

Van: BBL - Beleidsbabbel <babbel@bblv.be>
Aan: BBL - Beleidsbabbel <babbel@bblv.be>
Datum: 10/06/2011 03:30 PM
Onderwerp: Luchtvaart moet betalen voor CO2-uitstoot

Kan je deze nieuwsbrief niet lezen? [Klik hier](#).

Nr. 260 - Luchtvaart moet betalen voor CO2-uitstoot

Suggesties voor nieuwe artikels of reacties welkom op babbel@bblv.be.

Voorop

- [Luchtvaartmaatschappijen bijten eerste maal in het zand](#)

Actueel

- [Vernieuwde belasting op inverkeerstelling \(BIV\) na bijstelling nog vreemder](#)
- [Regio's krijgen boete als gebouwen op hun grondgebied te veel CO2 uitstoten](#)
- [Wagens zuiniger én goedkoper](#)
- [Nieuwe afvalcijfers voor Vlaanderen: tijd om in te zetten op afvalpreventie](#)
- [Vlaming wil uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen](#)
- [Leden van milieuverenigingen weten meer over milieu](#)

Ook dat nog

- [Tijd om de smartphone slim te maken](#)

~ Voorop ~

Luchtvaartmaatschappijen bijten eerste maal in het zand

Luchtvaartmaatschappijen verzetten zich hevig tegen het voornemen van de Europese Unie om de CO2-uitstoot van vluchten van en naar de unie te beperken. De EU wil luchtvaart in het emissiehandelssysteem (ETS) opnemen. Een eerste poging om die nieuwe regels juridisch te dwarsbomen, loopt waarschijnlijk op een sisser af. Volgens advocaat-generaal Kokott van het Europese Hof voor Justitie is de uitbreiding van de EU-regeling voor de handel in emissierechten tot internationale luchtvaartactiviteiten verenigbaar met het geldende recht. Het hof volgt de mening van de advocaat-generaal meestal.

In 2003 werkte de EU een regeling uit voor de handel in Broeikasgasemissierechten, als hoeksteen van het Europese beleid tegen klimaatverandering. Broeikasgasemissies van de luchtvaart vielen oorspronkelijk niet onder de EU-regeling voor de handel in emissierechten (ETS). In 2008 besloot de Unie echter om luchtvaartactiviteiten met ingang van 1 januari 2012 onder deze regeling te brengen. Voor 2012 zullen dus alle luchtvaartmaatschappijen – ook die uit derde landen – voor de eerste maal emissierechten moeten kopen en inleveren voor hun vluchten van en naar Europese luchthavens.

Verschillende luchtvaartmaatschappijen verzetten zich hevig tegen die regeling. Ze trachten hun gelijk te halen voor het Europees hof door zich te beroepen op het gewoonterecht en verschillende internationale overeenkomsten. Advocaat-generaal Kokott veegt de argumenten van de luchtvaartmaatschappijen van tafel. Daarmee is de strijd over de regeling nog niet beëindigd. Het hof zelf moet nog oordelen. Ook in de VS en China groeit het verzet tegen de Europese regeling, onder andere langs parlementaire weg.

Volgens Wendell Trio van CAN Europe kan de EU nu verder gaan met inspanningen om de uitstoot van gevaarlijke broeikasgassen door de luchtvaart terug te dringen.

Mathias Bienstman

~ Actueel ~

Vernieuwde belasting op inverkeerstelling (BIV) na bijstelling nog vreemder

Op voorstel van Vlaams minister van Leefmilieu Joke Schauvliege en Vlaams minister van Financiën Philippe Muyters keurde de Vlaamse Regering de hervorming van de Belasting op de Inverkeerstelling (BIV) voor nieuw ingeschreven wagens goed. Volgens een persbericht van beide minister zijn er belangrijke wijzigingen aangebracht aan de berekeningswijze om beter rekening te houden met de opmerkingen van de Mora en Mina adviesraden. Bond Beter Leefmilieu betwijfelt of ze tegemoet komen aan twee van haar grootste milieubekommernissen, zelfs integendeel: de aanpassingen geven weinig sturing richting zuinige wagens in het grootste deel van het wagenpark en nauwelijks een impact op de schadelijke verdieseling.

