

**VOORONTWERP VAN DECREET BETREFFENDE HET VERVOER VAN  
KoolstofDIOXIDE DOOR MIDDEL VAN PIJPLEIDINGEN IN HET  
VLAAMSE GEWEST**

*Het voorontwerp van decreet voert een regelgevend kader in voor het vervoer van koolstofdioxide via pijpleidingen op het grondgebied van het Vlaamse Gewest.*

**MEMORIE VAN TOELICHTING**

**I. ALGEMENE TOELICHTING**

**A. Situering**

BELEIDSDOMEIN: Omgeving  
BELEIDSVELD: Klimaat

**B. Context**

**i) Probleemstelling en omgevingsanalyse**

Het huidige regelgevende kader voor het transport en de opslag van koolstofdioxide via pijpleidingen is gebaseerd op de Richtlijn 2009/31/EG betreffende de geologische opslag van kooldioxide en tot wijziging van Richtlijn 85/337/EEG van de Raad, de Richtlijnen 2000/60/EG, 2001/80/EG, 2004/35/EG, 2006/12/EG en 2008/1/EG en Verordening (EG) nr. 1013/2006 van het Europees Parlement en de Raad (hierna: de CCS-richtlijn). Deze richtlijn werd in het Vlaams Gewest omgezet via het decreet van 8 mei 2009 betreffende de diepe ondergrond (hierna: het Decreet Diepe Ondergrond). Het decreet werd uitgevoerd via het besluit van de Vlaamse Regering van 15 juli 2011 tot uitvoering van het decreet van 8 mei 2009 betreffende de diepe ondergrond en tot wijziging van diverse besluiten (hierna: het Besluit Diepe Ondergrond).

Stakeholders gaven aan dat het kader voor het transport van koolstofdioxide, zoals neergelegd in de CCS-richtlijn en geïmplementeerd via het Decreet Diepe Ondergrond en Besluit Diepe Ondergrond, niet voldoende was om het transport van koolstofdioxide via pijpleidingen te faciliteren. Het kader is immers bijzonder beknopt en regelt slechts heel beperkt de verschillende aspecten van het vervoer van koolstofdioxide met het oog op geologische opslag. Bovendien bleef het kader ook beperkt tot vervoer van koolstofdioxide voor geologische opslag: vervoer van koolstofdioxide voor gebruik in bv. voedingsprocessen werd expliciet niet geregeld in de richtlijn en zijn uitvoeringswetgeving.

Het voorliggende ontwerp van decreet voert dan ook een duidelijker en meer uitgewerkt kader in voor het vervoer van koolstofdioxide op het grondgebied van

het Vlaamse Gewest. De principiële uitgangspunten van dit nieuwe regelgevende kader zijn de volgende:

- In de eerste plaats moet het kader de opkomende markt voor het transport van koolstofdioxide faciliteren. De consultatie met de stakeholders bracht immers aan het licht dat een meer uitgewerkt kader nodig was om de opkomende markt voor koolstofdioxide te faciliteren. De bepalingen rond het transport waren immers relatief beperkt met een focus op een *negotiated access*-regime voor de toegang tot bestaande pijpleidingen voor het vervoer van koolstofdioxide met het oog op opslag. Het nieuwe kader moet marktpartijen daarbij meer houvast bieden bij het opzetten van projecten rond CCUS (Carbon Capture, Utilisation and Storage) en het maken van investeringsbeslissingen in afvanginstallaties, pijpleidingen voor het vervoer van koolstofdioxide, terminals voor vloeibaarmaking etc.
- Een zacht maar gebalanceerd kader, met voldoende aandacht voor de noden van de toekomstige beheerders van lokale clusters, het vervoersnetwerk en terminals voor vloeibaarmaking enerzijds en de noden van producenten van koolstofdioxide die CCUS aanwenden om hun processen te decarboniseren of koolstofdioxide gebruiken in hun productieprocessen anderzijds.
- Het decreet is niet van toepassing op pijpleidingen voor het vervoer van koolstofdioxide die de eigen site niet overschrijden. Deze infrastructuur wordt niet gereguleerd door dit ontwerp van decreet.
- De centrale rechtsfiguren in het ontwerp zijn het vervoersnetwerk enerzijds en de lokale cluster anderzijds. Beiden zijn netwerken voor het vervoer van koolstofdioxide, maar ze hebben een fundamenteel andere finaliteit. Waar een lokale cluster producenten van koolstofdioxide binnen een bepaald geografisch gebied met elkaar verbindt, is het doel van het vervoersnetwerk het organiseren van het vervoer tussen lokale clusters onderling, tussen lokale clusters en de andere gewesten binnen België en tussen de lokale clusters en netwerken in het buitenland of in de Noordzee. Deze tweedeling heeft verschillende voordelen. Het maakt een ontwikkeling van het net op twee snelheden mogelijk (aangezien lokale initiatieven waarschijnlijk sneller zullen ontwikkelen), maar garandeert ook dat in de relaties met andere gewesten en het buitenland er één beheerder is (wat voordelen biedt voor interoperabiliteit, compatibiliteit met buitenlandse netten, grensoverschrijdende standaarden voor kwaliteit van vervoerde koolstofdioxide, etc.).
- De ontwikkeling van de lokale clusters en het vervoersnetwerk gebeurt in eerste instantie via de ontwikkelingsplannen. Deze ontwikkelingsplannen zijn indicatief en dus niet-bindend. De markt voor het vervoer van koolstofdioxide is immers nog jong, en de verwachting is dan ook dat deze plannen in de beginjaren (sterk) zullen wijzigen.
- Complementair aan de ontwikkeling via de ontwikkelingsplannen is er ook een systeem van reactieve netontwikkeling. Weigert de beheerder van een lokale cluster, het vervoersnetwerk of een terminal voor vloeibaarmaking de toegang wegens te weinig capaciteit, dan voert de beheerder in kwestie de nodige capaciteitsverhogende werkzaamheden uit als die technisch en economisch verantwoord zijn.
- Ook terminals voor vloeibaarmaking zullen een belangrijke rol spelen in de CCS-markt, zeker in de beginjaren van de markt waar verscheping van

koolstofdioxide een belangrijke schakel in de keten zal zijn. Daarom wordt ook regulering ingevoerd voor deze terminals voor vloeibaarmaking. Anders dan voor de lokale clusters en het vervoersnetwerk worden beheerders niet aangewezen door de Vlaamse Regering en moeten zij geen periodiek ontwikkelingsplan opstellen.

- Op de lokale clusters en het vervoersnetwerk geldenvoorwaarden rond de te hanteren tarieven. Of de gehanteerde tarieven conform de decretale principes zijn wordt nagegaan door de VREG, die voor de markt voor het vervoer van koolstofdioxide wordt aangewezen als regulator. Deze principes zijn niet van toepassing op het vervoer via gesloten industrieel net voor koolstofdioxide of voor de vloeibaarmaking van koolstofdioxide via een terminal voor vloeibaarmaking. Voor deze twee geldt een regime van onderhandelde nettoegang.
- Een aanpassing van het Decreet Diepe Ondergrond. Het Decreet Diepe Ondergrond blijft daarbij alle aspecten van geologische opslag van koolstofdioxide in de Vlaamse ondergrond regelen. De aspecten rond het transport van koolstofdioxide via pijpleidingen op het grondgebied van het Vlaams Gewest worden geregeld in het voorliggende ontwerpdecreet.
- De bepalingen van de nutssectoren zoals opgenomen in de wet van 17 juni 2016 zijn niet van toepassing op de beheerders van een lokale cluster, het vervoersnetwerk, een terminal voor vloeibaarmaking of een gesloten industrieel net voor koolstofdioxide.

## **ii) Beleidskader**

De Vlaamse Regering gaf in verschillende beleidsdocumenten aan dat CCUS een integraal deel zou uitmaken van haar beleid inzake reductie van de broeikasgasuitstoot in het Vlaams Gewest.

### Vlaamse klimaatstrategie 2050

*"Maatregelen op het vlak van energie-efficiëntie, het inzetten op klimaatneutrale bronnen en het hergebruik van materialen, verminderen de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen en leiden tot CO<sub>2</sub>-reducties. Als deze maatregelen echter onvoldoende emissiereducties opleveren, vormt de afvang en opslag of hergebruik van de CO<sub>2</sub> (carbon capture, utilisation and storage of CCUS) een beloftevolle weg om resterende emissies te elimineren. Daarbij wordt CO<sub>2</sub> die ontstaat op de plaats van productie opgevangen, hetzij voor definitieve opslag (CCS) hetzij voor verwerking in producten (CCU). Op termijn zullen via CCU zoveel mogelijk CO<sub>2</sub> emissies in een gesloten kringloop blijven. Om CCUS toepassingen te faciliteren onderzoeken we vanuit de overheid de oprichting van een CO<sub>2</sub> backbone: een netwerk van pijpleidingen voor de (tijdelijke) opslag, transport en gebruik van CO<sub>2</sub> ter bevordering van de circulaire koolstofeconomie."*

### Vlaams Regeerakkoord 2019 - 2024

*"We ondersteunen de uitbouw van CCS-netwerken en CCU-installaties (Carbon Capture & Storage/Usage), en doen hiervoor maximaal beroep op Europese middelen."*

### Het Vlaams Energie-en klimaatplan 2021-2030

*"Een CO<sub>2</sub>-backbone moet dienen voor de (tijdelijke) opslag, het transport en het gebruik van CO<sub>2</sub> ter bevordering van de circulaire koolstofeconomie. Enerzijds kan*

*de afgevangen CO2 hergebruikt worden in industriële processen, zodat de koolstof doorheen de waardeketen in circulatie gehouden wordt. Anderzijds kan de CO2 tijdelijk opgeslagen worden met het oog op permanente ondergrondse opslag in het buitenland, zogenaamde carbon capture & storage (CCS)."*

#### De Vlaamse waterstofstrategie

*"Het is duidelijk dat waterstof en CO2 in zeer veel toepassingen gekoppeld zijn aan mekaar. Bijvoorbeeld als het gaat over blauwe waterstof waarbij de vrijgekomen CO2 wordt opgevangen en gestockeerd of hergebruikt. Maar ook voor onze Vlaamse industrie zal het noodzakelijk zijn om de CO2 uitstoot op te vangen en te hergebruiken, waarvoor waterstof dus noodzakelijk is. Het is dus ook belangrijk in Vlaanderen om voldoende aandacht te hebben voor de technische en economische haalbaarheid van CO2 infrastructuur ter ondersteuning van Carbon Capture, Utilization (CCU) & Storage (CCS) te onderzoeken. Deze toepassingen kunnen immers op korte termijn, gezien de maturiteit en kost, een belangrijke bijdrage leveren tot de klimaatdoelstellingen. Opnieuw, hier zullen de havens een belangrijke rol spelen met de sterke chemische clusters en staalindustrie. We verwijzen hierbij ook naar de steun die de Vlaanderen heeft toegekend voor de haalbaarheidsstudie voor de oprichting van een CO2-backbone, voor de (tijdelijke) opslag, transport en gebruik van CO2 ter bevordering van de circulaire koolstofeconomie. Deze studie loopt momenteel bijvoorbeeld al in de haven van Antwerpen in het Antwerp@C project waarbij wordt gekeken om zelfs zuivere CO2 kan gebruikt worden om met hernieuwbare waterstof circulaire moleculen en producten te maken."*

#### Visienota CCUS

Op 26 november 2021 nam de Vlaamse Regering, op voordracht van de minister voor omgeving en de minister voor innovatie, kennis van de visienota CCUS.<sup>1</sup> In deze nota zet de Vlaamse Regering zijn visie op de rol en toekomst van CCUS in het Vlaamse klimaatbeleid uiteen. De Vlaamse Regering gaf daarbij enkele grote assen waarlangs het verdere beleid rond CCUS zou worden opgebouwd:

- 1) De Vlaamse Regering wil een kostenefficiënt klimaatbeleid met aandacht voor competitiviteit van de industrie;
- 2) De Vlaamse Regering staat dan ook positief tegenover CCUS, dat een belangrijk instrument kan worden in een dergelijk klimaatbeleid;
- 3) Er is nood aan een faciliterend Europees beleid rond industriële klimaattransitie, in het bijzonder voor CCUS;
- 4) De Vlaamse Regering zorgt voor een maximale slaagkans bij EU financiering in Vlaanderen;
- 5) De Vlaamse Regering wil werk maken van de uitbouw van geschikte CCUS-infrastructuur;
- 6) De Vlaamse Regering wil een regelgevend kader voor het transport van koolstofdioxide uitwerken;
- 7) En de Vlaamse Regering zet in op strategische partnerships met de pionierslanden inzake CCUS.

Het voorliggende ontwerpdecreet geeft uitwerking aan de zesde as. Een duidelijk en faciliterend kader zal bovendien ook een positieve invloed hebben op de vijfde as.

---

<sup>1</sup> VR 2021 2611 MED.0413/1.

Overigens werd recentelijk nog een bilaterale regeling<sup>2</sup> afgesloten tussen het Vlaamse Gewest, de federale staat en Denemarken omtrent het grensoverschrijdend transport van koolstofdioxide voor geologische opslag. Daarmee was het Vlaamse Gewest, in constructieve samenwerking met de federale staat, één van de absolute pioniers in de uitwerking van een faciliterend internationaalrechtelijk kader rond CCS.

### **C. Totstandkomingsprocedure**

Het ontwerp van decreet is het resultaat van een voorbereidend traject. In de eerste helft van 2022 werd een advies besteld over het regelgevend kader rond CCUS. Het advies ging daarbij in op verschillende aspecten:

- Zo werd er een juridische analyse gemaakt van het huidige kader rond CCUS;
- Ook werd er een economische analyse gemaakt van de verschillende marktmodellen die bestonden in de verschillende landen met een voorlopersrol inzake CCUS (Verenigd Koninkrijk, Nederland, Noorwegen).

Het advies werd opgevolgd door een stuurgroep van de verschillende Vlaamse departementen, agentschappen en andere entiteiten die te maken (zullen) krijgen met CCS-projecten binnen hun werkdomein. Ook de decentrale havenbedrijven met CCS-projecten op stapel werden betrokken bij het opstellen van het advies.

Het advies signaleerde verschillende juridische en beleidsmatige lacunes in het huidige regelgevende kader. Op basis van deze studie (waarvan de resultaten ook werden besproken met de stakeholders) werd een blauwdruk van regelgevend kader opgesteld. Deze blauwdruk bevatte enkele krachtlijnen van het nieuwe regelgevende kader. Met deze blauwdruk werd dan een consultatie uitgevoerd bij de leden van de stuurgroep van de bovenvermelde studie, maar ook met private stakeholders. Hierbij werden private en publieke ondernemingen met CCS-projecten in de nabije toekomst bevraagd over het nieuwe regelgevende kader. Ook de relevante sectorfederaties werden bevraagd.

### **D. Bevoegdheid van het Vlaamse Gewest**

De bevoegdheid voor de geologische opslag van koolstofdioxide en voor transportnetwerken voor koolstofdioxide ligt bij de gewesten om de volgende redenen.

#### Geologische opslag van koolstofdioxide

De geologische opslag van koolstofdioxide is vooreerst een gewestelijke bevoegdheid op grond van artikel 6, §1, II, eerste lid, 1<sup>o</sup> van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 (hierna: de BWHI). De Raad van State bevestigde bijvoorbeeld in het verleden al dat het Vlaamse Gewest<sup>3</sup> en het Waalse Gewest<sup>4</sup>

---

<sup>2</sup> Memorandum of Understanding (MoU) between the Minister for Environment of the Flemish Region and the Federal Minister for the North Sea of Belgium and the Minister for Climate, Energy and Utilities of Denmark on Cross Border Transportation of CO<sub>2</sub> with the Purpose of Permanent Geological Storage, 26 september 2022.

<sup>3</sup> RvS, advies 45.922/3.

<sup>4</sup> RvS, advies 52.467/4.

regelgevend kunnen optreden met betrekking tot de geologische opslag van koolstofdioxide op grond van deze bepaling.

#### Het vervoer van koolstofdioxide voor geologische opslag

*I) Afvang en transport van koolstofdioxide: gewestelijke bevoegdheid onder artikel 6, §1, II, eerste lid, 1° BWHI*

De afvang en het transport voor koolstofdioxide is een gewestelijke bevoegdheid op grond van de gewestelijke bevoegdheid voor leefmilieu (artikel 6, §1, II, 1° BWHI). De Raad van State bevestigde daarbij uitdrukkelijk dat de afvang en het transport van koolstofdioxide een gewestelijke bevoegdheid is.<sup>5</sup>

*II) Artikel 6, §1, VII BWHI: geen bevoegdheidsgrond ter zake*

Een minderheidsstroming in de rechtsleer geeft aan dat de afvang en opslag van koolstofdioxide een gewestelijke bevoegdheid is op grond van de bevoegdheid met betrekking tot de terugwinning van energie. Regulering rond de afvang, transport en opslag van koolstofdioxide kan echter niet worden gebaseerd op de bevoegdheidsgrondslagen voor energie omwille van de volgende redenen.

Met betrekking tot het vervoer van koolstofdioxide moet vooreerst worden vastgesteld dat koolstofdioxide geen energie is in de zin van artikel 6, VII van de BWHI. Koolstofdioxide is immers geen energiebron of energiedrager in de klassieke zin van het woord<sup>6</sup> en is geen energetisch gas.

Ook uit de voorbereidende werken van de BWHI blijkt dat koolstofdioxide niet onder de bevoegdheid energie (artikel 6, II BWHI) valt. Voor de invulling van de definitie van openbare gasdistributie verwees de bijzondere wetgever immers uitdrukkelijk naar de Gaswet van 12 april 1965:

*"Onder de in de (nieuwe) littera b, van hetzelfde artikel*

*, bedoelde openbare gasdistributie dient de openbare gasdistributie zoals bepaald in artikel 1 van de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasprodukten, te worden verstaan."<sup>7</sup>*

De Gaswet definieert de term 'gas' als volgt:

*"elke brandstof die gasvormig is bij een temperatuur van 15 graden Celsius en onder een (absolute druk van 1,01325 bar);"*

---

<sup>5</sup> RvS, advies 50.590/3.

<sup>6</sup> Het Nederlandse Centraal Bureau voor de Statistiek definieert 'energiedrager' bijvoorbeeld als 'een product dat energie bevat in de vorm van een brandstof, warmte of kracht'. Het Energiedecreet definieert energiedrager dan weer als 'kolen en afgeleide producten, petroleumproducten, gas, elektriciteit, hernieuwbare energiebronnen, warmte en nucleaire warmte'.

<sup>7</sup> Wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige produkten en andere door middel van leidingen, BS 7 mei 1965, 5260 e.v.

De term 'brandstof' wordt daarbij niet verder gedefinieerd in de Gaswet, waardoor moet worden teruggegrepen naar de generieke taalkundige betekenis van het woord. Woordenboek Van Dale definieert de term 'brandstof' als '*turf, hout, steenkool, olie, gas enz., gebruikt voor verwarming of als energiebron*'. Koolstofdioxide wordt niet gebruikt voor verwarming (koolstofdioxide is immers eerder een bijproduct van verwarmingsprocessen met fossiele brandstoffen) en is ook geen energiebron (in CCU-toepassingen wordt koolstofdioxide immers niet gebruikt als energiebron, maar als bestanddeel voor een productieproces). Koolstofdioxide kan dus niet worden gezien als een gas in de zin van de Gaswet.. Het gegeven dat de Gaswet de Koning toelaat om het toepassingsgebied van de wet uit te breiden (artikel 2, §3, 2°) is in deze niet relevant. De federale overheid kan de strekking van de bevoegdheidsverdelende regels immers niet eenzijdig wijzigen via gewone wet of bij koninklijk besluit.

Bijgevolg kan het vervoer van energie (en energie als bevoegdheidscategorie in het algemeen) geen bevoegdheidsgrondslag zijn voor de regulering van het vervoer van koolstofdioxide via pijpleidingen.

#### Het vervoer van koolstofdioxide voor gebruik

Zoals hierboven aangegeven zijn de gewesten bevoegd voor het afvangen en het transport van koolstofdioxide met het oog op geologische opslag. Het is evenwel mogelijk dat afgevangen en vervoerde koolstofdioxide niet geologisch wordt opgeslagen, maar wordt gebruikt in een chemisch proces of productieproces. Ook in deze gevallen zijn de gewesten bevoegd om regelgevend op te treden op grond van de bevoegdheid voor het afvalstoffenbeleid.

#### *I) Koolstofdioxide uitgestoten en afgevangen bij een ETS-installatie is een afvalstof*

De gewesten zijn, op grond van artikel 6, §1, II, eerste lid, 2° van de BWHI bevoegd voor het afvalstoffenbeleid. Daarnaast zijn de gewesten ook bevoegd voor de in-, door- en uitvoer van afvalstoffen. Het afvalstoffenbeleid omvat daarbij ook de regulering rond het transport van afvalstoffen.

Vaststaande rechtspraak van het Grondwettelijk Hof definieert een afvalstof als '*elke stof waarvan de houder zich ontdoet, voornemens is zich te ontdoen of zich moet ontdoen*'. Koolstofdioxide lijkt onder het toepassingsgebied van deze definitie te vallen. Bij verschillende industriële productieprocessen is koolstofdioxide immers een (ongewild) bijproduct dat wordt uitgestoten in de atmosfeer.

Ook in het internationaal recht werd koolstofdioxide al als afval gekwalificeerd, in de context van bescherming van het marien milieu tegen het dumpen van afvalstoffen.<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> Zo werd, via resolutie LP-3(4), een amendement aangenomen op het Protocol van Londen om CCS mogelijk te maken. Er waren immers Lidstaten die oordeelden dat het Protocol van Londen de geologische opslag van koolstofdioxide in de zeebodem verbood, nu dergelijke opslag '*dumping*' zou uitmaken en het Protocol dumping op zee expliciet verbood.

II) *Een stof verliest pas de kwalificatie als afvalstof wanneer de stof wordt afgeleverd bij de gebruiker*

Uit de voorbereidende werken blijkt dat de bijzondere wetgever de bevoegdheid rond afvalstoffenbeleid niet heeft willen beperken tot de zuivere verwijdering van afvalstoffen. De Raad van State had immers, voor de wijziging van de bijzondere wet, geoordeeld dat de gewesten bevoegd waren voor die afvalstoffen van dierlijke afkomst die voor vernietiging waren bestemd maar niet voor stoffen die bestemd waren voor verwerking voor later gebruik in een productieproces. Tijdens de bespreking van de bijzondere wet in de kamercommissie oordeelde de Eerste Minister dan ook dat *'het perfect mogelijk [is] dat een stof, die in aanmerking komt voor economisch gebruik, op een bepaald ogenblik voor een deelnemer aan het economisch proces als afval wordt beschouwd. Van dat ogenblik af, valt het beheer van die stoffen onder de bevoegdheid van de gewesten.'*<sup>9</sup> Het Arbitragehof paste na de wijziging van de bijzondere wetgeving zijn rechtspraak aan en oordeelde dat dat alle stoffen die aan de definitie voldeden afvalstoffen waren, ongeacht of ze voor gebruik bestemd waren. Het oordeelde daarbij het volgende:

*'stoffen behouden hun aard van afvalstof en blijven derhalve aan de reglementering van de afvalstoffen onderworpen tot op het ogenblik dat zij bij de derden die ze gebruiken, worden afgeleverd...'*<sup>10</sup>

De parlementaire voorbereidingen en de rechtspraak van het Arbitragehof geven dus aan dat elke stof die voldoet aan de definitie een afvalstof is tot het moment van levering aan de gebruiker. Voldoet koolstofdioxide aan de definitie van afvalstof, dan valt de regulering van het vervoer van koolstofdioxide voor gebruik-toepassingen dan ook onder de bevoegdheid van de gewesten op grond van de bevoegdheid voor het afvalstoffenbeleid.

## **E. Beknopte inhoud**

Het ontwerp van decreet voert een gewijzigd kader in voor het transport van koolstofdioxide via pijpleidingen op het grondgebied van het Vlaamse Gewest. Het ontwerp van decreet voert daarbij de basisarchitectuur in van de koolstofdioxide-infrastructuur in het Vlaamse Gewest en zet dus de bakens uit waarbinnen de CCUS-markt zal opereren. Verdere detailregels zullen worden ontworpen en uitgevoerd door de Vlaamse Regering. Daarbij zal de Vlaamse Regering rekening kunnen (en moeten) houden met de verschillende regelgevende en technische ontwikkelingen die de CCUS-technologie vandaag ondergaat.

### *Inhoudstafel*

Het decreet bestaat uit volgende hoofdstukken:

- 1) Algemene bepalingen
- 2) De regulator voor de markt voor het vervoer van koolstofdioxide via pijpleidingen
- 3) Lokale clusters
- 4) Het vervoersnetwerk in het Vlaamse Gewest

<sup>9</sup> Verslag Lisabeth, *Parl. St. Kamer* 1992 – 93, nr. 1063/7, 32-33.

<sup>10</sup> Arbitragehof nr. 19/97, 15 april 1997.



- 5) Terminals voor vloeibaarmaking
- 6) Gesloten industriële netten voor koolstofdioxide
- 7) Toegang van derden
- 8) Directe leidingen
- 9) Toezicht en sancties
- 10) Rapporteringsverplichtingen
- 11) Wijzigingsbepalingen
- 12) Slotbepaling

### *Hoofdstuk 1: Algemene bepalingen*

De architectuur van het ontwerp is gebaseerd op enkele sleutelconcepten.

*Lokale cluster:* de lokale cluster is een (bestaande of toekomstige) pijpleiding of netwerk van pijpleidingen die koolstofdioxide, afgevangen door een aantal uitstoters (minstens twee) in een aaneensluitend geografisch afgebakend gebied, vervoert met het oog op geologische opslag of gebruik. Zo kan de koolstofdioxide vervoerd worden naar een terminal voor vloeibaarmaking (bv. voor latere verscheping) of naar het vervoersnetwerk (bv. voor vervoer naar een andere lokale cluster of het buitenland), maar ook naar andere ondernemingen aangesloten op de lokale cluster die de koolstofdioxide kunnen aanwenden in productieprocessen. Lokale clusters kunnen ook een vervoersfunctie hebben, bv. wanneer (mits daar voldoende capaciteit voor is) de lokale cluster worden gebruikt voor doorvoer van koolstofdioxide die afkomstig is van het vervoersnetwerk. De Vlaamse Regering duidt na een procedure de beheerder van de lokale cluster aan die, met uitsluiting van alle anderen, de lokale cluster ontwikkelt voor een welbepaald aaneensluitend geografisch afgebakend gebied. Lokale clusters zorgen dus in eerste plaats voor het vervoer van lokaal geproduceerde koolstofdioxide. Aansluiting van de lokale cluster op een terminal voor vloeibaarmaking die in het geografisch afgebakende werkingsgebied van de beheerder van een lokale cluster ligt is uiteraard mogelijk. Ligt een terminal buiten het geografisch afgebakende gebied van een beheerder, dan zal een beroep moeten worden gedaan op het vervoersnetwerk om dit vervoer op lange afstand te regelen.

*Het vervoersnetwerk:* het vervoersnetwerk is een (bestaande of toekomstige) pijpleiding of netwerk van pijpleidingen die koolstofdioxide vervoert tussen lokale clusters of koolstofdioxide vervoert van een lokale cluster naar pijpleidingen in een ander gewest, naar pijpleidingen in het buitenland, naar pijpleidingen gelegen in de Noordzee of naar terminals voor vloeibaarmaking die zich niet in het geografische werkingsgebied van de beheerder van de lokale cluster bevinden. Op het vervoersnetwerk kunnen individuele producenten aansluiten, bijvoorbeeld als ze niet gelegen zijn in het aaneensluitend geografisch afgebakende gebied van een lokale cluster. Zo wordt vermeden dat producenten van koolstofdioxide die gelegen zijn in een gebied waar geen lokale cluster kan worden opgezet, helemaal niet kunnen aansluiten op een netwerk. Zij kunnen dan aansluiten op het vervoersnetwerk. Daarnaast zijn er andere gevallen denkbaar waarin een producent eerder aan zou sluiten op het vervoersnetwerk dan op een lokale cluster (bv. technische eisen).

De Vlaamse Regering duidt een beheerder van het vervoersnetwerk aan met uitsluiting van alle anderen. De beheerder van het vervoersnetwerk is actief op het gehele grondgebied van het Vlaamse Gewest en kan daarbij ook (binnen zijn rol

en taak) infrastructuur bouwen op het geografisch afgebakende gebied van een beheerder van een lokale cluster, bijvoorbeeld tot aan een terminal voor vloeibaarmaking. De beheerder van een vervoersnetwerk kan ook de beheerder van één of meerdere specifieke lokale clusters zijn; er is geen onverenigbaarheid tussen beide hoedanigheden.

*Terminal voor vloeibaarmaking:* een terminal voor vloeibaarmaking is infrastructuur waar koolstofdioxide afgevangen door ten minste twee onderscheiden ondernemingen vloeibaar wordt gemaakt. Infrastructuur zonder collectieve dimensie (waar, met andere woorden, koolstofdioxide van slechts 1 producent vloeibaar wordt gemaakt) maakt dus geen terminal voor vloeibaarmaking in de zin van dit decreet uit.

*Gesloten industrieel net voor koolstofdioxide:* deze rechtsfiguur maakt het mogelijk voor ondernemingen die deel uitmaken van een geïntegreerd exploitatieproces of een geïntegreerd productieproces om verder samen te werken rond de uitwisseling van koolstofdioxide via pijpleidingen. Vandaag wordt koolstofdioxide al als grondstof gebruikt in verschillende sectoren (voedingsindustrie, chemische industrie, etc.). Deze uitwisseling van koolstofdioxide gebeurt vaak niet via pijpleiding (bv. via container, via vrachtwagen etc.), maar pijpleidingen voor het vervoer van koolstofdioxide kunnen wel belangrijk worden in het kader van verschillende productieprocessen in het kader van de energie- en klimaattransitie en circulariteit (productie methanol; productie plastics; productie e-fuels; etc.). Zo kan de koolstofdioxide afgevangen door een of meerdere ondernemingen worden gebruikt in een productieproces van een of meerdere andere ondernemingen. Voor deze geïntegreerde productieprocessen wordt daarom (naast de figuur van de directe leiding) voorzien in aparte rechtsfiguur, nl. het gesloten industrieel net voor koolstofdioxide. Om de samenwerking van verschillende ondernemingen in dergelijke geïntegreerde productieprocessen niet te bezwaren wordt een soepel regulerend kader voorzien, waarbij partijen een grote mate van vrijheid hebben om zelf de modaliteiten van deze samenwerking te bepalen.

Het is evenwel niet de bedoeling dat partijen, via de soepele rechtsfiguur van een gesloten industrieel net voor koolstofdioxide, een *de facto* lokale cluster bouwen en beheren. Voor de ontwikkeling van een goed werkende markt voor het vervoer van koolstofdioxide voor geologische opslag is het immers van primordiaal belang dat voldoende vervoersinfrastructuur wordt ontwikkeld, maar ook dat natuurlijke monopolies met monopolistische prijszetting ontstaan. Daarom worden drie voorwaarden ingevoerd waaraan een gesloten industrieel net voor koolstofdioxide moet voldoen. Vervoer van koolstofdioxide voor geologische opslag blijft mogelijk in een gesloten industrieel net voor koolstofdioxide: zo kunnen bijvoorbeeld eventuele reststromen van het geïntegreerde productieproces, via een aansluiting op een lokale cluster, het vervoersnetwerk of een terminal voor vloeibaarmaking, worden weggevoerd voor geologische opslag

*Directe leiding:* een directe leiding is een pijpleiding die koolstofdioxide vervoert van niet meer dan een onderneming die koolstofdioxide afvangt naar:

1° niet meer dan een onderneming die deze koolstofdioxide gebruikt (na deze al dan niet te hebben verwerkt); of

2° naar niet meer dan een terminal voor vloeibaarmaking.

De Vlaamse Regering kan voorwaarden opleggen voor directe leidingen. Het bouwen van directe leidingen die de eigen site overschrijden kan immers aanleiding geven tot maatschappelijk inefficiënte situaties (infrastructuur van bestaande of te bouwen lokale cluster wordt immers niet gebruikt) en kan bovendien de *business case* voor het bouwen van een lokale cluster (en in mindere mate ook van het vervoersnetwerk) ondermijnen. De Vlaamse Regering kan dan ook, in het bijzonder, voorwaarden opleggen met betrekking tot een weigering tot aansluiting op de lokale cluster of het vervoersnetwerk of een gebrek aan een economisch aanbod om aan te sluiten op deze laatste.

Het verschil tussen de lokale cluster, het vervoersnetwerk en een gesloten industrieel net voor koolstofdioxide kan schematisch als volgt worden weergegeven:

	Lokale cluster	Vervoersnetwerk	GINVK
Beheer	1 beheerder per aansluitend geografisch afgebakend gebied bepaald door de Vlaamse Regering.	1 beheerder voor het gehele Vlaamse Gewest	1) Gezamenlijk beheerd door de ondernemingen aangesloten op het GINVK; of  2) Aangesloten ondernemingen duiden gezamenlijk een beheerder aan.
Aanwijzing of melding	Aanwijzing door de Vlaamse Regering voor het aansluitend geografisch afgebakend gebied	Aanwijzing door de Vlaamse Regering voor het gehele Vlaamse Gewest	Melding van de beheerder aan de VREG. VREG gaat na of GINVK voldoet aan de voorwaarden
Voornaamste activiteit	Koolstofdioxide van producenten in een aansluitend geografisch afgebakend gebied vervoeren naar terminals voor vloeibaarmaking, het vervoersnetwerk of locaties voor gebruik	Koolstofdioxide vervoeren: 1) Tussen lokale clusters; 2) tussen lokale clusters en terminals voor vloeibaarmaking 3) Tussen lokale clusters en pijpleidingen die niet in het Vlaamse Gewest liggen; 4) Van ondernemingen die niet in het werkingsgebied van een lokale cluster liggen naar lokale clusters of pijpleidingen die niet in het Vlaamse Gewest liggen	Koolstofdioxide vervoeren in het kader van een geïntegreerd exploitatieproces of een geïntegreerd productieproces.
Toegang van derden	Voorwaarden bepaald door de VR,	Voorwaarden bepaald door de VR, gebaseerd	Onderhandelde nettoegang

	gebaseerd op decretale richtsnoeren  Toegang op basis van goedgekeurde tarieven en toegangsreglement + goedgekeurde kwaliteitsnormen	op decretale richtsnoeren  Toegang op basis van goedgekeurde tarieven en toegangsreglement + goedgekeurde kwaliteitsnormen	
Ontwikkelingsplan	Verplicht (vierjaarlijks)	Verplicht (vierjaarlijks)	Niet verplicht
Tarieven	Tariefvoorstel door beheerder, goedgekeurd door de VREG aan de hand van decretale richtsnoeren	Tariefvoorstel door beheerder, goedgekeurd door de VREG aan de hand van decretale richtsnoeren	Geen gereguleerde tarieven: onderhandelde nettoegang
Kwaliteitsnormen	Kwaliteitsnormen goedgekeurd door de VR; afwijkingen mogelijk indien goedgekeurd door VR	Kwaliteitsnormen goedgekeurd door de VR; afwijkingen mogelijk indien goedgekeurd door VR	Geen goedkeuring kwaliteitsnormen

### *Hoofdstuk 2: De regulator*

De Vlaamse Regulator voor de Elektriciteits- en Gasmarkt (VREG) wordt aangeduid als regulator voor het vervoer van koolstofdioxide via pijpleidingen. De VREG heeft daarbij een evaluerende en adviserende rol en, op een beperkt aantal punten, een toezichthoudende rol. De markt voor het vervoer van koolstofdioxide is vandaag niet voldoende uitgebouwd om een zeer sterke rol voor de regulator te rechtvaardigen. Zodra de koolstofdioxidemarkt een zekere graad van maturiteit heeft bereikt kan het opportuun zijn om over te schakelen naar meer toezichthoudende taken voor de VREG (opstellen tariefmethodologieën etc.). Dit neemt niet weg dat de regulator ook in de beginjaren van de markt een cruciale rol zal spelen, onder meer bij de controle van de tarieven gehanteerd door de beheerder van de lokale cluster en het vervoersnetwerk.

### *Hoofdstuk 3: Lokale clusters*

De Vlaamse Regering gaat, na het advies te hebben ingewonnen van de VREG, over tot de aanduiding van een beheerder van een lokale cluster. De Vlaamse Regering bepaalt daarbij onder andere de regels voor de voorwaarden en de criteria voor aanduiding, de voorwaarden en gevallen waarin een aanduiding kan worden beëindigd en de voorwaarden waaronder het aansluitend geografisch afgebakende gebied kan worden gewijzigd, en de na te leven procedure bij de aanduiding en wijziging van het aansluitend geografisch afgebakende gebied. De Vlaamse Regering kan ook, bij de aanwijzing van de beheerder, voorwaarden opleggen met betrekking tot de chemische samenstelling van de koolstofdioxide en de technische interoperabiliteit van de te bouwen lokale cluster met het vervoersnetwerk. Dit biedt de Vlaamse Regering de mogelijkheid om, waar nodig en nuttig, uniforme standaarden af te dwingen over het hele gewest bij de

aanwijzing van een beheerder voor een lokale cluster.<sup>11</sup> Zo wordt vermeden dat de markt fragmenteert door gebruik van afwijkende technische standaarden of een specifieke chemische samenstelling van de koolstofdioxide.

De beheerder van een lokale cluster zal na zijn aanwijzing de nodige infrastructuurwerken moeten uitvoeren, in lijn met zijn indicatieve investeringsplan, om de lokale cluster zo uit te bouwen dat de infrastructuur de lokale noden kan dekken. De beheerder moet daarbij potentiële gebruikers toegang verlenen tot het netwerk onder de voorwaarden bepaald door de Vlaamse Regering. Bij het vaststellen van de voorwaarden moet de Vlaamse Regering rekening houden met de elementen opgesomd in het decreet (open en transparante toegang, goedgekeurde tarieven etc.). De beheerder van de lokale cluster heeft daarbij een strikte verplichting om zich te onthouden van elke vorm van discriminatie tussen de gebruikers. Ook wordt er voorzien in een systeem van juridische ontvlechting (*legal unbundling*) waarbij de beheerder geen ETS-activiteiten mag uitoefenen (met uitzondering van de ETS-activiteit vervoer van koolstofdioxide voor geologische opslag). De beheerder heeft daarnaast verschillende taken, die de Vlaamse Regering bovendien nader kan omschrijven.

De beheerders van lokale clusters moeten (net zoals de beheerder van het vervoersnetwerk) vierjaarlijks een indicatief ontwikkelingsplan opmaken. Het eerste ontwikkelingsplan wordt daarbij opgemaakt bij de kandidaatstelling. Bij het opstellen van het ontwikkelingsplan zijn de beheerders verplicht om de relevante partijen (bv. potentiële kandidaten voor aansluiting, maar ook beheerders van infrastructuur voor vloeibaarmaking, verwerkers van koolstofdioxide, etc.) te consulteren over het ontwikkelingsplan. Ook de relevante overheden moeten worden betrokken bij de consultatie (lokale havenbedrijven, relevante vergunningverlenende overheden, de VREG, het VEKA etc.). Het ontwerp van decreet somt daarbij de verschillende elementen op die het ontwikkelingsplan moet bevatten.

De publieke consultatie over het ontwikkelingsplan is een essentieel instrument om alle geïnteresseerde partijen mee rond de tafel te krijgen bij de planning, de ontwikkeling en de uitbouw van de vervoersinfrastructuur. In deze ontwikkelingsplannen zullen immers elementen moeten worden behandeld die cruciaal zijn voor een lokale cluster (of vervoersnetwerk) met zo veel mogelijk aangesloten uitstoters (bv. technische voorwaarden voor de samenstelling van de koolstofdioxide). Daarnaast geeft het ontwikkelingsplan externe partijen inzicht op de verdere evolutie op middellange en lange termijn.

Na de consultatie wordt het ontwikkelingsplan goedgekeurd door de Vlaamse Regering op voordracht van de minister, bevoegd voor het Klimaat en na het advies te hebben ingewonnen van de VREG. In specifieke gevallen kan de Vlaamse Regering actief de ontwikkeling van een lokale cluster of het vervoersnetwerk bevelen.

---

<sup>11</sup> Het ontwerpdecreet voorziet in de verplichting voor de beheerder van een lokale cluster om de kwaliteitsnormen vast te stellen en te laten goedkeuren door de Vlaamse Regering. Door de beheerders van (later opgerichte) lokale clusters voorwaarden rond de samenstelling te kunnen opleggen kan de Vlaamse Regering een zekere mate van uniformiteit opleggen voor het gehele gewest.

#### *Hoofdstuk 4: Het beheer van een vervoersnetwerk*

Het vervoersnetwerk verschilt, zoals al eerder aangegeven, wezenlijk van de lokale cluster in zijn finaliteit. De voornaamste taak van het vervoersnetwerk is immers niet het bedienen van geografisch nabij gelegen afvanginstallaties, maar om lokale clusters met elkaar, met de andere gewesten (of met infrastructuur in de Noordzee) en met het buitenland te verbinden. Dit verklaart waarom er slechts één beheerder van het vervoersnetwerk wordt aangeduid en het werkingsgebied van de beheerder zich uitstrekt over het volledige grondgebied van het Vlaamse Gewest. Het is evenwel belangrijk om op te merken dat dit verschil in finaliteit niet verhindert dat ondernemingen die koolstofdioxide afvangen toegang kunnen krijgen tot het vervoersnetwerk. Dit zal van belang zijn voor die bedrijven die niet gelokaliseerd zijn in een lokale cluster (en dus een *stranded emitter* zijn) maar wel in de buurt van het vervoersnetwerk gelegen zijn. Deze aansluiting gebeurt onder dezelfde open-access voorwaarden als deze die van toepassing zijn bij de lokale clusters.

Het regime voor de lokale clusters en het vervoersnetwerk is op verschillende punten sterk gelijklopend. Het valt evenwel niet uit te sluiten dat, naarmate de CCUS-markt verder ontwikkelt (Europese integratie van nationale netwerken; ontwikkeling van internationale netwerken; etc.), beide regimes sterker uit elkaar zullen groeien. Om de leesbaarheid te verbeteren en om toekomstige wijzigingen in het decretaal kader overzichtelijk te houden werd er dus geopteerd om beide rechtsfiguren in een apart hoofdstuk te behandelen.

#### *Hoofdstuk 5: terminals voor vloeibaarmaking*

Het ontwerp voert ook enkele bepalingen in rond terminals voor vloeibaarmaking. Terminals voor vloeibaarmaking zullen immers, zeker in de beginfase van het grensoverschrijdende vervoer van koolstofdioxide, een bijzonder belangrijke schakel worden in de CCS-keten. In tegenstelling tot de beheerders van de lokale clusters en de beheerder van het vervoersnetwerk worden beheerders van een terminal voor vloeibaarmaking niet aangewezen door de Vlaamse Regering. Het lijkt immers niet logisch om de bouw van terminals voor vloeibaarmaking te beperken tot één beheerder binnen een bepaald geografisch gebied (cf. de lokale cluster). Verschillende commerciële partijen tonen daarnaast vandaag al interesse in de bouw van terminals voor vloeibaarmaking. Bovendien zal, wanneer de vervoersinfrastructuur voldoende uitgebouwd is, het mogelijk zijn voor een producent van koolstofdioxide om te kiezen welke terminal voor vloeibaarmaking hij zal gebruiken om de koolstofdioxide vloeibaar te maken, zelfs wanneer deze gelokaliseerd is in een andere lokale cluster of buiten een lokale cluster. Zo kan zich een liquide en concurrentiële markt voor vloeibaarmaking van koolstofdioxide vormen.

Net zoals voor de lokale clusters en het vervoersnetwerk krijgen beheerders van een terminal voor vloeibaarmaking wel bepaalde decretale taken toegewezen. Daarnaast geldt er ook een regime van juridische ontvlechting, een strikte verplichting om niet te discrimineren en verplichtingen inzake het vertrouwelijk behandelen van gevoelige informatie. De Vlaamse Regering vult deze verplichtingen verder in. Voor de terminals geldt daarentegen geen stelsel van goedgekeurde tarieven.

## *Hoofdstuk 6: gesloten industriële netten voor koolstofdioxide*

Het ontwerp voorziet in een kader met beperkte regulering voor deze gesloten industriële netten voor koolstofdioxide. Soms werken verschillende ondernemingen samen voor de uitwisseling van koolstofdioxide met specifieke technische kenmerken in het kader van een geïntegreerd exploitatieproces of een geïntegreerd productieproces. Om deze activiteiten niet te hinderen of nodeloos te verzwaren kan via de rechtsfiguur van een gesloten industrieel net voor koolstofdioxide een soepele samenwerking worden opgezet tussen deze ondernemingen. Cruciaal is daarbij dat:

- het gaat om een geïntegreerd exploitatieproces of geïntegreerd productieproces omwille van technische eisen of veiligheidseisen en de pijpleidingen in kwestie worden hoofdzakelijk gebruikt in functie van dit exploitatieproces of productieproces;
- de ondernemingen aangesloten op het gesloten industrieel net voor koolstofdioxide gezamenlijk de technische en commerciële voorwaarden voor het gebruik bepalen; en
- het gesloten industrieel net voor koolstofdioxide gezamenlijk wordt beheerd door de ondernemingen die er op aangesloten zijn of dat de ondernemingen gezamenlijk een beheerder aanduiden (waarbij deze beheerder een onderneming moet zijn die aangesloten is op het gesloten industrieel net voor koolstofdioxide).

Zijn bovenstaande cumulatieve voorwaarden niet vervuld, dan is er geen sprake van een gesloten industrieel net voor koolstofdioxide. Het gesloten industriële net voor koolstofdioxide is dus een soepele, maar zeer specifieke rechtsfiguur waarbij de samenwerking tussen ondernemingen in het kader van een geïntegreerd productie- of exploitatieproces centraal staat.

Bovenstaande voorwaarden zijn relatief strikt en dienen ook strikt te worden geïnterpreteerd. Het is immers niet aanvaardbaar dat marktpartijen *de facto* een lokale cluster oprichten maar opteren voor de figuur van het gesloten industrieel net voor koolstofdioxide om regulering te vermijden. Het ontwerp van decreet voert een gebalanceerd kader in om een goed functionerende markt te faciliteren; deze regulering (met o.a. consultatie de omgeving in ontwikkelingsplannen, strikte anti-discriminatiebepalingen, tariefcontroles door de regulator, etc.) omzeilen via de figuur van het gesloten industrieel net voor koolstofdioxide zal de ontwikkeling van de CCUS-markt in Vlaanderen alleen maar vertragen en bemoeilijken. Vervoer van koolstofdioxide voor geologische opslag is mogelijk, maar er zal altijd over gewaakt moeten worden dat de drie voorwaarden vervuld zijn..

De voorwaarden zullen altijd geval per geval moeten worden beoordeeld door de VREG. In de artikelsgewijze bespreking wordt verder ingegaan op de invulling van de verschillende voorwaarden.

## *Hoofdstuk 7: Toegang van derden*

De toegang van derden tot de lokale clusters, het vervoersnetwerk en de terminals voor vloeibaarmaking zijn van cruciaal belang voor de ontwikkeling van de CCUS-markt. Kandidaten moeten onder transparante en niet-discriminatoire voorwaarden toegang krijgen tot de lokale cluster, het vervoersnetwerk, de

terminals voor vloeibaarmaking en de gesloten industriële netten voor koolstofdioxide. Met betrekking tot de lokale clusters en het vervoersnetwerk voorziet het decreet dat de Vlaamse Regering de voorwaarden voor toegang vaststelt, waarbij de Vlaamse Regering de vijf elementen opgesomd in het decreet in acht moet nemen. Zo zal de regeling, voorzien door de Vlaamse Regering, onder andere moeten voorzien in een systeem van eerlijke en open toegang op basis van goedgekeurde tarieven. Voor het gesloten industrieel net voor koolstofdioxide en een terminal voor vloeibaarmaking wordt voorzien in een systeem met meer flexibiliteit gebaseerd op onderhandelde nettoegang.

Voor alle infrastructuur (lokale cluster, vervoersnetwerk, terminal voor vloeibaarmaking, gesloten industrieel net voor koolstofdioxide) geldt dat toegang enkel kan geweigerd worden bij een gebrek aan capaciteit of wanneer de koolstofdioxide niet voldoet aan zijn technische voorwaarden. Is er een gebrek aan capaciteit, dan is de beheerder verplicht capaciteitsverhogende werken uit te voeren als dat economisch verantwoord is of als de nieuwe gebruiker bereid is daarvoor te betalen. Weigert een beheerder de toegang omwille van niet-voldoen aan de technische voorwaarden, dan meldt de beheerder waarom de koolstofdioxidestroom niet aanvaard wordt en onder welke voorwaarden de koolstofdioxidestroom alsnog aanvaard zou worden. Zo is er, naast de actieve ontwikkeling via de ontwikkelingsplannen, een systeem van reactieve ontwikkeling.

Het ontwerp voert ook bepalingen in rond de tarieven die worden gehanteerd door de beheerder van een lokale cluster en het vervoersnetwerk. Regulering rond tarieven is cruciaal voor de ontwikkeling van de markt voor het vervoer van koolstofdioxide. Beheerders van de vervoersinfrastructuur zullen immers een natuurlijk monopolie over de infrastructuur hebben. Uit overleg met de stakeholders bleek dan ook een relatief brede consensus, over alle schakels van de CCUS-keten heen, om een controlemechanisme voor de gehanteerde tarieven in te voeren. Het ontwerp van decreet voorziet dan ook in een verplichting voor de beheerder van een lokale cluster en het vervoersnetwerk om een tariefvoorstel voor te leggen aan de VREG.

Voor terminals voor vloeibaarmaking wordt niet voorzien in een systeem van goedgekeurde tarieven. De reden hiervoor is dat het decreet niet voorziet in een wettelijk monopolie voor beheerders van deze terminals en regulering van tarieven dus minder belangrijk is. Bovendien hebben, zoals eerder aangehaald, verschillende commerciële spelers vandaag al concrete plannen rond de bouw en het beheer van terminals voor vloeibaarmaking. Deze terminals zullen (door de aanleg van het vervoersnetwerk) op termijn in directe concurrentie kunnen treden met elkaar, waardoor een competitieve en concurrentiële markt zal worden gewaarborgd.

Voor gesloten industriële netten voor koolstofdioxide wordt ook gekozen voor een systeem van onderhandelde nettoegang. Dit is logisch in het licht van het fundamentele uitgangspunt van de rechtsfiguur (samenwerking van verschillende ondernemingen in het kader van een geïntegreerd productieproces of geïntegreerd exploitatieproces).



Tot slot voert het decreet ook enkele bepalingen in rond kwaliteitsnormen voor koolstofdioxide. Beheerders van lokale clusters en het vervoersnetwerk moeten daarbij in overleg treden met producenten en gebruikers en kwaliteitsnormen vastleggen, rekening houdend met o.a. de Europese normen ter zake en normen gehanteerd door andere beheerders. Deze kwaliteitsnormen moeten dan worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering ter goedkeuring. De Vlaamse Regering kan evenwel afwijkingen goedkeuren voor beperkte delen van het netwerk. Zo kan, in functie van de noden van de gebruikers op het net, een afwijkend regime worden gehanteerd met betrekking tot kwaliteitsnormen.

#### *Hoofdstuk 8: directe leidingen*

Het ontwerp van decreet voorziet in een beperkend regime voor directe leidingen. Directe leidingen stellen ondernemingen die koolstofdioxide afvangen immers in staat om zuiver private infrastructuur bouwen en beheren. Hierdoor dreigen kostbare middelen (en schaaleffecten) verloren te gaan, waardoor inefficiëntie (op niveau van de maatschappij) een reëel risico is. Waar technisch en economisch mogelijk moet de bestaande collectieve infrastructuur zo veel mogelijk worden gebruikt om dergelijke inefficiënties te vermijden.

Het ontwerp van decreet is niet van toepassing op pijpleidingen die de eigen site niet overschrijden: directe leidingen die de eigen site niet overschrijden worden bijgevolg niet gereguleerd door het decreet.

Een directe leiding die de eigen site overschrijdt, is slechts toegelaten na het verkrijgen van een toelating. De Vlaamse Regering stelt daarbij voorwaarden, criteria en procedures voor een dergelijke directe leiding vast. Zo kan de Vlaamse Regering een toelating afhankelijk stellen van een weigering tot aansluiting op de lokale cluster of het vervoersnetwerk of de afwezigheid van een aanbod tot aansluiting onder redelijke economische en technische voorwaarden.

Voor directe leidingen wordt geen regime van toegang van derden voorzien. Directe leidingen verbinden één onderneming die koolstofdioxide afvangt immers met één onderneming die koolstofdioxide verwerkt of met één terminal voor vloeibaarmaking. Een uitgewerkt regime voor toegang van derden zou, in dit specifieke geval, dus weinig zin hebben.

#### *Hoofdstuk 9: Toezicht en sancties*

Het ontwerp van decreet voorziet ook in de mogelijkheid voor de VREG om, in het kader van zijn toezichthoudende rol, de nodige informatie op te vragen bij de verschillende marktpartijen. Ook wordt de VREG de instantie die de geschillen zal beslechten in het kader van toegang van derden (toegang; tarieven; kwaliteitsnormen). Tot slot kan de VREG boetes opleggen bij schendingen van de bepalingen van het decreet.

#### *Hoofdstuk 10: Rapporteringsverplichting*

CCUS zal een belangrijk instrument worden om, samen met uitrol van hernieuwbare energie en energie-efficiëntie maatregelen, de Vlaamse bijdrage aan de Europese klimaatdoelstellingen te leveren. Om het Vlaamse beleid inzake CCUS verder onderbouwing te geven wordt de Vlaamse Regering dan ook gemachtigd om rapporteringsverplichtingen op te leggen aan beheerders van lokale clusters,

het vervoersnetwerk, gesloten industriële netten voor koolstofdioxide en terminals voor vloeibaarmaking. Ook voor directe leidingen (ook diegenen die de eigen site niet overschrijden) kan de Vlaamse Regering rapporteringsverplichtingen opleggen.

### *Hoofdstuk 11: Wijzigingsbepalingen*

Het ontwerp wijzigt het Decreet Diepe Ondergrond in die zin dat dat decreet zich zal beperken tot de zuivere geologische opslag van koolstofdioxide in het Vlaamse Gewest. Voor het vervoer van koolstofdioxide (voor zowel CCS als CCU) wordt het ontwerp van decreet het basiskader.

Tot slot bepaalt de Vlaamse Regering de datum van inwerkingtreding van de verschillende artikels.

### **Bevoegdheidsdelegatie**

In de volgende artikelen van het ontwerp van decreet wordt een delegatie aan de Vlaamse Regering gegeven om verdere uitvoeringsmaatregelen te nemen:

- Artikel 6 (taken van de VREG)
- Artikel 7 (inhoud van het rapport van de VREG)
- Artikel 8 (voorwaarden aanwijzing)
- Artikel 10 (voorwaarden aanduiding beheerder lokale cluster)
- Artikel 11 (taken beheerder lokale cluster)
- Artikel 15 (nadere regels onafhankelijkheid, non-discriminatie en vertrouwelijkheid)
- Artikel 16 (elementen voor het ontwikkelingsplan; nadere regels consultatie; procedure ontwikkelingsplan)
- Artikel 17 (procedure verplichte ontwikkeling)
- Artikel 18 - 22 (erfdienstbaarheden beheerder lokale cluster)
- Artikel 23 - 24 (veiligheidseisen lokale cluster; regels monitoring; regels inspectie)
- Artikel 25 (procedure lekkage en significante onregelmatigheden)
- Artikel 27 en 29 (voorwaarden aanduiding beheerder vervoersnetwerk)
- Artikel 30 (taken beheerder vervoersnetwerk)
- Artikel 34 (nadere regels onafhankelijkheid; non-discriminatie en vertrouwelijkheid)
- Artikel 35 (elementen voor het ontwikkelingsplan; nadere regels consultatie; procedure ontwikkelingsplan)
- Artikel 36 (procedure verplichte ontwikkeling)
- Artikel 37 38; 40 (erfdienstbaarheden beheerder vervoersnetwerk)
- Artikel 42 (veiligheidseisen; regels monitoring)
- Artikel 43 (regels inspectie)
- Artikel 44 (procedure significante lekkages)
- Artikel 45 (taken terminal voor vloeibaarmaking)
- Artikel 49 (nadere regels onafhankelijkheid, non-discriminatie en vertrouwelijkheid)
- Artikel 50 (veiligheidseisen terminal; regels monitoring; regels inspectie)
- Artikel 51 (regels inspectie)
- Artikel 52 (procedure significante lekkages)
- Artikel 55 (procedure en voorwaarden aansluiting)

- Artikel 56 (voorwaarden toegang van derden LC en vervoersnetwerk)
- Artikel 59 (voorwaarden toegangsreglement)
- Artikel 61 (procedure goedkeuring samenstelling koolstofdioxidestroom)
- Artikel 62 (procedure goedkeuring samenstelling koolstofdioxidestroom)
- Artikel 63 (procedure lekkage en significante onregelmatigheden)
- Artikel 64 (procedure en criteria directe leiding)
- Artikel 65 (procedure beslechting geschil)
- Artikel 66 (rapportering)

## **II. Toelichting bij de artikelen**

### **Artikel 1**

Dit artikel behoeft geen verdere toelichting.

### **Artikel 2**

Dit artikel, dat de definities die worden gebruikt in het decreet bepaalt, behoeft geen verdere toelichting.

### **Artikel 3**

Het ontwerp van decreet geeft aan dat het beheer van pijpleidingen voor het vervoer van koolstofdioxide voorbehouden is aan de beheerders van lokale clusters en de beheerder van het vervoersnetwerk. Uitzonderingen worden gemaakt voor de beheerders van directe leidingen en beheerders van gesloten industriële netten voor koolstofdioxide. Dit verbod is wel niet van toepassing op pijpleidingen waarvoor de omgevingsvergunning werd verleend voor de publicatie van het decreet.

Het ontwerp van decreet is niet van toepassing op vervoer van koolstofdioxide via pijpleidingen die de eigen site niet overschrijden. Dit betekent onder andere dat zelfs pijpleidingen met een collectieve dimensie (m.a.w. waar koolstofdioxide van meer dan één producent door wordt vervoerd) niet worden gereguleerd door dit decreet wanneer zij de grenzen van de eigen site niet overschrijden. Overschrijdt de pijpleiding in kwestie evenwel wel de eigen site, dan is het decreet onverkort van toepassing.

Het artikel bepaalt daarnaast dat het decreet niet van toepassing is op terminals voor vloeibaarmaking waarvan de activiteiten strikt beperkt zijn tot de vloeibaarmaking van koolstofdioxide met oog op gebruik. Het gaat met andere woorden over terminals waar koolstofdioxide vloeibaar wordt gemaakt uitsluitend om later te gebruiken in een productieproces. Vandaag zijn er al ondernemingen met installaties voor vloeibaarmaking van koolstofdioxide, waarbij de koolstofdioxide vloeibaar wordt gemaakt voor vervoer, om later te worden gebruikt in productieprocessen (bv. voedingsindustrie). Regulering van dergelijke terminals is voorlopig niet wenselijk. Koolstofdioxide is, in dat specifieke geval, meer te vergelijken met andere industriële gassen en, meer algemeen, industriële feedstocks.

### **Artikel 4 – 7**

Deze artikelen bepalen de rol van de VREG als regulator van de markt voor het vervoer van koolstofdioxide via pijpleidingen. In eerste instantie heeft de VREG daarom meer een evaluerende en adviserende rol en slechts in mindere mate een

toezichthoudende rol. De VREG zal daarbij de ontwikkeling van de vervoersinfrastructuur voor koolstofdioxide op het grondgebied van het Vlaamse Gewest monitoren en er periodiek over te rapporteren. Daarnaast krijgt de regulator ook een duidelijk adviserende rol in de ontwikkeling van het verdere beleidskader en regelgevend kader rond het vervoer van koolstofdioxide. Daarbij zal de regulator, vanuit zijn expertise met netwerkindustrieën, mee betrokken worden bij de vormgeving van het regelgevend kader rond vervoersinfrastructuur.

Dit neemt niet weg dat de regulator ook in de beginjaren van de markt een cruciale rol zal spelen. De controle van de tarieven door de regulator, bijvoorbeeld, is cruciaal om een goede marktwerking te waarborgen. Ook bij geschillen over toegang zal de regulator ook een cruciale rol spelen als onafhankelijke arbiter. Naast zijn adviserende en evaluerende rol zal de VREG daarom ook toezicht houden op de conformiteit van de door de verschillende beheerders gehanteerde tarieven met de richtsnoeren opgesomd in het decreet.

De VREG publiceert, voor het eerst tegen uiterlijk 30 juni 2026 en daarna vierjaarlijks, een rapport over de ontwikkeling van de markt voor het vervoer van koolstofdioxide via pijpleidingen. Daarin beschrijft de VREG in eerste instantie de ontwikkeling van de infrastructuur op het grondgebied van het Vlaamse Gewest. Dit rapport zal daarbij een duidelijk overzicht geven van bestaande en geplande infrastructuur. De Vlaamse Regering kan de inhoud van het rapport bepalen.

### **Artikel 8**

De Vlaamse Regering wijst, na advies van de VREG, een beheerder van een lokale cluster aan.

De Vlaamse Regering bepaalt daarbij ook het aaneensluitend geografisch afgebakend gebied waarin de beheerder, met uitsluiting van alle anderen, de lokale cluster zal ontwikkelen. De afbakening van het gebied heeft een dubbel doel. Enerzijds geeft het de aangewezen beheerder zekerheid over het gebied waarin hij kan (en niet kan) opereren. Zo zal de beheerder vanaf het begin een duidelijk zicht hebben op zijn werkingsgebied, zodat hij hiermee rekening kan houden bij het opstellen van het ontwikkelingsplan. Anderzijds geeft het gebruik van een aaneensluitend geografisch afgebakend gebied ook voordelen voor de ondernemingen die zich in die zone bevinden. Zij hebben dan een duidelijk aanspreekpunt voor het aansluiten op de toekomstige lokale cluster. Ook zij zullen vanaf het begin betrokken worden bij de ontwikkeling van de lokale cluster, aangezien de beheerder verplicht is alle relevante marktpartijen binnen zijn zone te consulteren bij het opstellen van het ontwikkelingsplan.

Het decreet bevat (net zoals dat het geval is voor onder andere elektriciteit en gas, waar enkel wordt gespecificeerd dat de beheerder van een distributienet minstens 200.000 aansluitingspunten moet bedienen) geen bindende richtsnoeren over deze afbakening. Strikte richtsnoeren op basis van geografische criteria zouden immers moeilijkheden kunnen introduceren bij het effectief en nuttig afbakenen van het gebied. In de praktijk zal het geografische gebied van een lokale cluster vaak samenvallen met (delen van) een havengebied, een industriële cluster enz.

Het geografisch aaneengesloten afgebakend gebied is in principe een statisch gegeven, in de zin dat het gebied wordt vastgesteld door de Vlaamse Regering bij

de aanwijzing. Het is evenwel zo dat de (jonge) markt voor het vervoer van koolstofdioxide via pijpleidingen sterk onderhevig zal zijn aan nieuwe ontwikkelingen. Het is mogelijk dat, na een initiële ongunstige beoordeling van de business case, enkele jaren later de evolutie in de stand van de technologie CCUS alsnog mogelijk maakt in een onderneming die dicht bij de zone van een beheerder ligt. Daarnaast is het mogelijk dat een aangewezen beheerder, ondanks plannen daartoe in zijn ontwikkelingsplan, in de praktijk bepaalde delen van zijn gebied niet voldoende bedient en een nieuwe kandidaat-beheerder wel ambities heeft om dit gebied te bedienen. De Vlaamse Regering krijgt dan ook de mogelijkheid om het aaneengesloten geografisch afgebakend gebied te wijzigen door het uit te breiden of in te krimpen.

