

# Bijmenging biobrandstoffen leidt tot een miljard euro aan extra kosten.

Briefing IEW/BBL - mei 2022

Het beleid dat de bijmenging van biobrandstoffen verplicht leidt tot een hoog prijskaartje voor de consument. Biodiesel kost doorgaans twee keer zoveel als diesel, bio-ethanol twee keer zoveel als benzine. Naar schatting liggen de prijzen aan de pomp van B7-diesel en E10-benzine ongeveer tien cent per liter hoger door de verplichte bijmenging van biobrandstoffen. In totaal worden de jaarlijkse extra kosten voor alle brandstofverbruikers in België, zowel bedrijven als burgers, op ongeveer een miljard euro geschat.

Dit heeft recentelijk sommige landen, o.a. Tsjechië, aangezet tot de afschaffing van de verplichte bijmenging van biobrandstoffen. Ook op niveau van de Belgische regering ligt dit op de onderhandelingstafel, op basis van voorstellen van de ministers van energie en milieu. De producten zijn niet alleen duur maar meestal ook niet duurzaam, zoals blijkt uit een recent rapport<sup>1</sup> van een vijftiental Belgische NGO's en landbouworganisaties. Bovendien is de concurrentie die zij uitoefenen op de voedingssector ondraaglijk in een tijd van wereldwijde voedselcrisis.

## De huidige meerkost

Studies die de prijzen van biobrandstoffen vergelijken met die van fossiele brandstoffen zijn niet talrijk. De exacte cijfers schommelen en kunnen niet altijd makkelijk worden ingeschat, maar de globale verhouding zijn constant. Uit eerdere beoordelingen (2013 en 2017) is gebleken dat, voor biobrandstoffen uit landbouwgewassen, bio-ethanol typisch dubbel zo duur is als benzine, en biodiesel dubbel zo duur als diesel. Dit zijn de 'prijzen ex-raffinaderij', voor dezelfde hoeveelheid energie.

Dit verschil is aangetoond voor de Europese markt<sup>2</sup> en voor de Amerikaanse markt<sup>3</sup>. Op bepaalde opkomende markten zijn de verschillen kleiner, maar biobrandstoffen blijven meestal duurder per energie-eenheid dan hun fossiele tegenhangers.

---

<sup>1</sup> <https://www.bondbeterleefmilieu.be/artikel/wereldwijde-voedselcrisis-hoog-tijd-om-biobrandstoffen-uit-voedsel-te-weren-aan-belgische>

<sup>2</sup> <https://www.iisd.org/publications/report/biofuels-what-cost-review-costs-and-benefits-eu-biofuel-policies>

<sup>3</sup> <https://www.iea.org/articles/how-competitive-is-biofuel-production-in-brazil-and-the-united-states>

In 2021 en 2022 kenden de prijzen van biobrandstoffen een aanzienlijke stijging, de prijs van biodiesel steeg proportioneel meer dan de prijs van fossiele diesel<sup>4</sup>. In België meldde de Petroleumfederatie begin 2022 dat biodiesel drie keer zo duur was als diesel en dat "geavanceerde" biobrandstoffen nog meer kosten<sup>5</sup>.

	MJ/L	€/L (begin 2022)	€/MJ	€/MJ bio/fossiel
Benzine	32,8	0,55	0,0167	253%
Bio-ethanol (1G)	21,3	0,9	0,0423	
Diesel	36,6	0,6	0,0164	258%
Biodiesel (1G FAME)	33,1	1,4	0,0423	

**Tabel 1 :** Biobrandstoffen hebben een lagere energie-inhoud en een hogere prijs dan hun fossiele equivalent (typische groothandelsprijzen voor de periode januari-februari 2022, vóór het uitbreken van de oorlog in Oekraïne). De "geavanceerde" biobrandstoffen zijn nog duurder dan de eerste generatie (1G) biobrandstoffen.

De oorlog in Oekraïne doet zowel de prijzen van de fossiele brandstoffen stijgen als die van de landbouwgewassen op basis waarvan de biobrandstoffen worden geproduceerd. Deze stijgingen veranderen de prijshiërarchie tussen fossiel en biobrandstoffen niet en de meerkost aan de pomp blijft van dezelfde grootte-orde: ongeveer 10 cent per liter voor B7-diesel (met 7% biodiesel) en E10-benzine (met 10% bio-ethanol)<sup>6</sup>.

