. De negatieve trend van dieselwagens is o.a. te verklaren door:

- De stijging van de accijnzen op diesel tot op het niveau van benzine, een beslissing van de federale overheid in het kader van de taks shift in 2015;
- De (onterechte) negatieve perceptie van diesel inzake luchtkwaliteit die niet overeenstemt met de technologische realiteit van vandaag;
- Automobilisten vrezen (onterecht) om, zelfs met een moderne dieselwagen die aan de recente normen beantwoordt, niet meer in bepaalde zones te mogen rijden.

Het is paradoxaal dat wanneer men streeft naar een daling van de CO₂-uitstoot om de klimaatdoelstellingen te realiseren, de toename van het aantal benzinevoertuigen ten koste van diesel de CO₂-uitstoot van het transport doet stijgen, omdat dieselwagens een lagere CO₂ uitstoot hebben dan benzinevoertuigen !

De nieuwste generatie dieselauto's voldoen ruim aan de emissiegrenswaarden volgens de nieuwe testen. De technologie-realistieit toont aan dat de moderne dieselvoertuigen aanvaardbaar zijn op onze wegen, in en buiten de stad. Het verbieden van alle dieselvoertuigen, zoals het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tegen 2030 wenst, is verkeerd en onnodig. De BPF steunt de Lage Emissiezones (LEZ) als efficiënte maatregel om de vervuilende wagens te weren op voorwaarde dat de toelatingscriteria gebaseerd zijn op duidelijke milieucriteria en niet op het a priori uitsluiten van specifieke aandrijvingen. De BPF doet dan ook een oproep aan de overheid om deze technologierealistieit te erkennen.

Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP)

De Belgische petroleumfederatie formuleert aanbevelingen aan de federale en regionale overheden in het kader van het project van het Belgisch Nationaal Energie- en Klimaatplan:

- Transport: Huidige en toekomstige koolstofarme vloeibare brandstoffen kunnen probleemloos en zonder bijkomende kosten voor de maatschappij worden opgenomen in de bestaande infrastructuur (tankstations). Ze worden zonder aanpassingen aan de brandstofmotor toegevoegd en bieden het voordeel de CO₂-uitstoot onmiddellijk te verlagen. Ze moeten de kans krijgen om in de energiemix van morgen opgenomen te worden omdat ze efficiënt en snel bijdragen tot het vergroenen van het transport. Toekomstscenario's tonen aan dat de koolstofarme vloeibare brandstoffen tegen 2050 de broeikasgasuitstoot van personenauto's met 87% zouden kunnen verminderen in vergelijking met 2015. Het is ook belangrijk om bij het bepalen van CO₂ normen te kijken naar de volledige levenscyclusanalyse van alle technologieën (incl. elektrische wagens die niet emissievrij zijn!).
- Verwarming: de consument is vandaag op zoek naar betrouwbare verwarmingsopties die betaalbaar zijn, met respect voor het milieu en met een uitstekend rendement. Hybride verwarmingssystemen die stookolie combineren met hernieuwbare energie, beantwoorden hier perfect aan. De stookolie als energiebuffer sluit het bevoorradingsrisico op de meest ongunstige momenten (winter, piekuren) van hernieuwbare energie volledig uit en het warmtecomfort is hierdoor steeds verzekerd.
- Biobrandstoffen: de integratie van de Europese Richtlijn hernieuwbare energie (RED II) in het Belgisch ontwerp Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP) roept veel vraagtekens op. Het ontwerp NEKP inzake bijmenging van biobrandstoffen is een duidelijk geval van goldplating omdat het 14% biobrandstoffen vraagt terwijl de Richtlijn verduidelijkt dat binnen die volume 'alle' energievormen op basis van hernieuwbare bronnen in aanmerking komen (dus niet alleen biobrandstoffen maar bijvoorbeeld ook synthetische brandstoffen). Bovendien voorziet het

ontwerp NEKP nu een verplichting van 7% voor geavanceerde biobrandstoffen, wat vier keer meer is dan vereist in het kader van de RED II. Met het oog op het behoud van een level playing field, vraagt de Belgische petroleumsector dat de doelstelling van 14% hernieuwbare energie alle soorten energie omvat uit hernieuwbare bronnen (niet enkel biobrandstoffen) zoals de RED II specifiek benadrukt.

Koolstofarme vloeibare brandstoffen, de toekomst begint vandaag
Petroleumproducten zullen nog lang essentieel blijven als noodzakelijke energiebron maar de brandstoffen van morgen zullen verschillend zijn van die van vandaag. De ontwikkeling van koolstofarme vloeibare brandstoffen, synthetische brandstoffen, Power-To-Fuels brandstoffen (e-fuels) en geavanceerde biobrandstoffen bieden concrete oplossingen op weg naar een koolstofarmere maatschappij. Om de energietransitie te realiseren is een mix van verschillende energiebronnen nodig die dankzij hun unieke karakteristieken inspelen op specifieke energiebehoeften. Mirakelformules bestaan niet. Het principe van technologie-neutraliteit is essentieel om de energietransitie alle kansen te geven aan de laagste kost voor de maatschappij en voor de burger. Ook de brandstoffen en, a fortiori, de bestaande en toekomstige koolstofarme vloeibare brandstoffen moeten een plaats krijgen als volwaardige energiebronnen.

Internationale competitiviteit van onze raffinaderijen

De Belgische petroleumindustrie is met haar raffinaderijen gelegen in de Antwerpse haven (de tweede grootste petrochemische cluster in de wereld) een waardevolle troef voor de Belgische economie. De raffinaderijen opereren in een brede internationale context en zijn daarom blootgesteld aan hevige concurrentie. Een consistent en stabiel beleid is noodzakelijk om de concurrentiepositie van de raffinaderijen te vrijwaren en zelfs te versterken.

Link naar de kerncijfers op de BPF website: <https://bit.ly/2MTRUux>

Perscontact

Jean-Benoît Schrans

Mail : jb.schrans@petrolfed.be

Tel. : 0497/511.575

Twitter @petrolfed