De Vlaamse Regering kan tot slot voorwaarden opleggen aan de beheerder met betrekking tot de chemische samenstelling van de koolstofdioxidestroom en met betrekking tot de interoperabiliteit. Zo kan de Vlaamse Regering reeds bij de aanwijzing verzekeren dat de lokale clusters technische standaarden hanteren die compatibel zijn met die van andere lokale clusters, het vervoersnetwerk en terminals voor vloeibaarmaking.

#### **Artikel 9**

De Vlaamse Regering wijst de beheerder aan voor een hernieuwbare termijn van twintig jaar.

#### **Artikel 10**

De Vlaamse Regering bepaalt de voorwaarden waaraan een beheerder van een lokale cluster moet voldoen om aangewezen te kunnen worden. Daarnaast bepaalt de Vlaamse Regering ook de voorwaarden waaraan een aangewezen beheerder van een lokale cluster moet blijven voldoen om aangewezen te blijven als beheerder. Het ontwerp bevat daarbij twee elementen waarrond de Vlaamse Regering verplicht voorwaarden zal moeten voorzien: de technische, organisatorische en financiële capaciteit en de professionele betrouwbaarheid van de (kandidaat-)beheerder.

Daarnaast bepaalt de Vlaamse Regering de voorwaarden waaronder moet worden overgegaan of kan worden overgegaan tot wijziging of beëindiging van de aanwijzing. Het ontwerp bevat daarbij enkele gevallen waarin de Vlaamse Regering de aanwijzing van een beheerder kan herroepen:

- De beheerder oefent, na zijn aanwijzing als beheerder van een lokale cluster, een ETS-activiteit uit (met uitsluiting van de activiteit vervoer van koolstofdioxide voor geologische opslag);
- De beheerder begaat of beging een grove tekortkoming met betrekking tot de verplichtingen die voortvloeien uit het decreet of de uitvoeringsbepalingen ervan;
- De beheerder verloor de langlopende persoonlijke of zakelijke rechten over de lokale cluster.

Ook bepaalt de Vlaamse Regering onder welke voorwaarden het aansluitend geografisch afgebakend gebied kan worden gewijzigd. Zo kan de Vlaamse Regering voorzien in een mechanisme om het geografische werkingsgebied van de beheerder van de lokale cluster te wijzigen (zie artikelsgewijze bespreking artikel 8).

De Vlaamse Regering bepaalt ook de procedure tot aanwijzing en de criteria voor de aanwijzing van een beheerder van een lokale cluster. Het ontwerp somt daarbij zeven elementen op die de Vlaamse Regering in ieder geval moet voorzien bij het opstellen van de criteria voor de aanwijzing. Het gaat om elementen die essentieel zijn bij het beoordelen van kandidaat-beheerders. Deze criteria, eventueel aangevuld met criteria die de Vlaamse Regering vastlegt, zijn de maatstaf waaraan de kandidaatstelling van de verschillende kandidaat-beheerders zullen worden getoetst.

De Vlaamse Regering bepaalt ook de procedure tot aanwijzing en de procedure tot wijziging van het aaneengesloten geografisch afgebakend gebied. Tot slot bepaalt de Vlaamse Regering ook de procedure voor de beëindiging van de aanwijzing van de beheerder van de lokale cluster.

### **Artikel 11**

De beheerder van een lokale cluster krijgt via het ontwerp enkele taken toegewezen. Het verzaken of onvoldoende gevolg geven aan deze taken is een grove tekortkoming en kan dan ook aanleiding geven tot het vervroegd beëindigen van de aanwijzing.

Het valt niet uit te sluiten dat, eens de vervoersmarkt voor koolstofdioxide een bepaalde maturiteit bereikt, het takenpakket van beheerders ook ruimer zal moeten worden (bv. flexibiliteitsdiensten). De Vlaamse Regering krijgt dan ook de mogelijkheid om, na advies van de VREG, de takenlijst uit te breiden.

### **Artikel 12 en artikel 15**

Het artikel voorziet in een systeem van juridische ontvlechting voor het beheer van een lokale cluster. Dit betekent concreet dat de onderneming die aangewezen is als beheerder van een lokale cluster geen ETS-activiteiten mag ontplooiën met uitzondering van de ETS-activiteit transport van koolstofdioxide voor geologische opslag.

Juridische ontvlechting is minder verregaand dan de eigendomsontvlechting die vandaag wettelijk vereist is voor bijvoorbeeld het vervoersnet voor aardgas. Deze 'mildere' vorm van ontvlechting is gerechtvaardigd omdat de situatie wezenlijk verschilt van het vervoers- of distributienet voor aardgas. De ontvlechtingseisen voor aardgas werden, in het proces van de liberalisering van de Europese energiemarkt, gradueel strenger geformuleerd voor de (bestaande en reeds sterk uitgebouwde) vervoersnetten. Er zijn daarentegen vandaag nog geen uitgebreide netten voor het vervoer van koolstofdioxide. *Ab initio* strenge ontvlechtingseisen opleggen zou daarbij de ontwikkeling van lokale clusters kunnen afremmen of geplande projecten kunnen vertragen. Bovendien lijkt het aannemelijk dat het afvangen van koolstofdioxide een activiteit zal zijn die slechts voor een relatief beperkt aantal (grote) ondernemingen een kosten-efficiënte oplossing zal zijn om hun uitstoot terug te dringen. Grote, fijnmazige netten zoals dat het geval is bij de distributie van aardgas lijken daarbij, met de huidige stand van de technologie, onwaarschijnlijk. Toch is een minimale graad van ontvlechting noodzakelijk om een goede werking van de markt te waarborgen. Daarom wordt gekozen voor een systeem van juridische ontvlechting. De Vlaamse Regering bepaalt, na advies te

hebben ingewonnen van de VREG, de verdere vereisten voor de onafhankelijkheid van de beheerder.

### **Artikel 13 – 15**

De beheerder van een lokale cluster is gebonden aan strikte verplichtingen inzake non-discriminatie en vertrouwelijkheid. Een beheerder van een lokale cluster moet zich vooreerst onthouden van elke vorm van discriminatie ten opzichte van de producenten en gebruikers aangesloten op de lokale cluster en ten opzichte van potentiële kandidaten voor aansluiting op de lokale cluster. Zo is een verschil in behandeling van kandidaten die zich in een gelijkaardige situatie bevinden niet geoorloofd, tenzij het verschil in behandeling objectief, pertinent en evenredig is. Een schending van deze non-discriminatiebepaling maakt een grove tekortkoming uit in de zin van dit decreet en kan aanleiding geven tot het vervroegd beëindigen van de aanwijzing. De Vlaamse Regering bepaalt, na advies te hebben ingewonnen van de VREG, de verdere vereisten rond non-discriminatie.

Daarnaast is de beheerder van een lokale cluster ook gebonden aan de vertrouwelijkheid van de persoonlijke en commerciële gegevens die de beheerder verwerft in uitvoering van zijn taken als beheerder. Er rust op de beheerder ook een verplichting om alle informatie die noodzakelijk is voor een goede marktwerking te publiceren. De Vlaamse Regering bepaalt, na advies te hebben ingewonnen van de VREG, de verdere vereisten voor de vertrouwelijkheid.

### **Artikel 16**

Het ontwerp van decreet voert een verplichting in voor beheerders van lokale clusters om vierjaarlijks een ontwikkelingsplan op te stellen. Het decreet schuift daarbij enkele verplichte elementen van dit ontwikkelingsplan naar voor.

Het ontwikkelingsplan is een bijzonder belangrijk instrument voor de beheerder, maar ook voor potentiële kandidaten voor aansluiting. De beheerder zal er immers de ontwikkeling van zijn lokale cluster moeten plannen in een publiek toegankelijk document. Dit geeft geïnteresseerde derde partijen een passief inzicht in de plannen van de beheerder van de lokale cluster. Het ontwikkelingsplan moet daarom gepubliceerd worden op de website van de beheerder van de lokale cluster.

Een zuiver passief inzicht geven aan derden is evenwel niet voldoende. De succesvolle ontwikkeling en uitbouw van infrastructuur voor het vervoer van koolstofdioxide is immers enkel mogelijk als ondernemingen die koolstofdioxide afvangen daadwerkelijk aangesloten kunnen worden. Daarom worden beheerders van lokale clusters verplicht om alle relevante marktpartijen (bv. de ondernemingen die plannen hebben rond het afvangen van koolstofdioxide in de productieprocessen) en overheden (gemeente, havenbedrijf, vergunningverlenende overheden, het VEKA en de VREG, etc.) te betrekken bij de opmaak van het ontwikkelingsplan door middel van een consultatie. Door middel van deze consultatie kan de beheerder een goed beeld krijgen van bijvoorbeeld de capaciteitsnoden in de buurt, maar bijvoorbeeld ook van de technische specificaties van de koolstofdioxide die zal worden afgevangen en vervoerd. De dialoog tussen de beheerder enerzijds en de relevante partijen anderzijds zal daarbij zorgen voor een doordacht en realistisch ontwikkelingsplan.

Het ontwikkelingsplan is indicatief en dus niet-bindend: de beheerder van een lokale cluster is dus niet verplicht om het ontwikkelingsplan volledig tot uitvoering te brengen. Het Belgische, Europese en mondiale CCUS-landschap zal immers naar alle verwachting sterk in beweging zijn de volgende jaren, waardoor enige flexibiliteit met betrekking tot de uitbouw van de infrastructuur noodzakelijk zal zijn. Het indicatieve karakter van het ontwikkelingsplan mag evenwel geen vrijgeleide zijn voor de beheerder om het ontwikkelingsplan (en, bij de kandidaatstelling, het geografisch gebied waarin de beheerder wenst te opereren) maximaal in te vullen zonder oprechte intenties om het plan uit te voeren. Mede daarom bepaalt de Vlaamse Regering, zoals al eerder aangegeven, de voorwaarden waaronder kan worden overgegaan tot een inperking van het aansluitend geografisch afgebakend gebied en de voorwaarden tot intrekking van de aanwijzing. De Vlaamse Regering kan daarbij voorzien in de mogelijkheid om het geografisch gebied waarvoor de beheerder is aangeduid gedeeltelijk in te perken (bv. die zones waar de beheerder manifest in gebreke bleef de lokale cluster te ontwikkelen) of zelfs een volledige intrekking van de aanwijzing wanneer de ernstige omstandigheden dit zouden vereisen.

De Vlaamse Regering keurt het ontwikkelingsplan goed na het advies te hebben ingewonnen van de VREG. Weigert de Vlaamse Regering de goedkeuring, dan vraagt de minister de beheerder van de lokale cluster het plan aan te passen binnen een redelijke termijn.

#### **Artikel 17**

De Vlaamse Regering kan, in specifieke en welomlijnde gevallen, de beheerder van een lokale cluster bevelen de lokale cluster verder te ontwikkelen.

De verplichte ontwikkeling kan vooreerst slechts worden bevolen als de ontwikkeling een positieve kosten-batenanalyse verkrijgt van de VREG. Is de kosten-batenanalyse van de VREG negatief, dan kan geen verplichte ontwikkeling worden bevolen.

Na een positieve kosten-batenanalyse te hebben verkregen, kan de Vlaamse Regering de ontwikkeling enkel bevelen wanneer deze van uitzonderlijk economisch belang is voor het Vlaamse Gewest. In zijn beslissing zal de Vlaamse Regering dan ook, aan de hand van een concrete analyse of studie, moeten motiveren waarom de verplichte ontwikkeling van dergelijk belang is voor het Vlaamse Gewest.

De Vlaamse Regering bepaalt tot slot ook de te volgen procedure.

#### **Artikel 18 - 22**

Naar analogie met de energiesector worden erfdiensbaarheden ingevoerd voor de beheerder van een lokale cluster en worden regels omtrent het gebruik van het openbaar domein of de gemeentewegen ingevoerd.

#### **Artikel 23 – 24**

Het ontwerp voert enkele monitoring- en inspectieverplichtingen in voor de beheerders van lokale clusters. Deze verplichtingen zijn complementair aan de reeds bestaande verplichtingen in het kader van het EU-emissiehandelsstelsel (EU



ETS). Daarnaast wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om regels te bepalen voor de inspectie en de monitoring.

Ook krijgt de Vlaamse Regering de mogelijkheid om veiligheidseisen op te leggen waaraan de beheerder van een lokale cluster moet voldoen.

### **Artikel 25**

Dit artikel bepaalt dat de beheerder van een lokale cluster de minister onmiddellijk in kennis moet stellen van significante lekkages of significante onregelmatigheden. De beheerder neemt ook de nodige corrigerende maatregelen; laat de beheerder na dit te doen, dan kan de minister zelf de corrigerende maatregelen nemen. De beheerder draagt dan de kosten van deze maatregelen. Daarnaast wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om de procedure nader te bepalen.

### **Artikel 26 - 27**

De Vlaamse Regering wijst, op advies van de VREG, de natuurlijke persoon of rechtspersoon aan die het vervoersnetwerk zal beheren met uitsluiting van alle anderen. De beheerder van het vervoersnetwerk opereert op het gehele grondgebied van het Vlaamse Gewest.

De aanduiding van één enkele beheerder van het vervoersnetwerk heeft verschillende voordelen. Daar waar de ontwikkeling van een lokale cluster meer *bottom-up* zal kunnen gebeuren via een organische groei, is het belangrijk dat de ontwikkeling van het vervoersnetwerk meer gecoördineerd (en dus *top-down*) gebeurt. Het zal immers de beheerder van het vervoersnetwerk zijn die de connecties met de andere gewesten en het buitenland via pijpleidingen verzekert, maar ook de connecties tussen de verschillende lokale clusters. Dit vervoer op langere afstand (in tegenstelling tot in de lokale cluster) en met het oog op aansluiting van lokale clusters op netwerken in het buitenland of in andere gewesten (waar misschien andere technische standaarden zullen gelden) vereist een planning op lange termijn waarbij met verschillende factoren rekening moet gehouden worden.

De hoedanigheid van beheerder van een vervoernetwerk en de hoedanigheid van beheerder van een lokale cluster zijn niet onverenigbaar. De beheerder van het vervoersnetwerk kan dus ook de beheerder zijn van (één of meerdere) lokale clusters. Een lokale cluster kan bijvoorbeeld ook beheerd worden door een consortium waarvan de beheerder van het vervoernet al dan niet deel uitmaakt.

De Vlaamse Regering kan, net als bij de lokale clusters, bij de aanwijzing van de beheerder voor het vervoersnetwerk voorwaarden opleggen met betrekking tot de chemische samenstelling van de koolstofdioxide en voorwaarden rond de technische compatibiliteit van de infrastructuur van het vervoersnetwerk met die van de lokale clusters en de terminals voor vloeibaarmaking.

### **Artikel 28**

De Vlaamse Regering wijst de beheerder aan voor een hernieuwbare termijn van twintig jaar.

### **Artikel 29**

Net als bij de lokale cluster bepaalt de Vlaamse Regering de voorwaarden waaraan een beheerder moet voldoen, de voorwaarden waaronder moet worden overgegaan tot wijziging of beëindiging van de aanwijzing en de procedure tot aanwijzing. *Mutatis mutandis* kan dan ook verwezen worden naar de artikelsgewijze bespreking bij artikel 10.

### **Artikel 30**

De beheerder van het vervoersnetwerk krijgt via het ontwerp enkele taken toegewezen. Het verzaken of onvoldoende gevolg geven aan deze taken is een grove tekortkoming en kan dan ook aanleiding geven tot het vervroegd beëindigen van de aanwijzing.

Hoewel de beheerder van een lokale cluster en de beheerder van het vervoersnetwerk enkele taken gemeenschappelijk hebben, verschillen de overige taken van een beheerder van het vervoersnetwerk sterk van de taken van een beheerder van een lokale cluster. Zo heeft de beheerder van het vervoersnetwerk als taak om te voorzien in connecties tussen de lokale clusters en pijpleidingen in de andere gewesten of in het buitenland.

Het valt niet uit te sluiten dat, eens de vervoersmarkt voor koolstofdioxide een bepaalde maturiteit bereikt, het takenpakket van beheerders ook ruimer zal moeten worden (bv. flexibiliteitsdiensten). De Vlaamse Regering krijgt dan ook de mogelijkheid om, na advies van de VREG, de takenlijst uit te breiden.

### **Artikel 31 - 34**

Ook voor het vervoersnetwerk wordt voorzien in een regime van juridische ontvlechting, strikte non-discriminatie en verplichtingen rond de vertrouwelijkheid van commerciële, gevoelige en persoonlijk gegevens. *Mutatis mutandis* wordt verwezen naar de artikelsgewijze bespreking in artikel 12 tot en met 15.

### **Artikel 35**

Net als voor lokale clusters moet de beheerder van het vervoersnetwerk een ontwikkelingsplan opstellen. Er zijn andere verplichte elementen voor het ontwikkelingsplan van het vervoersnetwerk, aangezien de finaliteit van het vervoersnetwerk verschillend is van dat van een lokale cluster. Zo zullen in het ontwikkelingsplan connecties met de andere gewesten en met het buitenland aan bod moeten komen, evenals verbindingen tussen lokale clusters.

Voor het overige wordt voorzien in een regime dat gelijkloopt met de ontwikkelingsplannen van de lokale cluster. Het ontwikkelingsplan moet worden onderworpen aan een consultatie van relevante partijen en overheden en moet worden goedgekeurd door de Vlaamse Regering.

### **Artikel 36**

Het artikel voorziet in een aantal gevallen waarin de Vlaamse Regering de beheerder van het vervoersnetwerk kan gebieden het vervoersnetwerk verder te ontwikkelen op een wijze die de Vlaamse Regering bepaalt. Opnieuw is eerst een positieve kosten-batenanalyse vereist.

### **Artikel 37 - 41**

Naar analogie met de energiesector worden erfdiensbaarheden ingevoerd voor de beheerder van het vervoersnetwerk en worden regels omtrent het gebruik van het openbaar domein of de gemeentewegen ingevoerd.

#### **Artikel 42 - 43**

Het ontwerp voert enkele monitoring- en inspectieverplichtingen in voor de beheerders van het vervoersnetwerk. Deze verplichtingen zijn analoog aan de verplichtingen van beheerders van een lokale cluster.

#### **Artikel 44**

Dit artikel bepaalt dat de beheerder van het vervoersnetwerk de minister onmiddellijk in kennis moet stellen van significante lekkages of significante onregelmatigheden. De beheerder neemt ook de nodige corrigerende maatregelen; laat de beheerder na dit te doen, dan kan de minister zelf de corrigerende maatregelen nemen. De beheerder draagt dan de kosten van deze maatregelen. Daarnaast wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om de procedure nader te bepalen.

#### **Artikel 45**

Het ontwerpdecreet voorziet in enkele decretale taken voor de beheerder van een terminal voor vloeibaarmaking. Net zoals bij lokale clusters en het vervoersnetwerk het geval is, maakt het niet voldoen aan deze decretale taken een grove tekortkoming uit.

#### **Artikel 46 en artikel 49**

Dit artikel voorziet een verplichting tot juridische ontvlechting voor de beheerder van een terminal voor vloeibaarmaking. De Vlaamse Regering bepaalt aanvullende vereisten voor de onafhankelijkheid van de beheerder.

#### **Artikel 47 – 49**

Zoals bij de beheerders van lokale clusters en de beheerder van het vervoersnetwerk worden aan de beheerder van een terminal voor vloeibaarmaking enkele verplichtingen omtrent vertrouwelijkheid en non-discriminatie ingevoerd. *Mutatis mutandis* wordt verwezen naar wat in artikel 12 tot en met 15 werd uiteengezet.

#### **Artikel 50 – 51**

Deze artikelen voorzien in een regime van monitoring en inspecties door de beheerder van een terminal voor vloeibaarmaking. Daarnaast kan de Vlaamse Regering ook veiligheidseisen opleggen aan de beheerder van een terminal voor vloeibaarmaking.

#### **Artikel 52**

Net als bij lokale clusters en het vervoersnetwerk wordt een verplichting ingevoerd om de minister op de hoogte te brengen bij significante lekkages en significante onregelmatigheden.

#### **Artikel 53**

De aanleg en het beheer van een gesloten industrieel net voor koolstofdioxide is onderhevig aan een verplichting tot voorafgaande melding bij de VREG. De VREG

gaat daarbij na of het net in kwestie wel voldoet aan de drie voorwaarden van een gesloten industrieel net voor koolstofdioxide.

Hieronder wordt dieper ingegaan op de drie constitutieve en cumulatieve voorwaarden. Met deze voorwaarden wordt beoogd een goede balans te vinden tussen de nood aan een soepele samenwerkingsvorm voor ondernemingen met geïntegreerde exploitatie- of productieprocessen enerzijds en anderzijds de noodzaak om te vermijden dat gesloten industriële netten voor koolstofdioxide *de facto* sterk gedereguleerde lokale clusters worden. Aspirant-beheerders van de vervoersinfrastructuur zouden er immers voor kunnen opteren op papier een gesloten industrieel net voor koolstofdioxide uit te baten om zo de regulering van een lokale cluster (controle tarieven; ontwikkelingsplannen; etc.) te vermijden. Dit is beleidsmatig niet wenselijk, aangezien dit een sterke rem zou zetten op de ontwikkeling van een goed functionerende en liquide markt voor het vervoer van koolstofdioxide. Daarnaast is een al te ruim uitzonderingsregime voor gesloten industriële netten voor koolstofdioxide, zonder objectieve en pertinente redenen, niet verenigbaar met het gelijkheidsbeginsel. Twee vergelijkbare situaties worden dan immers verschillend behandeld zonder objectieve en pertinente redenen, aangezien met het gesloten industrieel net voor koolstofdioxide eigenlijk dezelfde activiteiten worden ontplooid als een lokale cluster. