



UNIZO - KLIMAATVOORSTELLEN

De opwarming van de aarde laat ondernemers niet onberoerd. Zij willen zich inzetten voor een meer duurzame samenleving. Om de doelstellingen te halen die afgesproken werden op de Klimaatconferentie van Parijs zal een transitie nodig zijn waaraan iedereen moet meewerken.

Ondernemers voelen zich aangesproken om te streven naar meer energie-efficiëntie en energiebesparing. Zij zien grote uitdagingen op vlak van mobiliteit, openbaar vervoer, gebouwenverwarming, gebouwenrenovatie, bedrijfsprocessen, hernieuwbare energie, innovatie en kernversterking in de ruimtelijke ordening. UNIZO presenteert een mix aan maatregelen voor een effectief klimaatbeleid. Daarbij wordt het kostenplaatje niet uit het oog verloren want elk initiatief moet haalbaar en betaalbaar blijven voor KMO-sectoren met veel familiale bedrijven die werken met flinterdunne marges en/of opereren in een internationale context.

UNIZO ijvert voor een technologie-neutrale aanpak. Om te vermijden dat investeringen in R&D in bepaalde sectoren stopgezet worden, moeten alle technologieën die bijdragen tot minder uitstoot aan broeikasgassen een gelijk speelveld krijgen. Zo moeten o.a. investeringen in R&D in alternatieve synthetische brandstoffen (bv. met waterstof behandelde plantaardige olie), waterstoftechnologie, etc.. een faire kans krijgen omdat ze eveneens kunnen bijdragen aan een significante reductie van de uitstoot van broeikasgassen.

1. BIJKOMENDE INVESTERINGEN IN ELEKTRICITEITSCENTRALES EN NETTEN ALS RANDVOORWAARDE

De voorstellen die UNIZO doet zullen leiden tot een hogere elektriciteitsvraag, dat vereist stroombevoorradingszekerheid, bijkomende investeringen in centrales en stroomnetten. Daarbij dient er over gewaakt te worden dat de eventuele CO₂-uitstoot van bijkomende centrales miniem blijft t.o.v. de vermeden CO₂-uitstoot door vergroening en elektrificatie van het wagenpark. Stroombevoorradingszekerheid moet alleszins op ruimere, liefst Europese, schaal bekeken worden. Landen met meer potentieel aan hernieuwbare energie kunnen dan leveren aan landen met minder productiemogelijkheden.

Voor UNIZO moet het energiesysteem van de toekomst steunen op een optimale energiemix die de stroombevoorradingszekerheid in België in alle omstandigheden garandeert, want dat is economisch van levensbelang. Inzake de voorziene kernuitstap tegen 2025, vraagt UNIZO dat een energiepact concrete cijfergegevens bevat op vlak van bevoorradingszekerheid, een realistische inschatting van de gevolgen voor de stroomprijzen voor KMO's, en becijferde gevolgen voor CO₂-uitstoot. Er zijn nu garanties nodig dat de centrales (wellicht gascentrales) die bijkomend vereist zijn tegen 2025, op tijd gebouwd worden, op tijd actief worden, en tijdig aangesloten worden op het netwerk. Idem voor de geplande investeringen in hernieuwbare energie (o.a. zonnepanelen, offshore-windenergie, windmolens op land, etc...). De voortgang van de bijkomende investeringen moet nauwgezet gemonitord worden om te garanderen dat de vereiste bijkomende capaciteit effectief actief is tegen de deadline van 2025.

2. HERNIEUWBARE ENERGIE

2.1. GROTE ZONNE-ENERGIECENTRALES IN ZONNIGE LANDEN KUNNEN EUROPA EFFICIËNT VAN MILIEUVRIENDELIJKE ENERGIE VOORZIEN

In landen als Griekenland, Spanje, Portugal of Italië is er meer ruimte beschikbaar voor grote zonne-energiecentrales. Deze landen beschikken ook over veel meer "zondagen" in vergelijking met ons landje. In sommige Griekse regio's zijn er meer dan 300 zondagen per jaar. Griekenland bv. heeft enorme braakliggende terreinen waar vroeger bruinkool ontgonnen werd. Die oppervlaktes zijn uitstekend geschikt voor grote zonne-energiecentrales. De effectieve realisatie kan via verschillende formules: ofwel investeren die landen zelf, ofwel werken ze met concessies en stellen ze die oppervlaktes ter beschikking van Europese investeerders. Dit kan massa's duurzame energie opleveren die kan geëxporteerd worden naar veel andere Europese landen, ook België. Uiteraard vergt dit idee een uitstekend geconnecteerd stroomnetwerk in gans Europa, maar daar wordt

momenteel volop aan gewerkt. De EU streeft naar maximale fysieke integratie van de energienetwerken van de Europese landen. De netwerken van alle lidstaten binnen de Unie moeten nog beter op elkaar aansluiten.

Werken met concessies levert voor de betrokken landen een aangename bonus op: bij het einde van de concessieperiode hebben ze bijna gratis groene energie.

2.2. HERNIEUWBARE ENERGIE STIMULEREN DOOR SLOPEN BARRIÈRES VOOR MICROGRIDS OF DIRECTE LIJNEN

Barrières voor aanleg van microgrids of directe lijnen moeten gesloopt worden. Als we investeringen in windturbines en zonnepanelen rendabeler willen maken moet het monopolie van de distributienetbeheerders (energie-intercommunales) minder absoluut worden.

Om investeringen in hernieuwbare energie (bv. zonnepanelen, windmolens, ...) bij bedrijven te stimuleren moeten de barrières voor het aanleggen van zgn. microgrids of directe lijnen gesloopt worden. Microgrids zijn kleinschalige elektriciteitsnetten, waarbij elektriciteit rechtstreeks van een bron (bv. winturbine, zonnepaneleninstallatie, ...) naar een groep gebruikers zoals bv. een KMO-zone, of kantoorgebouwen, wordt gedistribueerd. Een directe lijn maakt een rechtstreekse verbinding tussen bv. een winturbine en een elektriciteitsgebruiker. De stroom passeert dus niet langs het klassieke hoogspannings- of distributienet, waardoor het financieel voordeliger wordt om stroom af te nemen én investeringen in zonnepanelen en windturbines haalbaarder en rendabeler worden. Doordat de stroom over zeer kleine afstanden afstand verdeeld wordt, en niet moeten omgezet worden via invertors en transformatoren, zijn er veel minder energieverliezen. Voor directe lijnen versoepelde de Vlaamse Regering recent de wetgeving, wat een eerste goede stap is. Sedert 1 januari 2019 zijn risico's inzake inefficiënte uitbating van het distributienet of impact op de distributienettarieven niet langer decretale grondslag om de aanleg van directe lijnen te weigeren.