De Belasting op de Inverkeerstelling (BIV) wordt geheven bij de inschrijving van aangekochte nieuwe en tweedehandswagens. Vanaf 2012 wordt de BIV voor wagens van particulieren in Vlaanderen berekend op basis van de Euronorm en de CO2 uitstoot, niet langer op basis van het vermogen van de motor. Het is volgens de ministers de bedoeling met de nieuwe BIV de autokoper een stimulans te geven naar een meer milieuvriendelijk exemplaar. Een goede BIV ontwerpen is geen sinecure: milieudoelstellingen, even terechte sociale overwegingen en belangen van verschillende partijen lopen door elkaar. Misschien daarom dat de voorgestelde BIV vanuit milieu oogpunt bekeken een merkwaardig schepsel is.

De Vlaamse regering kiest er voor om het beperkt aantal wagens met een erg hoge CO2 uitstoot zeer zwaar te belasten, maar voor het grootste deel van het wagenpark dat op de markt komt of verhandeld wordt geen sterk prijssignaal te geven in de richting van de meest zuinige wagens. Dat komt doordat er in het eerste voorstel met een 5^{de} machtsfunctie en nu zelfs met een 6^{de} machtsfunctie wordt gewerkt op een getal tussen 0 en 1. Dat levert een erg convexe curve op als het verschuldigd BIV wordt afgezet tegen de CO2 uitstoot. Het BIV voor een wagen met een CO2 uitstoot van 110 gram is nauwelijks goedkoper dan één met 120 gram, maar 10 gram CO2 verschil maakt bij wagens met een hoge CO2 uitstoot honderden euro's verschil uit. Finland, en veel andere landen, kiezen voor een curve die eerder een lineair patroon benadert. Iedere stap richting zuinigere wagens wordt dan even sterk beloond, waardoor de milieusturing op alle consumenten gelijk inwerkt. Het is nog koffiedik kijken wat de werking van het Vlaamse instrument op het aankoop van CO2 zuinige wagens zal zijn.

Een tweede punt van bezorgdheid betreft de koppeling van de andere milieu aspecten aan de euronorm. Volgens de euronorm 5 en 6 hebben Diesel wagens op papier nauwelijks een hogere uitstoot van fijn stof en

NOX dan benzine wagens. Studies van werkelijke emissies tonen nochtans aan dat de uitstoot van schadelijke stoffen van Diesel wagens bij Euronorm 4 en 5 meer dan dubbel zo hoog ligt dan wat de norm belooft, terwijl benzine wagens in werkelijkheid wel de norm halen. Ondermeer daarom pleit BBL er voor om de verdieseling van het wagenpark veel sterker tegen te gaan dan in de goedgekeurde hervorming van de BIV.

Mathias Bienstman

~ Actueel ~

Regio's krijgen boete als gebouwen op hun grondgebied te veel CO2 uitstoten

Als de regio's in de toekomst meer CO2 besparen in de gebouwen op hun grondgebied dan een vooropgesteld traject, dan krijgen ze een bonus. Presteren ze slecht, dan moeten ze een boete betalen. Dat is in een notendop de groene insteek in het akkoord over de nieuwe financieringswet. Een aantal belangrijke details, zoals het vooropgestelde emissiereductietraject, moeten de onderhandelaars nog uitwerken.

Hoewel er heel wat CO2 bespaard kan worden in gebouwen, krijgt die uitdaging maar langzaam aan voldoende aandacht en middelen vanuit het beleid. McKinsey wees er in 2009 al op dat het Belgische energieverbruik per vierkante meter in residentiële gebouwen meer dan 70 procent hoger ligt dan het gemiddelde in de EU. Een ton CO2-uitstoot valt erg goedkoop te reduceren. Het energieverbruik kan verminderen aan een lage kostprijs of zelfs met winst, hoewel er allerlei barrières zijn zoals de eigenaar-huurder problematiek.

