

BEDRIJFSWAGENS ELEKTRIFICEREN HALVEERT CO₂-UITSTOOT WAGENPARK IN 2030

DOSSIER



De details van het onderzoek van Transport & Environment:

[BEV's contribution non-ETS Belgium](#)

De second opinion van Transport & Mobility Leuven:

[Second opinion verwachte CO2-trend in de verschillende scenario's](#)

Bond Beter Leefmilieu i.s.m. Transport & Environment, december 2019

www.bondbeterleefmilieu.be | www.transportenvironment.org

FOTO Jasper Léonard

LAY-OUT Geert Jaspers (concept: ZAP)

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Danny Jacobs, Tweekerkenstraat 47, 1000 Brussel

MEER WETEN?

Bond Beter Leefmilieu

Mathias Bienstman - Beleidscoördinator

mathias.bienstman@bblv.be | @MathiasB9 | 02/282.17.37

 **TRANSPORT &
ENVIRONMENT**



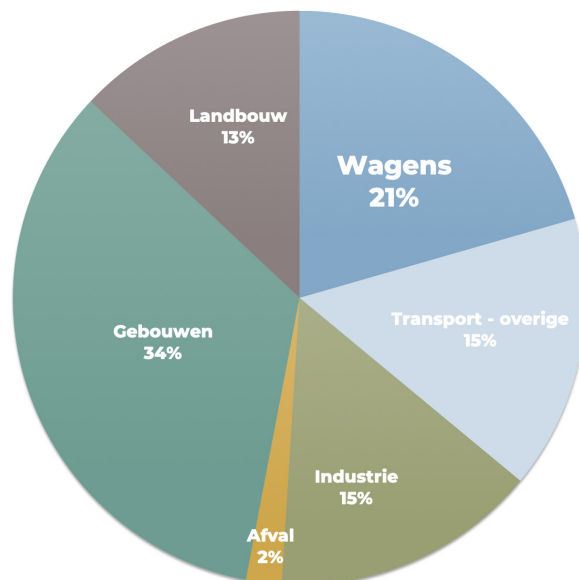
DE UITDAGING: UITSTOOT VAN TRANSPORT VERMINDEREN

Volgens de huidige Europese afspraken moet België zijn broeikasgasuitstoot met 35 procent verminderen tegen 2030 in de niet-ETS-sectoren. Personenwagens zijn verantwoordelijk voor maar liefst 21 procent van de uitstoot in de niet-ETS-sectoren.

Om de klimaatdoelstellingen voor 2030 te halen, is het noodzakelijk om de uitstoot van personenwagens pijlsnel te verminderen. Tot op vandaag ontbreken in het Belgische Nationale Energie- en Klimaatplan 2030 doeltreffende beleidsmaatregelen om dat te realiseren.

Daarom onderzochten Bond Beter Leefmilieu en Transport & Environment hoe de overstap naar zero-emissiepersonenwagens kan bijdragen aan de klimaatdoelstellingen.

CO₂-uitstoot van de niet-ETS-sectoren in België in 2016



ONDERZOEK BOND BETER LEEFMILIEU EN TRANSPORT & ENVIRONMENT

ONDERSCHIED TUSSEN BEDRIJFS- EN PRIVÉWAGENS

Bij het onderzoek maken we een onderscheid tussen bedrijfswagens en de rest van de vloot. Bedrijfswagens rijden gemiddeld dubbel zoveel kilometers als privéwagens. Hoewel ze slechts 11 procent van de vloot vertegenwoordigen, zijn ze verantwoordelijk voor bijna 21 procent van de voertuigkilometers. Momenteel zijn 96 procent van de bedrijfswagens diesels. De vervangingsratio van bedrijfswagens is groter dan die van privéwagens: een bedrijfswagen wordt meestal na 3 tot 5 jaar vervangen. In België maken bedrijfswagens bijna de helft van de nieuw verkochte wagens uit.

METHODOLOGIE

Voor de berekeningen gebruikten we het 'Passenger car full stock'-model, in de versie van de EUTRM. Zie het [volledige onderzoek](#) van Transport & Environment voor details over de berekeningen en de veronderstellingen. Opgelet: in de tabel hieronder gaat het over verkoopdoelstellingen, dus alleen over de nieuwe auto's in het wagenpark.