2.3. KORTE, SOEPELE PROCEDURES VOOR ONDERSTEUNING HERNIEUWBARE ENERGIEPROJECTEN

Projecten met hernieuwbare energie moeten gestimuleerd worden. Momenteel gebeurt dat meestal via productiesteun (groenestroomcertificaten), maar soms ook onder de vorm van investeringssteun. UNIZO vraagt voor korte en soepele procedures voor elk steunmechanisme, zeker als het gaat om projectspecifieke steun, want tijdrovende, complexe administratieve procedures schrikken potentiële investeerders af.

De Vlaamse Regering heeft in 2018 een systeem van investeringssteun uitgewerkt voor kleine en middelgrote windmolens. De steun wordt toegekend via een biedprocedure. Minstens één keer per jaar wordt een oproep georganiseerd. De ondersteuning gebeurt op maat van het project. Of dit zal volstaan om KMO's te overtuigen om te investeren in kleine en middelgrote windmolens moet nog blijken.

3. KLIMAATVRIENDELIJK WAGENPARK

3.1. NIEUWVERKOOP PERSONENAUTO'S EN BEDRIJFSWAGENS 100% EMISSIEVRIJ IN 2030

In het Nederlandse ontwerp-Klimaatakkoord van 21 december 2018 is als doelstelling ingeschreven: 100% emissieloze nieuwverkoop personenauto's in 2030. Ook België moet die doelstelling inschrijven. Tegelijk wijst UNIZO op het feit dat sommige alternatieve aandrijvingen voor personenwagens nog volop in ontwikkelingsstatus zitten. Momenteel zijn zero-emissie-personeuwagens veel duurder dan personenwagens met verbrandingsmotor. Het potentieel aan emissiereducties in de komende jaren, ook bij voertuigen op verbrandingsmotor, moet verder ontwikkeld en ondersteund worden. Bij de prioritering van (overgangs)maatregelen moet de overheid constant waken over de recentste evoluties en doorbraken. Verschillende dieselinnovaties zitten in de pipeline maar zijn nog niet rijp voor de markt, dat maakt dat het verbannen van diesel ten voordele van benzine misschien wat voorbarig is. Idealiter worden afspraken gemaakt op EU-niveau over de uitfasering van verbrandingsmotoren.

Er moet een traject uitgetekend worden om te bekomen dat bedrijfswagens emissievrij zijn vanaf 2030, maar met verplichte emissievrije vernieuwing vanaf 2023 voor bedrijfswagens met standaard-volumes. Voor bedrijfsvoertuigen met grotere ladingcapaciteiten en volumes (camionettes) moet gestreefd worden naar verplichte emissievrije vernieuwing vanaf 2026.

3.2. AUTOFISCALITEIT MOET NOG VOORDELIJGER VOOR ELEKTRISCHE BEDRIJFSWAGENS EN ÉCHTE HYBRIDE-WAGENS

De overheid stimuleert de overstap naar elektrische bedrijfswagens via een batterij aan belastingverminderingen:

- aankoop elektrische wagen is 120% fiscaal aftrekbaar
- ook andere kosten aan elektrische wagen zijn 120% fiscaal aftrekbaar

- men geniet het laagste voordeel alle aard door de beperkte CO2-uitstoot
- men betaalt geen tot minimale verkeersbelasting en Belasting op In Verkeerstelling (BIV)

Vanaf 2020 zal zowel in de personen- als vennootschapsbelasting een nieuwe formule voor de aftrek van auto- én brandstofkosten gelden: $120\% - (0,5\% \times \text{coëfficiënt} \times \text{gr CO}_2/\text{km})$. De coëfficiënt hangt af van het type motor: diesel, aardgas, hybride (brandstof en elektrisch),.....

De formule zorgt ervoor dat de maximale fiscale aftrekbaarheid nooit hoger is dan 100%, dat geldt vanaf dan ook voor de elektrische wagens, die vandaag nog voor 120% aftrekbaar zijn. De nieuwe fiscaliteit heeft als gevolg dat wagens met een traditionele motor duurder worden t.o.v. een elektrische wagen, maar toch is er ook verlies van fiscale aftrek voor elektrische wagens t.o.v. de situatie vandaag. Dat kan niet, de fiscale aftrekbaarheid moet 120% blijven, ook in de 2020. Enkel zo kan de totale kost van een elektrische wagen op termijn deze van een traditionele wagen benaderen.

Aangewezen is om het voordeel van 120% fiscale aftrekbaarheid ook aan te houden voor échte hybride-wagens, t.t.z. hybride-wagens met een batterij met grote capaciteit waarbij met een laadbeurt minstens 200 km kan afgelegd worden. Als randvoorwaarde moet gelden dat de gebruiker aantoonbaar bewijs levert dat het voertuig voor een groot percentage (te bepalen) elektrisch rijdt. De zgn. “range-extender” is er dan enkel nog voor de veiligheid van de actieradius en is niet de hoofdmotor. De benzine- of dieselmotor drijft de wagen niet aan maar laadt de batterij. Dezelfde redenering gaat op voor plug-in hybride wagens die volgens recente tests een zeer laag verbruik hebben. Voordeel is dat dergelijke wagens financieel toegankelijker zijn én een groter rijbereik hebben dan zuiver elektrische voertuigen. Ondernemers investeren in deze wagens omwille van het gebruiksgemak, en het duurzame aspect gecombineerd met betaalbaarheid. We zien dit als een tussenstap op het pad naar volledig emissievrije voertuigen in 2030.

3.3. ELEKTRISCHE WAGENS FAVORISEREN VIA LEASEMAATSCHAPPIJEN

De autoleasebedrijven moeten elektrisch leasen altijd aanbieden.