Om het nieuwe mechanisme uit de financieringswet te operationaliseren zou een "meerjarig voortschrijdend gemiddelde" van de CO2-uitstoot van alle gebouwen in een bepaalde regio berekend worden. Invloeden die het beleid niet in de hand heeft, zoals een extreem koude winter corrigeren dat gemiddelde. De regio die de goede instrumenten ontwikkelt, aanhoudend inzet op energiebesparing en zo beter presteert dan het vooropgezette doel, zou er extra middelen bij krijgen. Die moeten ze ook gebruiken voor klimaatbeleid.

Omgekeerd, als een gewest het niet goed doet, draait ze op voor een malus die naar het federaal klimaatbeleid gaat.

De concrete reductietrajecten moeten nog vastgelegd worden in de schoot van de nationale klimaatcommissie. Er circuleren verschillende cijfers maar als België in lijn willen komen met de aanbevelingen van klimaatwetenschappers dan wordt de CO2 uitstoot van de gebouwen best met 3,65% per jaar gereduceerd. Een beleid dat zich daar op richt zou ook de energiefactuur van de bewoners en gebruikers aanzienlijk laten dalen en de kwetsbaarheid van onze economie voor prijsschokken in de oliemarkt verminderen.

Mathias Bienstman

~ Actueel ~

Wagens zuiniger én goedkoper

Een auto die in 2010 in Europa is verkocht, verbruikt gemiddeld 4% minder brandstof, stoot 4% minder CO₂ uit en kostte 2,5% minder dan een jaar eerder. Dat blijkt uit een jaarlijks terugkerend onderzoek van de Europese organisatie Transport & Environment (T&E).

“Nu Europa autobouwers verplicht, verminderen ze de CO₂-uitstoot van nieuwe wagens veel sneller dan vroeger. De consument plukt daarvan de vruchten: nieuwe auto's verbruiken minder brandstof en zijn toch niet duurder geworden”, zegt Mathias Bienstman van Bond Beter Leefmilieu naar aanleiding van de opmerkelijke bevinding van Transport & Environment.

Norm bijna bereikt

Het rapport van Transport & Environment toont aan dat de CO₂-uitstoot van nieuw verkochte wagens in 2010 gemiddeld genomen voor het eerst onder de mijlpaal van 140g/km duikt. De Europese doelstelling voor 2015 is zo bijna bereikt. In dat jaar moeten autobouwers wagens verkopen die gemiddeld genomen slechts 130 gram CO₂/km uitstoten. “We staan nu al op een zucht van de norm die we binnen vijf jaar moeten bereiken. Ook de leasemarkt in België vraagt zuinigere wagens, met een Cleaner Car Contract. De normen mogen in de toekomst dus gerust ambitieuzer”, concludeert Mathias Bienstman.

Kloof tussen voorspelling en realiteit

T&E bekeek twee studies die de Europese Commissie in 2001 en 2006 publiceerde. Deze onderzoeken baseerden zich op gegevens van de auto-industrie. Het eerste rapport joeg de consument schrik aan door te voorspellen dat 140g CO₂/km een gemiddelde prijsstijging voor een nieuwe wagen van 2400 euro zou veroorzaken. De tweede studie sprak over een prijsstijging van 1200 euro.⁽¹⁾ In realiteit verminderde de verkoopprijs voor nieuwe wagens in Europa sinds 2007 gemiddeld per jaar met 2,4%.

Joeri Thijs van Greenpeace vindt dat Europa lessen moet trekken uit die misleidende prijsinschatting van de autoconstructeurs: “De Europese beleidsmakers nemen de toekomstvoorspellingen van de auto-industrie best met een serieuze korrel zout. Iedereen is gebaat bij een verdere vermindering van het verbruik en de CO₂-uitstoot van wagens naar 80 gram/km in 2020. Wettelijk bindende normen blijken het best te werken en laten de verkoopprijs van wagens niet stijgen.”