SCENARIO'S

In Tabel 1 lijsten we de verschillende mogelijke verkoopdoelstellingen van emissievrije wagens op die we gebruikten in het onderzoek. 'ZEV' staat voor 'Zero-Emission Vehicle'. Met andere woorden: het percentage van de nieuw verkochte wagens dat emissievrij moet zijn tegen een bepaald jaar.

Verkoopdoelstelling Zero-Emission Vehicle (ZEV)	Privéwagens	Bedrijfswagens
Scenario 1.a	100% in 2030	100% in 2030
Scenario 1.b	80% in 2030	80% in 2030
Scenario 2.a	80% in 2030	100% in 2030
Scenario 2.b	66% in 2030	100% in 2030
Scenario 3.a	66% in 2030	100% in 2023
Scenario 3.b	66% in 2030	100% in 2027

Tabel 1

RESULTATEN

Wat elke verkoopdoelstelling zou opleveren aan uitstootvermindering binnen het segment van de personenwagens, geven we weer in Tabel 2.

TTW EMISSIONS (Mt CO ₂ -eq)	2005	2030	%diff	Cumulative
Scenario 1.a	14,63	6,7	-54,2%	201,1
Scenario 1.b	14,63	8,25	-43,6%	207,8
Scenario 2.a	14,63	7,71	-47,3%	205,6
Scenario 2.b	14,63	8,43	-42,4%	208,8
Scenario 3.a	14,63	7,77	-46,9%	201,9
Scenario 3.b	14,63	8,25	-43,6%	207,5

Tabel 2

BESPREKING RESULTATEN

Effect op Belgische emissies van personenwagens

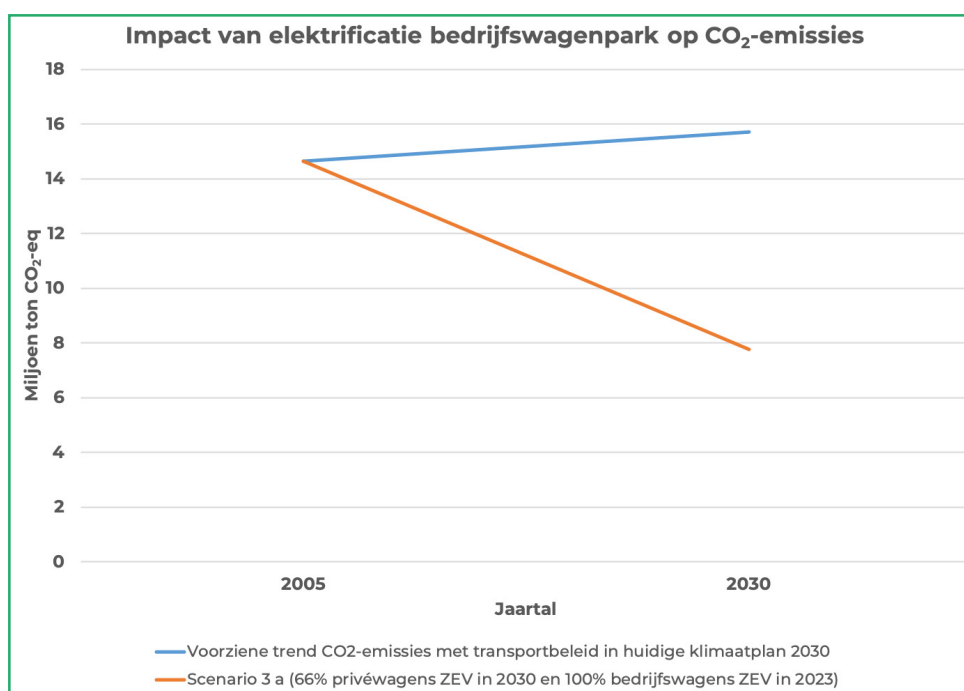
- Het scenario waarin alle nieuwe wagens zero-emissie zijn in 2030 (1.a) leidt tot de grootste vermindering van de uitstoot: -54,2 procent.
- Hoe vroeger de verkoopdoelstelling van 100 procent zero-emissiebedrijfswagens in werking treedt, hoe minder cumulatieve emissies over de periode (vergelijk scenario's 2.b, 3.a, 3.b)⁽¹⁾. De cumulatieve emissies zijn belangrijk omdat Europa België afrekent op cumulatieve emissies ten opzichte van een reductietraject.
- Het sneller elektrificeren van het bedrijfswagenpark kan een tragere elektrificatie van privéwagens compenseren (vergelijk scenario's 2.a en 3.a)⁽²⁾.