De leasemaatschappij moeten de belemmeringen voor de overstap naar elektrisch rijden wegnemen:

- géén extra financiering van de hogere nieuwprijs
- géén risico's voor accu, kosten en restwaarde
- ondersteuning voor het omgaan met het laden

Omdat bij autoleasing niet de aanschaf maar het gebruik centraal staat, moeten de voordelen van elektrisch rijden direct via de leaseprijs in beeld gebracht worden.

Elektrisch leasen moet altijd aangeboden worden via vermelding van de totale kosten per maand, dus de vaste leaseprijs plus een schatting van de energiekosten, óók als de laadkosten geen onderdeel vormen van het leasecontract. Er moet telkens een één op één vergelijking van de totale kosten gemaakt worden tussen de elektrische auto én de conventionele brandstofauto, en deze moet aan de geïnteresseerde voorgelegd worden. Zo heeft de consument een duidelijk beeld van de totale kosten van beide opties.

3.4. VERSNELDE UITROL PUBLIEKE EN PRIVATE OPLAADPUNTEN VOOR ELEKTRISCHE AUTO'S

Sinds 2018 zijn er in Nederland 35.875 publieke laadpunten, en meer dan 75.000 private laadpunten, waarmee Nederland het grootste aantal publieke laadpalen voor elektrische auto's in de Europese Unie heeft. In Nederland is Amsterdam koploper met 2.600 publieke laadpalen.

In ons land zijn er te weinig laadpalen in vergelijking met landen als Nederland of Noorwegen. Bedrijven en particulieren moeten niet alleen op het werk en thuis kunnen opladen, maar ook langs de kant van de weg.

Vlaanderen, Brussel en Wallonië moeten dringend werken maken van een versnelde uitrol van publieke oplaadpunten voor elektrische auto's. In bebouwde centra moeten er meerdere publieke laadpalen per vierkante kilometer zijn. Langs autosnelwegen moeten er snellaadpalen beschikbaar zijn op max. 40 km afstand van elkaar. Bij toekomstige gunning van concessies van autosnelwegparkings (zgn. nevenbedrijven) moet het voorzien van snellaadpalen een concessievoorwaarde worden.

In nieuwe verkavelingen moet de verplichting opgelegd worden om openbare laadpunten te voorzien in functie van het aantal loten.

Ook in de private sector moet er snel laadinfrastructuur bijkomen. Potentiële investeerders in (ultra)snelle laadinfrastructuur moeten op een laagdrempelige manier begeleid en ondersteund worden om gewenste projecten te realiseren bij kantoorgebouwen, shoppingcentra, recreatiebedrijven, hotels, tankstations, etc... Privé-laadpalen moeten een subsidie kunnen krijgen als deze palen een openbare functie hebben.

Onder andere voor taxibedrijven is een dicht netwerk van elektrische (snel)laadpalen noodzakelijk om te kunnen opereren met elektrische voertuigen.

3.5. BEDRIJVEN MET DUURZAMER WAGENPARK KRIJGEN VOORRANG BIJ RELEVANTE AANBESTEDINGEN

Bedrijven die hun wagenpark hebben verduurzaamd, bv. met elektrische wagens, moeten een voordeel krijgen bij relevante aanbestedingen. Dat kan door een bepaalde drempel van duurzaamheid te eisen, of door duurzaamheid op te nemen als zwaarwegende wegingsfactor bij de gunning. Om alle bedrijven in staat te stellen hieraan te voldoen, ook de kleinere en minder kapitaalkrachtige ondernemingen, is een aanloopperiode van een vijftal jaar aangewezen.

3.6. TIJDELIJK HOGERE AANSCHAFSUBSIDIES VOOR ELEKTRISCHE WAGENS

In 2018 bestond slechts 0,2 % van het Belgisch wagenpark uit elektrische wagens. In 2018 waren er in België 9244 elektrische wagens op een totaal van 5.853.782 wagens.

In Nederland bedroeg in 2018 het aantal verkochte elektrische auto's 4,6% van alle verkochte auto's. In ons land was dat slechts 0,7 %.

Vlaanderen wil 7,5 % elektrische wagens tegen 2020. Als we die doelstelling willen halen, zullen drastische maatregelen nodig zijn. Vlaanderen voorziet premies voor elektrische voertuigen maar van dat geld ging meer naar premies voor elektrische bromfietsen dan naar elektrische wagens.

Nederland wil een aanschafsubsidie voor elektrische wagens tegen medio 2020. Nederland denkt aan een aflopende kostenefficiënte aanschafsubsidie die begint met € 6.000 per particuliere emissieloze auto in 2021 en daalt naar € 2.200 in 2030. Deze aanschafsubsidie zou beschikbaar zijn voor nieuw verkochte auto's tot een maximum van € 60.000 waarbij de subsidie vanaf een aanschafbedrag van € 40.000 euro tot € 60.000 lineair afloopt. Met deze subsidie wordt gemiddeld ongeveer de helft van het verschil in aanschafprijs ten opzichte van brandstofauto's gedekt waardoor de elektrische auto zich eerder terugverdient voor de consument.

Ook in ons land is nood aan een specifieke significante aanschafpremie voor elektrische wagens als we de vooropgestelde doelstellingen willen halen. Om oversubsidiëring te vermijden en te vermijden dat de budgettaire impact ontspoot, moet de aanschafpremie tijdelijk en degressief zijn.

3.7. BIOBRANDSTOFFEN EN ALTERNATIEVE SYNTHETISCHE BRANDSTOFFEN FISCAAL STIMULEREN

Alternatieve synthetische vloeibare brandstoffen zijn reeds op beperkte schaal beschikbaar, bv. met waterstof behandelde plantaardige olie (HVO), dat ook uit rest- of afvalstromen kan worden gewonnen. Deze brandstof zou de CO₂-uitstoot sterk kunnen inperken. HVO kan zowel in zuivere vorm gebruikt worden als bijgemengd worden in conventionele diesel. Voordeel is dat men niet moet investeren in een nieuwe wagen maar deze brandstof kan gebruiken voor de bestaande dieselmotor. Om het gebruik van dergelijke motorbrandstoffen aan te moedigen is het aangewezen om de bestaande accijnsvrijstelling voor CNG (samengeperst aardgas) uit te breiden naar hernieuwbare brandstoffen als HVO en het gebruik van dieselbrandstoffen met een hoger gehalte aan biocomponenten fiscaal te stimuleren door het aandeel niet-fossiele energie fiscaal vrij te stellen.