Grote verschillen tussen merken

Het T&E rapport onderzoekt ook welke grote autoproducenten er het best in slagen om de CO₂-uitstoot te verminderen. Volvo presteert het best met 9% vermindering, hoewel de autobouwer wel nog altijd samen met Daimler achteraan het peloton bengelt. De verkochte wagens van die twee automerken stoten gemiddeld het meest CO₂ uit, respectievelijk 157 en 162 gram CO₂/km. Fiat, Toyota en Peugeot-Citroen verkopen op basis van CO₂-uitstoot gemiddeld de zuinigste wagens, namelijk 126 gram CO₂/km (Fiat), 130 gram CO₂/km (Toyota) en 131 gram CO₂/km (PSA).

De auto's die Volk

[lees het volledige persbericht](#)

~ Actueel ~

Nieuwe afvalcijfers voor Vlaanderen: tijd om in te zetten op afvalpreventie

Begin deze week gaf de Minister van Leefmilieu Joke Schauvliege de cijfers vrij van het ingezamelde huishoudelijk afval in 2010. Laat er geen misverstand over bestaan: de Vlaming doet het nog altijd behoorlijk goed op vlak van sorteren in vergelijking met andere landen. Onze regio is nog steeds veruit koploper op vlak van selectieve inzameling. Maar de daling van de afvalberg, vooral van het restafval, valt stil. Het klassieke afvalbeleid zit op zijn tandvlees. Willen we de sprong maken naar een afvalloze kringloopmaatschappij, dan moeten we het nieuwe materialenbeleid snel en doordacht invoeren.

In 2010 was er een daling van het totaal ingezamelde afval te noteren van 0,7%. Deze kleine daling is grotendeels veroorzaakt door een lager aanbod gift- en groenafval (-4,4%). Dit kan wellicht verklaard worden door een combinatie van het gewichtsafhankelijk maken (diftar) van de tarieven voor groenafval en klimatologische omstandigheden. Voor het overige is er een kleine daling te merken in de hoeveelheid ingezameld bouw- en sloopafval, terwijl de inzameling van houtafval met 3,4% toenam ten opzichte van 2009. Deze relatief kleine veranderingen zijn het gevolg van beter toezicht op containerparken, en toepassen van diftar.

Jeroen Gillabel

[lees verder](#)

~ Actueel ~

Vlaming wil uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Tijdens de opmaak van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV), de opvolger van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), tracht de overheid de bevolking zoveel mogelijk te betrekken bij het proces. Op die manier wil de Vlaamse Overheid input krijgen en een draagvlak creëren voor het nieuwe plan. Uit de resultaten van het participatieproces blijkt dat de Vlaming eerder zit te wachten op de uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, dan op een nieuw ruimtelijk beleidsplan.

Sinds vorige week staan een aantal rapporten in verband met participatie in kader van het BRV online. Enerzijds een rapport dat een overzicht geeft van de resultaten van de burger participatie campagne "ruimte voor morgen", anderzijds een rapport dat de resultaten weergeeft van een enquête bij overheden, experts en verenigingen. De gelijkenissen tussen de resultaten van beide bevragingen zijn opvallend.

Karliën Vandecasteele

[lees verder](#)

De resultaten van de burger participatie campagne "ruimte voor morgen"
De resultaten van een enquête bij overheden, experts en verenigingen

~ Actueel ~

Leden van milieuverenigingen weten meer over milieu

Gedragen Vlamingen die veel weten over milieubeleidsinstrumenten zich milieuvriendelijker? Uit onderzoek van de studiedienst van de Vlaamse regering blijkt van wel. De onderzoekers concluderen ook dat lidmaatschap van een milieuvereniging loont op verschillende vlakken. Leden hebben een betere milieukennis en zijn bezorgder over het milieu. Dat maakt dat ze ook milieuvriendelijker consumeren.

Vooraf vrouwen, lager opgeleiden en personen uit een lagere inkomensklasse weten minder over milieubeleidsinstrumenten. Maar ook jongeren zijn goed vertegenwoordigd in deze groep. In de groep met veel kennis vinden we een relatief groter aandeel van inwoners uit centrumsteden en een relatief kleiner aandeel van inwoners uit kleinere steden.

De studie peilde ook naar de reden om te kiezen voor milieuvriendelijk gedrag. Idealisme is de belangrijkste reden: mensen willen zich inzetten voor een gezond leefmilieu voor zichzelf en voor anderen. Bij Vlamingen met weinig kennis over milieu komt bezorgdheid over de gezondheid als reden dan weer dubbel zoveel voor dan bij Vlamingen met veel van deze kennis.

De respondenten werd gevraagd hoeveel vertrouwen ze hebben in verschillende bronnen van informatie over de oorzaken van milieuverontreiniging. De Vlamingen hebben het meeste vertrouwen in universitaire onderzoeksinstellingen, het onderwijs en milieu-organisaties.

Wij zijn blij dat de onderzoekers de milieuverenigingen zien als een belangrijke partner voor de overheid. "Deze organisaties kunnen kennis overbrengen naar hun leden ze helpen het draagvlak voor milieu verbeteren," besluiten de onderzoekers.

Kris Van Rossem

[Klik om de studie te openen.](#)

~ Ook dat nog ~

Tijd om de smartphone slim te maken

De smartphone zoals de iPhone, is niet zo slim als zijn naam laat vermoeden, toch niet als het om het ontwerp gaat. Dit is de boodschap van een nieuw spel ontwikkeld voor de smartphone door Molleindustria.

De donkere kant van de smartphone is al een tijd bekend. Denk maar aan milieu- en sociale problemen bij de ontginning van metalen die in smartphones zitten, een gebrek aan recyclage en bijgevolg een enorme

milieudruk veroorzaakt door export van afgedankte toestellen naar Afrika. Onlangs is een ontwikkelaar van toepassingen voor smartphones op het slimme idee gekomen om de gebruikers te wijzen op de problematiek. In een speciaal voor dit doel ontworpen "app" (toepassing voor de smartphone) wordt de speler op vrij choquerende wijze geconfronteerd met de duistere kant van de smartphone. Een slimme zet, gevolgd door een minder slimme zet van Apple. Luttele uren al nadat het spel te koop werd aangeboden, liet Apple het spel van zijn online winkel halen. Een doofpotoperatie die anno 2011 niet veel effect heeft, dankzij het alomtegenwoordige internet en de sociale media.

Om slimme telefoons en andere hoogtechnologische toestellen te maken, zijn nu eenmaal verschillende speciale metalen nodig, waarvan er zich geen of weinig voorraden in de VS of Europa bevinden. Dus moeten de Apples van deze wereld wel een beroep doen op landen als Congo en China om aan deze metalen te raken. Dat deze landen niet echt doordacht omspringen met mensenrechten, of in het geval van Congo zelfs moordende rebellen profiteren van de opbrengsten in plaats van de lokale bevolking, vergeten de producenten graag. Bovendien vernietigen de mijnactiviteiten de natuurlijke rijkdommen in de omgeving.

Aan de andere kant van de keten ligt dan weer een aanzienlijke berg afval. De hoogtechnologische toestellen zijn vaak een kort leven beschoren, en slechts een deel belandt in het beste geval op het containerpark. Van de meer dan 1 miljard verkochte gsm's per jaar, bijvoorbeeld, wordt slechts 1% gerecycleerd. De overige 99% verdwijnt uit de kringloop, via het restafval, of via illegale dumping in Afrika.

Daar drijft armoede mensen ertoe deze toestellen te verbranden om er waardevolle metalen uit te recupereren, met nefaste gevolgen voor gezondheid en milieu. Zijn er oplossingen?

Jeroen Gillabel

[lees verder](#)

[Wijzig uw abonnementsgegevens op bondbeterleefmilieu.be.](#)

© Copyright BBL 2011