Met meer dan een miljard liter aan biobrandstoffen die in België jaarlijks bij de fossiele brandstoffen worden bijgemengd (cijfer voor 2020), is die meerkost sterk voelbaar. Op basis van de bovenvermelde cijfers schatten wij dat de totale jaarlijkse extra kosten veroorzaakt door de verplichte bijmenging van biobrandstoffen ongeveer één miljard euro bedragen, te betalen door de Belgische consumenten: bedrijven en particulieren. Ter vergelijking: de Vlaamse steun aan De Lijn bedroeg 940 miljoen euro in coronajaar 2020: een lagere bedrag dan biobrandstoffen voor een veel grotere sociale, economische en ecologische toegevoegde waarde en de ondersteuning van 10 tot 20 keer meer banen.

Door de meerkost aan de pomp schafte Tsjechië in maart 2022 de bijmengingsverplichting voor biobrandstoffen af. Een afschaffing van de verplichte bijmenging in Europa en de VS

<sup>4</sup> In Europa is de prijs van biodiesel in één jaar tijd met bijna 60% gestegen (maart 2022 t.o.v. maart 2021), vergeleken met een stijging van 29% voor diesel voor dezelfde periode: <https://www.lecho.be/entreprises/transport/le-diesel-est-le-meilleur-et-le-pire-des-carburants/10378094.html>. In de VS is de prijs van biodiesel in november 2021 met 59% gestegen ten opzichte van 2020, vergeleken met een stijging van 41% voor diesel voor dezelfde periode: <https://www.biofuelsdigest.com/bdigest/2022/02/10/biodiesel-prices-seen-soaring-further-in-2022/>.

<sup>5</sup> <https://www.lalibre.be/economie/conjoncture/2022/01/24/pourquoi-les-tarifs-de-lessence-et-du-diesel-ne-cessent-daugmenter-7TIEUHX7MZGNPPJEK76J2R7TXM/>

<sup>6</sup> Deze vergelijking is gebaseerd op een identieke energiebijdrage: er wordt rekening gehouden met het feit dat met een liter E10-benzine hetzelfde aantal kilometers kan worden afgelegd als met 0,965 liter zuivere fossiele benzine en dat met een liter B7-diesel hetzelfde aantal kilometers kan worden afgelegd als met 0,993 liter zuivere fossiele diesel. Onze inschatting komt overeen met die van de federale regering, zoals die door de minister van Energie op 26 mei 2022 in de commissie aan het parlement is voorgesteld: <http://www.dekamer.be/media/index.html?language=nl&sid=55U2798&offset=3182>.

zou op zich al het onevenwicht op de wereldvoedselmarkten veroorzaakt door de Oekraïne-crisis kunnen herstellen, aldus verscheidene academici<sup>7</sup>.

## De toekomstige meerkost

De schommelingen in de olieprijs en de prijzen van landbouwgewassen veranderen de prijshiërarchie niet. Wanneer de olieprijs stijgt, stijgt ook de prijs van landbouwgewassen, in het bijzonder die van de gewassen die voor de productie van biobrandstoffen worden gebruikt<sup>8</sup>. In 2016 heeft het Internationaal Energieagentschap prognoses gepubliceerd die niet wijzen op een daling van de prijzen van biobrandstoffen van de eerste generatie, maar eerder op een geleidelijke stijging voor biobrandstoffen op basis van tarwe, raapzaad en maïs, die het leeuwendeel van de Europese biobrandstoffen uitmaken<sup>9</sup>.

De meerkost ten gevolge van biobrandstoffen is vandaag al hoog, en kan nog aanzienlijk stijgen als de regeringen de totale (bio-)brandstofconsumptie niet doet dalen. De verkoopvolumes voor het decennium 2020-2030 zijn moeilijk te voorspellen. In een scenario waarin het totale jaarlijkse volume verkochte brandstoffen in 2030 vergelijkbaar is met het niveau van 2019, zouden de jaarlijkse extra kosten van biobrandstoffen veel hoger kunnen oplopen dan de huidige 1 miljard euro, rekening houdend met de toenemende bijmengingspercentages opgenomen in het Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP)<sup>10</sup>. Als we echter uitgaan van een vermindering van het totale brandstofverbruik met 29% tegen 2030, zoals het NEKP vooropstelt, zou de jaarlijkse meerkost van biobrandstoffen eveneens dalen.

Bovendien zou het bijmengingspercentage voor biobrandstoffen ook kunnen worden verlaagd: door maximaal gebruik te maken van de flexibiliteit waarin de Europese wetgeving voorziet, zou het bijmengingspercentage voor biobrandstoffen kunnen worden verlaagd tot 1,75%<sup>11</sup> in plaats van de 10,45% die België momenteel voor 2030 heeft vooropgesteld. Dit zou resulteren in een vermindering van de jaarlijkse meerkost met een factor van ongeveer 5. Een herziening van het NEKP is dus mogelijk en wenselijk, teneinde de totale consumptie van biobrandstoffen te beperken.