1 De laatste drie scenario's geven weer wat de invloed is van het verschuiven van de verkoopdoelstelling van 100 procent zero-emissiebedrijfswagens van 2030 (scenario 2.b) naar 2027 (scenario 3.b) en 2023 (scenario 3.a): nl. een additionele besparing van respectievelijk 180 kt en 660 kt CO₂-equivalenten

2 Scenario 2.a (80% ZEV privéwagens in 2030, 100% ZEV bedrijfswagens in 2030) en scenario 3.a (66% ZEV privéwagens in 2030, 100% ZEV bedrijfswagens in 2023) leveren dezelfde resultaten op.

Effect op Belgische emissies van de transportsector (wagens + vrachtvervoer)

- Scenario 1.a (alle nieuwe wagens zero-emissie in 2030) veroorzaakt een uitstootvermindering van het Belgische transport van 36 procent. Deze maatregel alleen volstaat om de 2030-klimaatdoelstellingen voor de transportsector te halen. Daarnaast zet deze maatregel België ook op weg om de 2050-doelstelling, een koolstofvrij transport, te bereiken. Ook bijkomend (mobiliteits)beleid gericht op zachte modi, collectief vervoer, voertuigdelen, vracht per spoor of waterweg enzovoort is noodzakelijk, want ook daar volstaat het huidige doel niet om het klimaatakkoord van Parijs te realiseren.
- De andere scenario's leiden tot een uitstootvermindering van het Belgische transport van 29 tot 32 procent. Het sneller elektrificeren van het bedrijfswagenpark leidt tot meer emissiereducties. 30 procent emissiereducties voor de transportsector is bijzonder hoog. Dat blijkt als we de cijfers vergelijken met het ontwerp-klimaatplan van de Vlaamse regering. Dat ging ervan uit dat de normale evolutie de transportuitstoot nog zou laten stijgen tegen 2030 met 6,9 procent. Het hele maatregelenpakket uit het ontwerpplan, mét slimme kilometerheffing, zou leiden tot een daling van 27 procent. Het snel elektrificeren van (bedrijfs)wagens heeft dus een grotere invloed op de CO₂-emissies. Maar bijkomend beleid blijft nodig. Deze conclusie geldt ook voor de andere scenario's: scenario 2.a levert 32 procent uitstootreductie op, 2.b 29 procent, 3.a 32 procent en 3.b 30 procent.



CONCLUSIES

Dit onderzoek toont aan dat het elektrificeren van de bedrijfswagens in België een grote invloed heeft op de CO₂-uitstoot van de Belgische transportsector. Door de snelle vervangingsratio van bedrijfswagens ontstaat zo bovendien een groeiende tweedehandsmarkt van elektrische wagens en een groter aanbod van betaalbare modellen, waardoor de aankoop ook voor privépersonen gemakkelijker wordt.

Hoe kunnen we dit waarmaken? Zero-emissievoertuigen stimuleren kan door een waaier aan beleidsmaatregelen. Een deel van de inspanning kan relatief pijnloos, door een fiscale hervorming en duidelijke doelstellingen om bedrijfswagens te elektrificeren.

Concreet: als we vanaf 2023 enkel nog een fiscaal voordeel toekennen aan emissievrije bedrijfswagens, levert dat tot de helft minder luchtvervuiling en CO₂-emissies van het Belgische wagenpark op in 2030. Dat maakt het tot een cruciale beleidsmaatregel om de Belgische klimaatdoelen voor 2030 te halen. Bovendien is 2023 een haalbare datum: de marktontwikkeling toont dat er dan meer dan honderd elektrische modellen zullen zijn, waarvan de meeste in gebruik niet duurder zullen zijn dan wagens met een verbrandingsmotor.

Daarnaast vraagt Bond Beter Leefmilieu de maatregel aan te vullen met het schrappen van de tankkaart voor privéverplaatsingen vanaf 2020 en het uitschakelen van salariswagens tegen 2030.

BOND BETER LEEFMILIEU

Tweakerkenstraat 47 - 1000 Brussel - Tel: +32 2 282 17 27 - bondbeterleefmilieu.be