

# VISIENOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft: Fit for 55**

## Samenvatting

Met deze visienota neemt de Vlaamse regering een algemeen standpunt in over de reeks wetgevende voorstellen die de Europese Commissie lanceerde op 14 juli 2021 onder de naam Fit for 55. Zo zorgt de Vlaamse regering ervoor dat ze met één stem spreekt en biedt ze de onderhandelaars op politiek en administratief niveau een houvast om binnen de verschillende deeldossiers coherente standpunten in te nemen die in lijn zijn met het regeerakkoord.

## 1. ALGEMENE SITUERING

Op 14 juli 2021 publiceerde de Europese Commissie het pakket 'Fit for 55', een reeks wetgevende voorstellen die als bedoeling hebben om het Europese kader inzake energie- en klimaatbeleid aan te passen aan de klimaatdoelstellingen die zijn vastgelegd in de Europese Klimaatwet. De Europese Klimaatwet trad in werking in juli 2021 en stelt een nieuwe Europese netto emissiereductiedoelstelling voorop van 55% tegen 2030, in vergelijking met referentiejaar 1990, en legt de doelstelling vast om tegen 2050 klimaatneutraliteit te behalen op Europees niveau. Deze Europese Klimaatwet vormt de bijdrage van de Europese Unie aan het behalen van de doelstelling uit het Akkoord van Parijs, namelijk de globale temperatuurstijging te beperken tot ver onder de 2°C in vergelijking met pre-industriële niveaus, en een maximumstijging van 1,5°C na te streven.

Met de lancering van de 'Fit for 55'-voorstellen maakt de Europese Commissie gebruik van haar wetgevende initiatiefrecht. Elk van de voorstellen zal in de komende maanden worden besproken in het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie, die samen tot een akkoord moeten komen vooraleer de nieuwe wetgeving van kracht wordt. Vlaanderen zal zich kritisch en constructief opstellen tijdens dit Europees en intra-Belgisch beleidsproces en neemt zich voor om zijn standpunten proactief te communiceren tijdens de Europese onderhandelingen.

Vanuit Vlaanderen steunen we de transitie naar een klimaatneutraal Europa en zetten hierbij ook maximaal in op de troeven waarover we beschikken zoals innovatie en technologische oplossingen voor de klimaatopwarming te helpen afremmen.

Vlaanderen stapt echter niet blind mee in de Fit for 55 voorstellen van de Europese Commissie. Ook al is er nood aan een weloverwogen en ondersteunend Europees beleid, het is cruciaal dat bij dit Europees beleid een aantal uitgangspunten gerespecteerd wordt:

- In de eerste plaats vindt Vlaanderen dat alle economische sectoren en alle Europese lidstaten evenwichtig moeten bijdragen om de Europese klimaatdoelstellingen te bereiken.
- Voor Vlaanderen is het essentieel dat het fit for 55 pakket:
  - niet leidt tot een verhoging van de belastingdruk of de energiefactuur in Vlaanderen;

- Het mogelijk maakt om de energiefactuur van onze burgers en bedrijven onder controle te houden door prijsschokken te voorkomen en structureel de energievraag te helpen verminderen;
- de concurrentiepositie van onze Vlaamse bedrijven en de koopkracht van de Vlaamse gezinnen vrijwaart;
- rekening houdt met het principe van kostenefficiëntie op Europees niveau.
- Daarnaast moet de Europese klimaatdoelstelling op een kosteneffectieve manier behaald worden, waarbij de andere niet-bindende doelstellingen (bv. rond hernieuwbare energie of energie-efficiëntie) de klimaatdoelstelling ondersteunen.
- Lidstaten moeten voor het behalen van hun nationale doelstellingen kunnen steunen op een sterk Europees kader van productnormering en -standaarden.
- Tot slot moeten lidstaten kunnen beschikken over voldoende flexibiliteit om op een kosteneffectieve manier invulling te geven aan de doelstellingen die worden voorgesteld.

Deze basisprincipes moeten er samen voor zorgen dat we tot een toekomstbestendig en kosteneffectief Europees klimaatbeleid komen dat kan steunen op een groot draagvlak onder de bevolking. Vlaanderen stelt vast dat een aantal van deze uitgangspunten op dit moment onvoldoende wordt gevolgd in het fit for 55 pakket van de Europese Commissie. Vlaanderen zal zich kritisch en constructief opstellen bij de onderhandelingen over dit pakket om dit nog bij te sturen.

## 2. STANDPUNTEN VOOR PRIORITAIRE DOSSIERS

### 2.1. Herziening Effort Sharing Regulation

Wat betreft het voorstel van de Europese Commissie voor de Effort Sharing Regulation wil Vlaanderen inzetten op drie elementen:

1. In eerste instantie beoogt Vlaanderen om de Europese 55% doelstelling op een meer evenwichtige manier te verdelen tussen de lidstaten, en zo ook de voorgestelde doelstelling voor België van 47% te verlagen
2. Daarnaast zal Vlaanderen bottom-up nagaan welke bijdrage het kan leveren aan een aangescherpte Belgische doelstelling. We houden daarbij ook rekening met het effect van het bijkomend normerend EU-kader van Fit for 55 wanneer dit duidelijk wordt.
3. Tot slot is het ook noodzakelijk dat er bijkomende flexibiliteit voorzien wordt om België in staat te stellen de opgelegde doelstelling te realiseren

Vlaanderen stelt concreet volgende aanpassingen voor:

1. Alle Europese lidstaten moeten voldoende bijdragen aan het behalen van de aangescherpte Europese klimaatdoelstellingen. Hiervoor is het belangrijk dat het verschil tussen de hoogste en laagste nationale emissiereductiedoelstelling binnen de ESR (de zogenaamde spread) verkleint. Vlaanderen vraagt daarom dat de Europese Commissie alsnog een kleinere spread voorstelt, in plaats van vast te houden aan de huidige spread van 40%.
2. Het voorstel van de Europese Commissie voorziet op dit moment enkel een “additional reserve” voor flexibiliteit met de LULUCF-sector, waarvan het gebruik echter zeer onzeker is. Vlaanderen bekijkt of het aanpassingen kan suggereren aan bestaande flexibiliteitsmechanismen om hun effectiviteit te verbeteren, zoals het aanpassen van ESR-LULUCF flexibiliteit. Het is in elk geval essentieel om bijkomende flexibiliteitsmechanismen te voorzien en de nodige wijzigingen door te voeren aan de Europese Klimaatwet om ook internationale flexibiliteit toe te laten.

3. Om bijkomende flexibiliteit voor de ESR doelstelling te voorzien, stelt Vlaanderen voor om gebruik te maken van de rechten in de marktstabiliteitsreserve. Vlaanderen gaat niet akkoord met het volledig annuleren van rechten uit deze reserve. In plaats van deze rechten volledig te annuleren moeten deze rechten via een veiling toegankelijk zijn voor lidstaten als een bijkomende vorm van flexibiliteit voor het realiseren van de aangescherpte ESR doelstellingen. De inkomsten van deze veiling kunnen gebruikt worden als financieringsbron voor het innovatiefonds, een Europees Sociaal Klimaatfonds of verdeeld worden over de lidstaten.

Verder vraagt Vlaanderen ook duidelijkheid aan de Europese Commissie over de modellering en onderliggende assumpties die aan de basis liggen van de berekening van de kostenefficiënte doelstellingen van de lidstaten.

## 2.2. Herziening ETS-Richtlijn – Emissiehandel voor gebouwen en wegtransport

Vlaanderen heeft fundamentele problemen met het voorstel van de Europese Commissie om gebouwen en wegtransport op te nemen in een nieuw Europees ETS.

In opdracht van VEKA werd een studie uitgevoerd waarin de impact voor Vlaanderen onderzocht werd van de invoering van een dergelijk Europees ETS systeem voor gebouwen en wegtransport. Uit deze studie bleek onder meer:

- dat bij een koolstofprijs van 100 euro/ton CO<sub>2</sub>, dit ETS systeem voor een gemiddeld Vlaams gezin zou leiden tot een verhoogde energiefactuur van zo'n 460 euro per jaar;
- zelfs bij een koolstofprijs van meer dan €100/t CO<sub>2</sub>eq zou de invoering van dit systeem slechts tot bescheiden reducties leiden in transport en gebouwen tegen 2030, onder meer omdat het systeem pas ingevoerd wordt in 2026, alsook omwille van de lage prijselasticiteit;
- Volgens het voorstel van de Europese Commissie zouden bovendien niet alle inkomsten die in Vlaanderen gegenereerd worden met dit systeem terugvloeien naar Vlaanderen. Over de periode 2026-2030 zou Vlaanderen via dit systeem zo'n 420 miljoen euro zien wegvloeien naar andere lidstaten.
- het voorstel van de Commissie zou tussen €5 en €8 miljard aan veilingopbrengsten genereren voor het Vlaams Gewest in de periode 2026-2030. De gemiddelde beschikbare veilingopbrengst per gezin zou €346 per jaar bij een prijs van €100/t CO<sub>2</sub>eq.

Vlaanderen vindt niet dat een Europees emissiehandelssysteem een geschikte manier is om de nodige emissiereducties te realiseren in gebouwen en transport. De effectiviteit van emissiehandel hangt namelijk af van de prijselasticiteit, de beschikbaarheid van betaalbare alternatieven en de investeringscyclus. Door de lage korte termijn prijselasticiteiten, heeft een ETS voor gebouwen en wegtransport op korte termijn nauwelijks impact op o.a. diepgaande renovatie, de transportvraag en de model shift. Een Europese ETS-prijs voor gebouwen en transport zal bovendien te laag zijn om sturend te zijn in rijkere lidstaten en te hoog om aanvaardbaar te zijn in armere lidstaten. Hierdoor dreigt dit instrument niet te werken en uit te draaien op een Europese belasting die niet sturend is. Daarnaast is Vlaanderen bezorgd dat het instrument de invoering van bepaalde gewestelijke maatregelen kan bemoeilijken. Een Europees ETS systeem garandeert ook geen voorspelbaarheid over het prijssignaal, en bovendien heeft Vlaanderen ook quasi geen vat op het design van de maatregel.

Lidstaten zijn het best geplaatst om zelf het beleid vorm te geven om de nodige emissiereducties te realiseren voor deze sectoren, via bijvoorbeeld taks-verschuivingen, normerend kader en stimulerende maatregelen.

Vlaanderen gelooft wel dat bepaalde Europese instrumenten, zoals CO<sub>2</sub>-normen voor voertuigen belangrijk zijn om de nodige emissiereducties te verwezenlijken. Indien er toch een vorm van koolstofbeprijzing op Europees niveau zou ingevoerd worden, blijft het voor Vlaanderen cruciaal dat

eventuele opbrengsten uit koolstofbeprijzing volledig moeten terugvloeien naar de lidstaten/regio's waar deze opbrengsten gegenereerd worden. Op die manier kunnen lidstaten maatregelen nemen om de sociale impact van dit instrument te beperken en om energie- en mobiliteitsarmoede tegen te gaan.

### **2.3. Sociaal Klimaatfonds**

Vlaanderen deelt de bezorgdheid omtrent de sociale impact van het nieuw voorgestelde ETS en gaat akkoord dat het noodzakelijk is om maatregelen te nemen om energie- en mobiliteitsarmoede tegen te gaan. Voor Vlaanderen heeft het voorstel inzake het Sociaal Klimaatfonds echter een aantal fundamentele tekortkomingen.

Zo gaat de invoering van dit fonds in het voorstel van de Commissie gepaard met een significante bijkomende solidariteit tussen lidstaten. Volgens een studie die werd uitgevoerd in opdracht van VEKA zou Vlaanderen een netto bijdrage leveren aan dit fonds van zo'n 420 miljoen euro over de periode 2026-2030.

De invoering van het voorgestelde Sociaal Klimaatfonds zou ook leiden tot een grote administratieve last voor de lidstaten. Daarnaast is het onnodig dat de financiering van sociaal klimaatbeleid verloopt via een nieuw Europees fonds. De lidstaten zijn zelf beter geplaatst om energie- en mobiliteitsarmoede tegen te gaan. Vlaanderen stelt daarom voor dat lidstaten minstens 25% van hun eigen middelen die voortvloeien uit het nieuwe ETS te voorzien voor sociale compensaties die structureel een oplossing bieden (bijvoorbeeld hogere stimulansen voor energiebesparende investeringen). Deze aanpak is ook meer in lijn met het subsidiariteitsprincipe.

Vanuit Vlaanderen ondersteunen we de extra aandacht die uitgaat naar de sociale dimensie van het klimaatbeleid, maar vragen we om deze zoveel mogelijk binnen het huidig kader voor de nationale energie- en klimaatplannen te integreren. Indien er op Europees niveau alsnog een sociaal klimaatfonds wordt opgericht, is het belangrijk voor Vlaanderen dat dit niet gefinancierd wordt met de opbrengsten van de uitbreiding van het ETS-systeem. In de context van het volledige Fit for 55-pakket kan Vlaanderen wel akkoord gaan dat er een Europees Sociaal Klimaatfonds wordt ingevoerd dat bijvoorbeeld gefinancierd wordt op volgende manieren:

- Door de ETS-veilingopbrengsten die in het Commissievoorstel voorzien zijn voor een verhoging van het Moderniseringsfonds in de plaats aan te wenden voor de financiering van het Sociaal Klimaatfonds.
- Door de inkomsten van de bijkomende flexibiliteit via de veiling van rechten uit de marktstabiliteitsreserve (gedeeltelijk) aan te wenden voor de financiering van het Sociaal Klimaatfonds

### **2.4. CO<sub>2</sub>-emissienormen voor nieuwe personenauto's en lichte bedrijfs-voertuigen**

Vlaanderen moet maximaal kunnen steunen op een duidelijk en coherent Europees kader om de eigen doelstellingen te behalen voor emissiereducties en luchtkwaliteit. Naast emissiereducties zullen aangescherpte CO<sub>2</sub>-doelstellingen immers resulteren in een significante reductie van de NO<sub>x</sub>-uitstoot van wegtransport (momenteel verantwoordelijk voor ca. 20% van de totale NO<sub>x</sub>-uitstoot in Vlaanderen) en bijgevolg bijdragen aan een verdere verbetering van de luchtkwaliteit en een vermindering van de vermisting. Vlaanderen benadrukt dan ook het belang van een ambitieus Europees kader voor de verdere vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van auto's en bestelwagens.

Om die reden pleit Vlaanderen voor het opnemen in deze Europese regelgeving van 2030 als uitfaseringsdatum voor de verkoop van voertuigen met een interne verbrandingsmotor. Het is echter belangrijk om de sociaaleconomische haalbaarheid van deze ambitieuze doelstellingen steeds te monitoren.

Omdat Vlaanderen al op korte termijn maximaal moet kunnen steunen op Europese actie om de eigen specifieke doelstellingen (rond emissiereducties, luchtkwaliteit,...) te behalen is het niet akkoord om de huidige normen in de periode vóór 2030 ongewijzigd te laten. Vlaanderen roept op tot het afschaffen van het ZLEV bonusmechanisme vanaf 2027 en het afschaffen van de afwijkingen voor bepaalde kleine fabrikanten. De doelstelling voor 2025 kan eventueel ook verhoogd worden (met eventueel banking flexibiliteit) naar -20%.

## **2.5. Herziening ETS-Richtlijn & CBAM – Emissiehandel voor industrie, elektriciteitsproductie, lucht- en scheepvaart & bescherming tegen koolstoflekage**

Als één van de belangrijkste instrumenten van het Europese klimaatbeleid heeft het EU ETS al een significante bijdrage geleverd aan het terugdringen van de Europese emissies. Vlaanderen onderstreept dat het ETS een stabiel en voorspelbaar kader moet blijven bieden, zodat bedrijven lange termijn beslissingen kunnen nemen en kunnen investeren in koolstofarme en klimaatneutrale technologieën. Het is hiervoor belangrijk dat deze herziening van de ETS-richtlijn toekomstbestendig is en dat het kan steunen op een evenwichtig maatregelenpakket op vlak van het ambitieniveau, het behoud van de concurrentiekracht van de industrie, de solidariteitsmechanismen en het aanmoedigen van innovatie.

Op vlak van ambitieniveau, gaat Vlaanderen akkoord met het principe van een kostenefficiënte verdeling tussen de ETS en ESR sectoren. De herziening van het ETS moet voldoende flexibiliteit laten in het licht van het economische herstel, om prijsspieken te vermijden. Daarom gaat Vlaanderen niet akkoord met de voorgestelde éénmalige verlaging van het emissieplafond (de “cap”) in het jaar na goedkeuring van de Richtlijn. Verder wenst Vlaanderen dat de hoeveelheid vrij te geven rechten uit de marktstabiliteitsreserve in lijn is met de instroomgrootte en gaat Vlaanderen niet akkoord met het annuleren van rechten uit de reserve. In plaats hiervan kan een deel van de rechten beter gebruikt worden als een bijkomende vorm van flexibiliteit voor de ESR doelstellingen van de lidstaten geveild worden waarbij de inkomsten gebruikt worden als financieringsbron voor het innovatiefonds, een Europees Sociaal Klimaatfonds of verdeeld worden over de lidstaten.

Om de concurrentiepositie van bedrijven te beschermen, dient er blijvend over gewaakt te worden dat er geen CO<sub>2</sub> weglekt naar regio's buiten de EU met minder strenge klimaatregels. Daarom wil Vlaanderen dat er voldoende rechten worden voorzien voor kosteloze toewijzing via een bottom-up benadering. Op die manier is de toewijzing enkel gebaseerd op installatierrelevante data en wordt er afgestapt van het gebruik van een vast percentage om de totale beschikbare hoeveelheid voor kosteloze toewijzing te bepalen. Indien een bottom-up aanpak niet gevolgd wordt is het belangrijk dat zolang het niet duidelijk is of de cross-sectorale correctiefactor moet toegepast worden, de gratis rechten die voorzien waren voor CBAM sectoren niet overgeheveld worden naar het innovatiefonds zoals de Commissie voorstelt. Deze rechten moeten prioritair ingezet worden om de cross-sectorale correctiefactor te vermijden. Deze rechten kunnen daarnaast ook ingezet worden ter bescherming van het carbon leakage risico voor exporterende CBAM sectoren. Indien een deel van deze rechten toch geveild zou worden kunnen de inkomsten mogelijk ook gebruikt worden voor de financiering van een Innovatiefonds.

Vlaanderen staat positief tegenover de verhoging van de maximale aanscherping van de EU-wide product benchmarks van 1,6% naar 2,5%. Voor de brandstof en warmte benchmarks vraagt Vlaanderen dat de maximale aanscherping 1,6% blijft. Het is hierbij wel belangrijk dat de benchmarks voldoende representatief zijn.

De Europese Commissie stelt ook voor om het huidige systeem voor bescherming tegen koolstoflekage voor een aantal sectoren te vervangen door een mechanisme voor koolstofcorrectie aan de grens (CBAM). Het is cruciaal dat dit instrument in de praktijk kan functioneren en tegelijk ook voldoende effectief is. Vlaanderen verwelkomt in die zin dat het voorstel regels voorziet rond

monitoring, rapportage en onafhankelijke verificatie en dat producenten worden toegelaten om hun werkelijke emissies te bewijzen. Verder is het echter ook noodzakelijk dat er geen vermindering is van het huidige beschermingsniveau voor de producten die niet onder het toepassingsgebied van CBAM vallen, zoals producten voor export of verder in de Europese waardeketen.

Verschillende impact assessments tonen aan dat elektrificatie een belangrijk stuk van de klimaatoplossing vertegenwoordigt voor de industrie. Indirecte emissiekostcompensatie is daarom een noodzakelijke aanvulling op de directe toewijzing. Vlaanderen stelt echter voor om hier een geharmoniseerd Europees instrument van te maken, gefinancierd met Europese middelen. Dit zou zorgen voor een level playing field tussen verschillende lidstaten.

Opbrengsten uit een CBAM en uit het ETS veilingen moeten volledig terugvloeien naar de lidstaten/regio's waar deze opbrengsten gegenereerd worden. De Vlaamse regering gaat dan ook niet akkoord met het inzetten van (een deel van) de veilingopbrengsten als EU eigen middelen. Vlaanderen is ook niet akkoord met de voorgestelde verhoging van het Moderniseringsfonds. Deze vorm van solidariteit loopt al vele jaren en moet in de eerste plaats meer doelgericht worden ingezet. In dit verband verwelkomt Vlaanderen dat middelen uit het Moderniseringsfonds niet meer gebruikt kunnen worden voor de financiering van fossiele brandstoffen.

Voor Vlaanderen is het cruciaal dat er een continue focus is op de ontwikkeling, demonstratie en opschaling van nieuwe technologieën, zoals carbon capture usage/storage (CCU/S), waterstof, elektrificatie, het gebruik van bio-gebaseerde grondstoffen en circulariteit. In die zin steunt Vlaanderen de opname van het voorgestelde mechanisme Carbon Contracts for Difference in het Innovatiefonds. Hierbij moet een coherent kader ontwikkeld worden dat het reductiepotentieel van CCU/S-technologieën erkent en tegelijkertijd de milieu-integriteit van het EU-ETS waarborgt. Het voorstel van de Commissie om voorwaarden voor CCU/S te verduidelijken en de transportmogelijkheden voor CCU/S te verbreden, vormt een stap in de goede richting. Vlaanderen steunt het Commissievoorstel om de kosteloze toewijzing voor de luchtvaart uit te faseren en pleit ervoor om deze toewijzing nog sneller af te schaffen. Vlaanderen staat eveneens positief tegenover de opname van scheepvaart binnen het ETS. Ook deze sectoren moeten immers hun bijdrage leveren aan de Europese klimaatdoelstellingen.

## **2.6. Herziening Richtlijn Hernieuwbare Energie**

Voor Vlaanderen is het halen van de klimaatdoelstelling prioritair, de verschillende hefboomen hiervoor (energie-efficiëntie, hernieuwbare energie, koolstofarme technologieën en energiedragers etc.) moeten flexibel, op kostenefficiënte wijze en technologie-neutraal ingezet kunnen worden.

Vlaanderen steunt daarom de keuze om geen bindende nationale doelstellingen vast te leggen, omdat dit toelaat dat lidstaten op kosteneffectieve wijze bijdragen aan de Europese doelstelling. Dit principe mag echter niet ondergraven worden door de werking van het 'enhanced gap-filling'-mechanisme. Om diezelfde reden moeten voor Vlaanderen de bindende subdoelstellingen die in het voorstel ingevoerd worden met betrekking tot transport, warmte en koeling en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische origine (RFNBO) geschrapt worden. Dit druist immers in tegen de flexibiliteit die nodig is om kostenefficiënt de klimaatdoelstellingen te halen.

Vlaanderen ondersteunt de maatregelen voor RFNBO's en low-carbon fuels voor zover deze kostenefficiënt kunnen bijdragen aan het decarboniseren van sectoren zoals zwaar transport, luchtvaart en scheepvaart over langere afstanden wanneer deze niet kunnen geëlektrificeerd worden. De doelstellingen inzake RFNBO's voor industrie zijn voor Vlaanderen zeer ambitieus en zelfs onrealistisch gezien het beperkte potentieel voor hernieuwbare energie en de aanwezigheid van significante industriële clusters. Deze doelstelling, die voornamelijk geldt voor één sector, zal een ongelijk speelveld creëren voor de industrie in Europa, zoals ook aangegeven wordt in de impact assessment. Voor Vlaanderen moet de bindende doelstelling voor RFNBO's in industrie of transport

dan ook geschrapt worden. De uptake van hernieuwbare energie in industrie of transport moet via een stimulerend kader van flankerende maatregelen worden bevorderd, zonder daarbij bindende doelstellingen op te leggen aan industrie of transport in het algemeen.

Met betrekking tot de regels rond bosbiomassa is Vlaanderen sterk voorstander van een duurzame aanpak die ontbossing en verlies aan biodiversiteit vermijdt. Vlaanderen staat wel positief tegenover de voorkeur voor een meer gecascadeerd gebruik van hout, waarbij dit materiaal in de eerste plaats op de meest nuttige en hoogwaardige manier wordt gebruikt, om pas in de tweede plaats in aanmerking te komen als brandstof. Het is wel belangrijk dat uitzonderingen op cascadering beperkt worden, zodat dit basisprincipe niet wordt ondergraven. Tevens verwelkomt Vlaanderen de uitbreiding van no-go zones ter bescherming van de meest kwetsbare en biodiverse bossen en vraagt het om een snelle uitfasering op Europees niveau van overheidssteun voor biomassa die niet bestaat uit afval en residuen.

## 2.7. Herziening Richtlijn Energie-Efficiëntie

Het is positief dat het voorstel inzake de Richtlijn Energie-Efficiëntie voorziet in een indicatieve nationale bijdrage en geen bindende nationale doelstelling, zodat lidstaten op kosteneffectieve wijze kunnen bijdragen aan de Europese doelstelling. Dit principe mag echter niet ondergraven worden door de werking van het 'enhanced gap-filling'-mechanisme.

Vlaanderen vindt het geen goede zaak dat een aantal maatregelen niet meer mogen worden meegeteld bij het berekenen van de energiebesparing. Zo kunnen maatregelen rond directe verbranding van fossiele brandstoffen niet langer meetellen, alhoewel deze op dit moment een belangrijk deel vormen van de energie-efficiëntiewinsten in Vlaanderen. Daarnaast kunnen winsten die het gevolg zijn van Europees beleid niet meegenomen worden in de berekening. Dit kan door de herziening van het EU ETS en het voorgestelde ETS gebouwen en wegtransport ook een grote impact hebben, omdat niet duidelijk is hoe gewestelijke maatregelen als een kilometerheffing wel nog in rekening gebracht kunnen worden voor het behalen van de doelstelling.

Om deze redenen stelt Vlaanderen dat het bindend karakter van de energiebesparingsdoelstelling in het nieuwe artikel 8 afgeschaft moet worden en dat er geen beperking mag komen van de maatregelen die meetellen voor het behalen van de doelstelling. Daarenboven is een verhoging naar 1,5% onhaalbaar. Daarnaast dringt Vlaanderen erop aan om de administratieve complexiteit rond de energiebesparingsverplichting aan te pakken. Op die manier kunnen er ambitieuze en reële energie-efficiëntiewinsten geboekt worden, kan het level playing field binnen de EU gevrijwaard blijven en is een verdere duurzame economische groei mogelijk.

## 3. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse regering beslist haar goedkeuring te geven aan de inhoud van de visienota 'Fit for 55'.

Deze visienota houdt geen financieel of budgettair engagement in vanwege het Vlaams Gewest of de Vlaamse Gemeenschap.

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme,

Zuhal DEMIR