---

<sup>7</sup> <https://www.newscientist.com/article/2312151-cutting-biofuels-can-help-avoid-global-food-shock-from-ukraine-war/>

<sup>8</sup> <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0140988316301323?via%3Dihub>

<sup>9</sup> <http://iea-ret.d.org/wp-content/uploads/2016/08/20160202-IEA-RETD-RES-T-BIOPLANT-1.pdf>

<sup>10</sup> <https://www.nationaalenergieklimaatplan.be/admin/storage/nekp/nekp-finaal-plan.pdf>

<sup>11</sup> Cijfer uitgedrukt in reëel energieaandeel. Met name de flexibiliteit van de RED II-richtlijn, artikel 26, lid 1, vierde alinea staat een lidstaat toe zijn verplichting inzake hernieuwbare energie in de transportsector met 7% te verminderen als hij ervoor kiest geen biobrandstoffen van de eerste generatie te gebruiken.

## Conclusie en aanbevelingen

De biodiesels die in 2020 aan de Belgische pompen verkocht werden veroorzaakten een klimaatimpact van bijna 2 Mton CO<sub>2</sub>eq emissies<sup>12</sup>. Dit zijn extra emissies bovenop de al hoge emissies die zouden zijn vrijgekomen bij de consumptie van fossiele diesel in plaats van biodiesel. Deze extra uitstoot komt overeen met meer dan 8,5% van de uitstoot van de Belgische transportsector in 2020.

De overheid zou niet moeten tussenkomen in een markt om niet-duurzame producten beleidsmatig te ondersteunen. Het is de verantwoordelijkheid van politici om de transitie naar werkelijk duurzame, koolstofvrije mobiliteit te verwezenlijken. De verplichting aan burgers en bedrijven om dure en destructieve producten te consumeren, zoals het merendeel van de Belgische biobrandstoffen, hoort daar niet in thuis.

De investeringen in duurzame oplossingen, zoals koolstofvrij openbaar vervoer, zachte en gedeelde mobiliteit en hernieuwbare elektriciteit, moeten fors omhoog. We kunnen het ons niet veroorloven de beschikbare middelen te verspillen aan contraproductieve zaken.

Door maximaal gebruik te maken van de flexibiliteit waarin de Europese wetgeving voorziet, zou het bijmengingspercentage voor biobrandstoffen kunnen worden verlaagd tot 1,75% in plaats van de 10,45% die België momenteel voor 2030 heeft vooropgesteld. Dit zou de jaarlijkse meerkost door biobrandstoffen met ongeveer een factor 5 verminderen. Een herziening van het Nationaal Energie- en Klimaatplan is mogelijk en wenselijk, om de schadelijke biobrandstofconsumptie te beperken.

Aangezien het hier gaat om een overheidsbeleid waarbij de kosten volledig voor rekening van de consument zijn (zoals bij de groenestroomcertificaten), is het van groot belang dat de economische en sociale effecten en de milieu impact regelmatig worden geëvalueerd. Tot dusver hebben de overheidsinstanties zich veel te weinig met dit soort evaluaties beziggehouden. Onze coalitie van een vijftiental Belgische NGO's licht een tipje van de sluier op over de werkelijke kosten van het bijmengingsbeleid voor biobrandstoffen. De coalitie roept de regering op tot een systematische en transparante evaluatie van het biobrandstoffenbeleid. Zij dringt er ook op aan dat het gebruik van biobrandstoffen op basis van landbouwgewassen in ons land onverwijld wordt teruggedrongen, zeker in de context van de huidige wereldwijde voedselprijzen crisis.

---

<sup>12</sup> [https://drive.google.com/file/d/1yN2iYB74uB7f9T3cv\\_mH1fcp2Twg-ib/view?bulk\\_email\\_rid=457&bpmtrackid=1&bpmreplica=0&contactId=310279e6-5e05-4583-a48a-f4784b4e98f7&bulkEmailRecipientId=338bf4a2-01bc-4617-83e0-a24d37c4f915](https://drive.google.com/file/d/1yN2iYB74uB7f9T3cv_mH1fcp2Twg-ib/view?bulk_email_rid=457&bpmtrackid=1&bpmreplica=0&contactId=310279e6-5e05-4583-a48a-f4784b4e98f7&bulkEmailRecipientId=338bf4a2-01bc-4617-83e0-a24d37c4f915)

Parallel hieraan is het cruciaal dat er een proactief beleid komt om het totale brandstofverbruik terug te dringen, via de federale, regionale en gemeentelijke mobiliteitsbevoegdheden. België heeft zich er al toe verbonden zijn totale brandstofverbruik tegen 2030 met 29% te verminderen, maar deze doelstelling moet worden aangescherpt en worden vertaald naar concrete maatregelen.

Contact: Naomi Cambien – [naomi.cambien@bblv.be](mailto:naomi.cambien@bblv.be) - +32 (0)2/282.17.33