4. NETWERK VAN FIETSSNELWEGEN IN ALLE PROVINCIES

Het potentieel van de elektrische fiets als alternatief voor de auto voor verplaatsingen over afstanden van 0 tot 20 km is groot en moet ten volle benut worden. Dat kan door meer te investeren in aangepaste en veilige infrastructuur voor (snellere en meer) fietsers. Het concept van fietssnelwegen of 'fietsostrades' moet prioritair worden in alle Vlaamse provincies. Momenteel zijn er heel wat plannen, maar vaak kunnen die niet volledig gerealiseerd worden omwille van missing links die het geheel hypothekeren. In sommige provincies moet een tandje bijgestoken worden. Op enkele jaren tijd moet het mogelijk zijn om de uitgetekende en nieuwe netwerken van snelle fietsroutes te realiseren tussen steden, woonkernen, winkelcentra of bedrijventerreinen. Meer dan 30% van de Vlamingen woont op minder dan 7,5 kilometer van het werk. Fietsostrades geven mensen de mogelijkheid om zich snel klimaatvriendelijk van en naar het werk te verplaatsen en zich te ontspannen.

5. OPENBAAR VERVOER

5.1. BETER, BETROUWBAAR EN BETAALBAAR OPENBAAR VERVOER

Om mensen aan te sporen om minder de auto of het vliegtuig te gebruiken, moeten betrouwbare én betere alternatieven beschikbaar zijn. Nu nemen mensen té gemakkelijk het vliegtuig, ook voor verplaatsingen naar buurlanden, omdat vliegverplaatsingen vaak goedkoper zijn dan

treinverplaatsingen, én omdat vliegtuigen snel en makkelijk zijn in gebruik. De invoering van een kerosinebelasting of eventueel een taks op vliegtickets moet samengaan met een beter alternatievenaanbod in het openbaar vervoer.

Er moet geïnvesteerd worden in een snel, betrouwbaar en betaalbaar Europees treinnet, dat de grote steden vlot met elkaar verbindt. Nu is het bv. niet evident om de trein te nemen naar pakweg Hamburg, München of Rome.

Het spoor moet ook een betrouwbaar alternatief worden voor auto-verplaatsingen. Doorgedreven investeringen zijn nodig en dringend, vooral om het spoor efficiënter te gaan gebruiken en de infrastructuur voldoende te onderhouden. Het treinnet in ons land is, volgens de NMBS en Infrabel, vooral op de centrale assen verzadigd aan het raken. Onder meer het spoor in Brussel zit nagenoeg vol. Blijven inzetten op de vernieuwing van treinstellen met een hogere capaciteit is dus noodzakelijk.

Een ambitieus meerjarenprogramma voor ontsluiting van onze steden is vereist. Een beter en klimaatvriendelijker openbaar vervoer in stedelijk gebied kan door slimme investeringen in metro- en tramlijnen. Een vlot functionerend netwerk van metro- en tramlijnen leidt tot minder files en minder CO2-uitstoot. Het verbetert de bereikbaarheid van kantoren, horeca, winkels en zakelijke dienstverleners met stedelijke vestigingslocaties.

Wat betreft de voorrang aan openbaar vervoer werd de voorbije twintig jaar vooral lippendienst bewezen. Er is nood aan ambitie om de modal shift voor persoonlijke verplaatsingen te realiseren.

Momenteel werkt elke openbare vervoeroperator grotendeels op een eigen eiland, de verbindingen tussen deze eilandjes zijn vaak zeer beperkt of bijna onbestaand. Om de betrouwbaarheid en kwaliteit van de dienstverlening te verhogen is er nood aan concrete afstemming tussen de verschillende operatoren over de gewestgrenzen heen en een goede dekking van het openbaar vervoer. Daarnaast is er nood aan een efficiëntere werking van onze vervoersmaatschappijen, zodat ze ook met minder belastinggeld op een kwalitatieve manier kunnen opereren.

Voor ondernemers is het noodzakelijk dat zowel werknemers, klanten als de ondernemers zelf op een goede en stipte dienstverlening kunnen rekenen, zodat het ook voor dienstverplaatsingen interessanter wordt om het openbaar vervoer te gebruiken. Om de stiptheid te verbeteren is er onder meer nood aan meer eigen beddingen voor De Lijn, extra investeringen in metro- en tramlijnen in steden, en collectief vervoer via bussen en taxi's. Deze eigen beddingen mogen evenwel niet leiden tot inefficiënt gebruik van onze schaarse ruimte. Ze mogen niet als gevolg hebben dat de capaciteit voor personenwagens fundamenteel gereduceerd wordt, terwijl over bus- of trambanen slechts enkele voertuigen per uur rijden.

5.2. NIEUWE INVESTERING IN VOERTUIGEN OPENBAAR VERVOER EMISSIEVRIJ VANAF 2023

Hier is een snelle beslissing nodig, want naast de openbare vervoersmaatschappij De Lijn moeten ook onderaannemers de nodige prospectie en investeringen kunnen doen. De nieuwe contracten met onderaannemers gelden nu voor 2023. Een bus gaat zo'n 15 jaar mee, dus zijn we al te laat om de ambitie van emissievrij openbaar vervoer tegen 2030 te halen. Het openbaar vervoer (o.a. bussen) emissievrij maken tegen 2035 moet wel de ambitie zijn. Geef nu aan onderaannemers de kans om de nodige praktijktesten te doen binnen de bestaande contracten.

6. ALGEMENE SLIMME KILOMETERHEFFING

Onder een algemene slimme kilometerheffing verstaan we een heffing op basis van de milieukeurmerken van het voertuig en het moment waarop men de het voertuig gebruikt. Milieuvriendelijke voertuigen (bv. elektrische wagens) betalen lagere heffingen. Op die manier wordt de slimme kilometerheffing ook een geschikt instrument om de CO₂-uitstoot in te perken.

UNIZO kan zich vinden in deze heffing als de BIV en vaste verkeersbelasting wegvalt bij het invoeren van de kilometerheffing, en indien er concrete initiatieven worden genomen om meer alternatieven voor vervoer per personenwagen te voorzien. Zo wordt op de beste manier het principe benaderd dat iemand enkel op het gebruik, maar niet op het bezit van een voertuig belast wordt. Het gevolg zal ook zijn dat wie slechts weinig kilometers met een wagen rijdt, minder betaalt dan vandaag het geval is. 67% van de UNIZO-leden kan zich vinden in bovenstaand voorstel, zo bleek uit de UNIZO mobiliteitsenquête in mei 2018.

Uit een studie van Transport & Mobility Leuven samen met de KU Leuven rond een algemene kilometerheffing blijkt dat bij een prijs van 0,127 euro per kilometer er een groene taxshift mogelijk wordt van 4,5 miljard euro per jaar. Daarmee zou een vermindering op lasten en de personenbelasting mogelijk worden. UNIZO roept op om goed na te denken over de besteding van deze middelen. Ze bieden namelijk heel wat mogelijkheden voor de toekomst van de mobiliteit in Vlaanderen. Het budget van het departement MOW lag in de begroting van 2018 op 3,67 miljard euro, met de extra middelen is dus heel wat mogelijk.

UNIZO vraagt om de bijkomende middelen van een slimme kilometerheffing voor het grootste deel terug te investeren in de mobiliteit en de uitbreiding en verbetering van het vervoersnetwerk.

7. KLIMAATVRIENDELIJKE LUCHTVAART EN SCHEEPVAART

Het is niet voldoende om het wagenpark te vergroenen, ook de andere transportmodi moeten aangepakt worden. Van de totale door transportmiddelen uitgestoten hoeveelheid CO₂ wereldwijd wordt circa 12% uitgestoten door vliegtuigen.

De luchtvaart is verantwoordelijk voor 5% van de wereldwijde CO₂-uitstoot. Scheepvaart is verantwoordelijk voor 3%. Het aantal passagierskilometers per vliegtuig zal verder toenemen, waardoor de totale uitstoot van broeikasgassen door luchtvaart - bij ongewijzigd beleid - nog verder zal groeien. Ook scheepvaart is een groeiende sector.

Beide sectoren zullen dus extra inspanningen moeten doen om de verdere opwarming van de planeet af te remmen.

UNIZO wil een gelijk speelveld inzake fiscaliteit op motorbrandstoffen, m.a.w. een gelijk speelveld voor vervoer/transport via de lucht, de zee, het kanaal of de weg.

7.1. FISCALITEIT OP KEROSINE OF TAKS OP VLIETICKETS

Fossiele motorbrandstoffen worden belast, o.a. via accijnzen. Dat is niet het geval voor vervuilende en klimaatonvriendelijke kerosine, wat onlogisch is. Het verdrag van Chicago van 1944 bemoeilijkt accijnzen op kerosine. Dat verdrag stelt dat landen enkel accijnzen mogen heffen op kerosine die in het land zelf wordt getankt, daardoor is het in praktijkomstandigheden moeilijk door te voeren voor internationaal vliegverkeer. In de luchtvaartovereenkomsten tussen Europese landen staat daarom vaak de clausule om kerosine langs beide kanten niet te belasten.

Onze Belgische overheid moet alles in het werk stellen om een aanpassing van het Verdrag van Chicago te realiseren zodat ook kerosine onderworpen wordt aan een fiscaliteit die gelijkwaardig is aan de fiscaliteit op diesel en benzine. Luchtvaart is een mondiale sector en dient in het belang van het klimaatbeleid op globaal niveau te worden gereguleerd. Europese maatregelen hebben een negatief effect op het gelijke speelveld van intercontinentale vluchten. Europese luchtvaartmaatschappijen zouden dan aan strengere normen dienen te voldoen, wat een concurrentieel voordeel oplevert voor concurrenten van buiten de Europese Unie. Deze laatste doen minder ecologie-bevorderende inspanningen dan hun sectorgenoten in Europa. Het risico bestaat dat daardoor het netto-effect op het klimaat nihil wordt.

In afwachting van een faire belasting op kerosine op mondiaal niveau, kan Europa een taks op vliegtickets invoeren. Duitsland, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Italië, Oostenrijk, Noorwegen en Zweden hebben al een vorm van vliegbelasting. Nederland kiest voor een taks op vliegtickets van 7 euro op vluchten vanuit Nederland vanaf 2021. België zou éézelfde taks kunnen opleggen, maar

dan bestaat het risico dat reizigers naar het buitenland uitwijken om daar het vliegtuig te nemen. Denemarken en Ierland hadden een vliegbelasting, maar voerden die terug af omdat ze passagiers zagen uitwijken naar andere landen. Om dat te vermijden is minstens een gezamenlijke aanpak op Europees niveau nodig, maar een mondiale aanpak zou veel beter zijn (zie hiervoor).

De financiële inkomsten die voortvloeien uit de bijkomend fiscaliteit op kerosine of de taks op vliegtickets moeten gebruikt worden om klimaatvriendelijke initiatieven te ondersteunen.

7.2. FISCALITEIT OP INTERNATIONALE SCHEEPVAART

De internationale scheepvaart is verantwoordelijk voor 20,7 % van de CO₂-uitstoot in ons land. Sinds 1990 is de CO₂-uitstoot met 62,5 % toegenomen. Dat heeft veel te maken met de toename van de volumes en de groei van de zeehavens.

Voor de internationale scheepvaart is een stappenplan vereist met ambitieuze CO₂-reductiedoelstellingen. Daarbij mag een extra heffing op de brandstofprijzen op internationaal of Europees niveau geen taboe zijn. Als bijvoorbeeld enkel België een heffing zou opleggen voor marinefuel, dan moeten de in Antwerpen gevestigde bunkerbedrijven hun zaak sluiten, en krijgen we enkel een verschuiving waarvan o.a. hun Nederlandse concullega's zullen profiteren. Dat toont aan dat zo'n heffing op hoger niveau (internationaal, Europees) moet afgedwongen worden.

Reders die investeren in milieuvriendelijke en energie-efficiëntere schepen, kunnen de vruchten plukken van dergelijk klimaatvriendelijk beleid. Met het budget van een eventuele extra heffing kunnen nieuwe innovaties in de sector bevorderd worden.

7.3. BINNENSCHIEPVAART

Om een bepaalde hoeveelheid goederen over een bepaalde afstand te vervoeren, heeft de binnenscheepvaart 3 tot 6 keer minder energie nodig dan een vrachtwagen (Bron VITO). Daardoor stoot de binnenvaart 3 tot 6 keer minder CO₂ per TonKm uit dan goederenvervoer over de weg.

De uitdaging bestaat er dan ook in om de modal shift te stimuleren, d.w.z. streven naar meer combinaties weg/trein, of weg/binnenscheepvaart, voor goederenvervoer. Waar mogelijk moet de volledige shift naar binnenscheepvaart gerealiseerd worden. Een mooi voorbeeld wordt gerealiseerd in onze veevoedersector: de grondstoffen voor de veevoederbedrijven worden nu reeds voor 60% aangevoerd via binnenwateren.

Uiteraard moet ook de binnenscheepvaart zelf klimaatvriendelijker worden. De overheid deed/doet extra inspanningen om de sector te vergroenen via steunmaatregelen en een

vergroeningsconsulent. Daarbij focust men vooral op maatregelen en investeringen om de fijn stof en NOx-uitstoot te beperken, zie <https://vergroeningbinnenvaart.be/>

Naar de toekomst toe moet meer focus gelegd worden op beperking van de CO2-uitstoot. Als binnenvaartschippers maatregelen overwegen om hun uitstoot te beperken, moeten ze beroep kunnen doen op concrete begeleidingstrajecten via bv. de vergroeningsconsulent. Tegelijk moet verder geïnvesteerd worden in walstroomfaciliteiten.

8. KERNVERSTERKEND BELEID IN ALLE STEDEN EN GEMEENTEN

UNIZO pleit voor een kernversterkend beleid. Bedrijvige kernen hebben een positieve impact op mobiliteit, leefmilieu en klimaat. Door de concentratie van diverse functies zoals wonen, werken, winkelen, recreatie en ontspanning, zijn er minder verre verplaatsingen nodig of de nodige verplaatsingen kunnen te voet, per metro of met de fiets gebeuren. Kernversterkend beleid verlaagt de leegstand.

Leveringen kunnen gebundeld worden, wat zorgt voor minder verkeer van vrachtwagens en bestelwagens. Er wordt zorgzamer omgesprongen met onze steeds schaarser wordende ruimte. Eventuele kosten voor een goede ontsluiting, mobiliteit en parkings naar en in kernen van steden en gemeenten komen de ganse gemeenschap ten goede (bewoners, winkels, horeca, overheidsdiensten, toerisme) en zijn verantwoord als “gemeenschapskosten”.

Invulling van “leegstand” met nieuwe, energiezuinige investeringen zorgt voor hergebruik van bestaande gebouwen en infrastructuur, waardoor minder nieuwe grondstoffen/ruimte dienen aangeboord.

Energiebevoorrading en -opwekking kan gebundeld of zelfs complementair gebeuren, waar mogelijk zorgen warmtenetten voor een optimaal gebruik van restwarmte en minder verspreide infrastructuur.

9. PROMOTIE EN ONDERSTEUNING VAN KORTE KETENPROJECTEN

Voorbeelden van korte ketenprojecten zijn de verwerking van lokale landbouwproducten in lokale KMO's die dan weer verkocht worden in lokale winkels, restaurants die enkel werken met lokale producten, etc.... Korte ketenprojecten zorgen voor een lagere koolstofvoetafdruk, zij verdienen extra ondersteuning en moeten gefaciliteerd worden.

10. E-COMMERCE: VERBOD OP GRATIS RETOUR

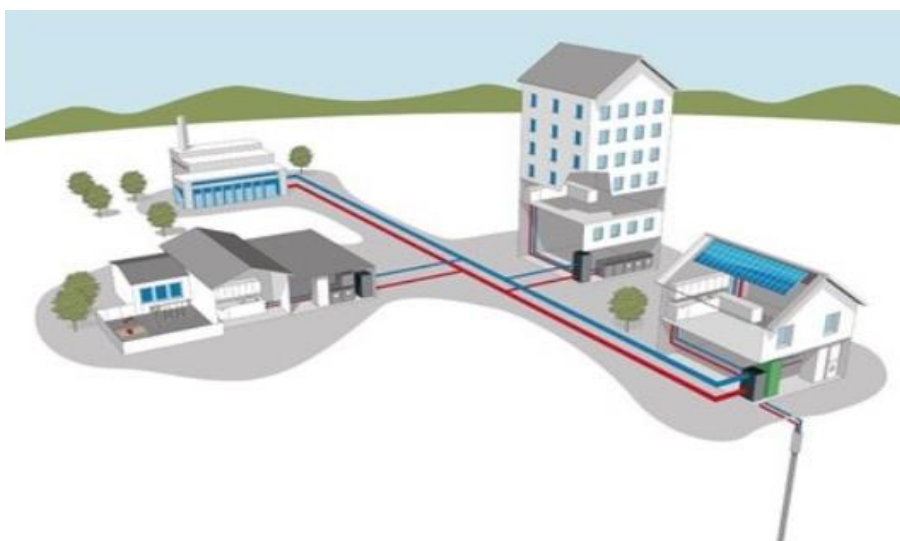
De impact van internationale e-commerce via internetgiganten is immens en wordt jaar na jaar groter. Duurzame en kwaliteitsvolle producten en kledij aankopen in lokale fysieke winkels is veel beter voor het klimaat en ons leefmilieu dan prullen en fast fashion online in het buitenland aankopen. Die laatste moeten een lange, klimaatvriendelijke weg afleggen via transportmodi die massa's broeikasgassen uitstoten. Elk pakje dat online geleverd wordt, heeft ook nog eens 30% kans om teruggezonden te worden. Buitenlandse internetgiganten accepteren massa's retourverzendingen, wat eveneens schadelijk is voor het klimaat.

Verschillende EU-lidstaten zijn overtuigd van de noodzaak om in te grijpen. Zowel Frankrijk als het Verenigd Koninkrijk hebben plannen om een belasting op e-commerce in te voeren. In het Verenigd Koninkrijk is sprake van een zogenaamde "Amazon-taks". In Frankrijk voorziet een wetsvoorstel een e-commerce-taks van 1 tot 2% op de verkoopprijs, in functie van de afstand die een product heeft afgelegd. Dat voorstel is reeds door de Franse senaat goedgekeurd en wacht nog op goedkeuring door de Assemblée Nationale. In het voorstel geldt een vrijstelling van taks voor o.a. leveringen met niet-vervuilende transportmiddelen, én voor handelaars met een omzet van minder dan 50 miljoen euro.

Europa kan niet langer toekijken. UNIZO pleit voor een Europees verbod op gratis retourzendingen. Europa moet een zichtbare bijdrage verplichten voor retour bij e-commerce. De klant die online bestelt zal dan een extra lijntje zien op zijn factuur met de kost voor het terugzenden van bv. een pakje. Door het betalen van een bijdrage wordt de klant geresponsabiliseerd voor de CO2-impact van retourzendingen. Die bijdrage moet ontradend werken.

11. GEBOUWENVERWARMING EN -KOELING

11.1. WARMTE- OF KOUDENETTEN VOOR KMO-BEDRIJVENTERREINEN EN BEBOUWDE WIJKEN



Een warmte- of koudenet wordt gedefinieerd als de distributie van thermische energie in de vorm van stoom, warm water of gekoelde vloeistoffen vanuit een centrale productie-installatie in bv. de industrie of intercommunale afvalverbrandingsinstallaties. De distributie gebeurt via een netwerk (buisstelsel) dat verbonden is met meerdere gebouwen. Daardoor realiseert men een grote CO₂-reductie. Het buisstelsel kan zich uitstrekken onder een KMO-bedrijventerrein, kantoren, een dicht bebouwde wijk, winkelcentra of collectieve projecten met combinaties van wonen, werken en winkelen. T.o.v. andere EU-lidstaten heeft Vlaanderen een grote achterstand in aanleg van warmte- en koudenetten. Het komt er op aan om locaties met beschikbare (rest)warmte te verbinden met nabijgelegen gebieden met een warmtevraag. Analoog voor koeling: meer en meer gebouwen hebben een grote behoefte aan koeling, zeker bij bedrijven leeft die vraag. Thermische netten kunnen thermische overschotten uitwisselen, zowel inzake verwarming als koeling. Extra inspanningen en een inhaalbeweging zijn vereist!

11.2. HERINVOERING VAN HET RENOVATIE-ABATTEMENT

Vroeger bestond er een renovatie-abattement, maar bij de invoering van het nieuwe verlaagde tarief van 7% registratierechten voor aankoop van een gezinswoning is dit geschrapt. Wie nu

ingrijpende energetische renovatiewerken plant en ook uitvoert binnen de vijf jaar na de aankoop, betaalt in plaats van 7% slechts 6% registratierechten.

Aangezien we voor renovatie en het versneld energiezuinig maken van het bestaande gebouwenpark nog een extra tandje moeten bijsteken, stellen we voor om het renovatie-abattement bij aankoop van woningen terug in te voeren. Een vermindering van de heffingsgrondslag voor verkooprechten gekoppeld aan een verbintenis om energiebesparende renovatiewerken uit te voeren is een bijzonder krachtig instrument. Uit studies blijkt dat de meeste renovaties worden doorgevoerd kort na de aankoop van een woning en er de facto aan gekoppeld zijn. De koper/investeerder zal de woning vaak opfrissen alvorens deze op de (huur)markt te brengen, niet zelden om ook een meerwaarde te creëren.

Het renovatie-abattement mag niet beperkt worden tot woningen opgenomen in het leegstandsregister, de inventaris van leegstaande en/of verwaarloosde bedrijfsruimten en/of de lijsten van ongeschikte of onbewoonbare woningen en verwaarloosde woningen en gebouwen. De maatregel zou moeten gefocust zijn op de aard van de renovatiewerken die worden uitgevoerd na aankoop en bv. voorafgaand aan verhuring.

Daarom moeten de toepassingsmodaliteiten breder gaan dan deze van het vroegere renovatie-abattement, zodat een ruimer aantal woningen (verder te definiëren) in aanmerking komt. Men zou bv. als voorwaarde kunnen stellen dat de woningen moeten dateren uit een bepaalde periode (bouwjaar) of een laag E-peil moeten hebben. De maatregel moet gelden bij eigendomsverwerving én bij investeringen in huurwoningen zodat er ook een stimulans is voor de private huurmarkt.

Het abattement of fiscaal voordeel moet hoog genoeg zijn om effect te ressorteren.

11.3. BTW-TARIEF VAN 6% VOOR SLOPEN EN HERBOUWEN VAN WONINGEN IN GANS VLAANDEREN

In Vlaanderen zijn er veel woningen in zo'n slechte staat dat renoveren weinig of geen zin heeft, die woningen zou men beter slopen en herbouwen.

Op vandaag geldt het verlaagde BTW-tarief van 6% voor slopen en herbouwen van woningen al in 32 steden. Daarbuiten geldt het BTW-tarief van 21%. UNIZO vraagt om het verlaagde BTW van 6% voor het slopen en herbouwen van woningen uit te breiden naar gans Vlaanderen. Er is discussie en onzekerheid over de vraag of Europa dergelijke uitbreiding al dan niet zal goedkeuren, maar dat mag ons er niet van weerhouden deze maatregel in te voeren. Dit initiatief kan heel wat eigenaars of kandidaat-eigenaars overhalen om huizen in slechte staat te slopen en een energie-efficiënte woning te bouwen.

12. TIJDELIJKE BOMEN OP BEDRIJVENTERREINEN

In Vlaanderen bevinden zich (reserve)bedrijventerreinen die aangekocht en bestemd zijn voor ontplooiing van bedrijfsactiviteiten maar nog niet als dusdanig ontwikkeld zijn. De bestemming is vastgelegd in RUP's of gewestplannen, maar zal pas in een latere fase gerealiseerd worden. In afwachting van de effectieve invulling/bebouwing blijven die terreinen vaak ongebruikt. Veel ondernemers zijn bereid om die oppervlaktes tijdelijk te beplanten met snelgroeiende boomsoorten zoals wilgen of populieren ("korte omloophout"). Het hout kan geoogst en gebruikt worden als materiaal of als hernieuwbare energiebron. Dit biedt tal van voordelen: het hout is een extra toegevoegde waarde voor de bedrijfsleider, de bomen halen heel wat CO₂ uit de lucht en dragen zo bij tot de strijd tegen klimaatverandering, en de aanplantingen vormen een aangename en esthetische meerwaarde van de terreinen.

Om die CO₂-meerwaarde te realiseren eist de ondernemer terecht harde garanties dat hij nadien de bomen snel kan kappen en finaal verwijderen zonder risico op extra administratieve rompslomp, vergunningen of procedures. Een ondernemer wil niet dat dit aanleiding is voor vertragingen bij de latere start van eigen bedrijfsinvesteringen. Daarom moet voor de start van de klimaatvriendelijke aanplanting van bomen onbetwistbare toestemming gegarandeerd worden voor de latere realisatie van bedrijfsprojecten op die percelen. De Vlaamse Regering moet die toestemming ontegensprekelijk vastleggen.

13. SUBSIDIES VOOR DIFFUSIE VAN INNOVATIEVE KLIMAATPROJECTEN

In Vlaanderen gebeurt heel wat fundamenteel onderzoek aan gerenomeerde instellingen en kenniscentra zoals bv. Universiteiten, VITO, Imec, EnergyVille, etc... Er wordt ingezet op innovatief (energie)onderzoek en ontwikkeling van technologieën voor duurzame energievoorzieningen, waterzuivering, etc....

Daarnaast is er nood aan subsidies voor diffusie van innovatieve energiebesparende projecten, afvalrecyclageprojecten, hergebruik-projecten, innovatieve waterprojecten voor (afval)waterrecuperatie, waterhergebruik of waterzuivering in een KMO-marktcontext.

Momenteel is er het systeem van de Vlaamse ecologiepremie en strategische ecologiesteun, maar dat ondersteuningsmechanisme heeft een te beperkt budget. De voorbije jaren bedroeg het budget amper 20 miljoen euro/jaar.

De grote uitdaging bestaat er in om vraag en aanbod op elkaar afgestemd te krijgen. Vlaamse KMO's kunnen via gesubsidieerde projecten kans krijgen om hun innovatieve knowhow op de markt te brengen, en kandidaat-gebruikers kunnen de nieuwe technologieën uitproberen. Vlaanderen heeft veel innovatief potentieel, maar de vertaling van onderzoeksresultaten naar de praktijk in de verschillende KMO-sectoren loopt soms té moeilijk. Er is dus nood aan gesubsidieerde projecten die KMO's de kans bieden om op een laagdrempelige manier duurzame technologieën, -producten of -concepten op pilotschaal uit te testen en/of ze met verlaagd risico op de markt te brengen. Er moet verhoudingsgewijs meer geld uitgetrokken worden voor de zgn. innovatievolgers.

14. MINI-ENERGIE-BELEIDSOVEREENKOMSTEN MET KMO-SECTOREN

Mini sectorale energiebeleidsovereenkomsten of "mini-EBO" kunnen afgesloten worden tussen de Vlaamse overheid en KMO-sectororganisaties. Het Vlaams energieagentschap voorziet de nodige middelen om KMO's te informeren, te begeleiden en te helpen bij energiebesparende investeringen en hen te coachen naar een betere energie-efficiëntie. Het zelf opwekken van hernieuwbare energie zal eveneens gestimuleerd worden.

15. GEBRUIK INKOMSTEN FEDERALE DRANKVERPAKKINGSHEFFING VOOR KLIMAATVRIENDELIJK VERPAKKINGSBELEID

Bedrijven betalen een federale verpakkingshelling op drankverpakkingen (niet op melk). Voor niet-herbruikbare verpakkingen is deze zeven keer hoger dan voor herbruikbare verpakkingen. Jaarlijks brengt die verpakkingshelling circa 340 miljoen euro op. Het is een eerder financierende heffing waarvan de inkomsten naar het RIZIV en de gezondheidszorg gaan. Betreurenswaardig is dat deze heffing enkel gebruikt wordt om de federale kas te spijzen, en dat er weinig of geen sturend milieu- of klimaateffect van uitgaat. De inkomsten van de federale verpakkingshelling moeten aangewend worden voor een duurzaam en klimaatvriendelijk verpakkingbeleid en de strijd tegen zwerfvuil.

16. KLIMAATBELEID GEBASEERD OP TOTALE KOOLSTOFVOETAFDruk

UNIZO vraagt af te stappen van een beleid met strikte sectorale doelen voor de uitstoot van broeikasgassen die niet onder het Europese emissiehandelssysteem valt. Die sectorale doelen voor België of Vlaanderen zetten een cap op de lokale emissies en kunnen aldus de groei van duurzame lokale productie verhinderen. Zo'n cap kan ook leiden tot een verschuiving van economische

productie en de bijhorende uitstoot naar het buitenland, waar die productie vaak koolstofintensiever gebeurt, waardoor de totale koolstofvoetafdruk eigenlijk stijgt. Het kan dus voor het klimaat beter zijn om toe te laten dat bepaalde lokale emissies toenemen als hierdoor vermeden wordt dat emissies elders sterker toenemen.

Een Europees doelstellingenkader dat de totale koolstofvoetafdruk meeneemt, honoreert beter de hoge energie- en koolstofefficiëntie van de Vlaamse economie en de mogelijkheden om via een versterkte lokale duurzame productie mondiale klimaatemissies te reduceren. Om dat te realiseren moet de koolstofvoetafdruk van import beter gemonitord en berekend worden. Hier is een taak weggelegd voor de Europese instellingen.

UNIZO is voorstander van sterke internationale klimaatakkoorden die een level playing field garanderen voor onze bedrijven. Innovatieve, duurzame goederen wordt best in Vlaanderen gemaakt, maar daarvoor moeten onze bedrijven competitief kunnen blijven.
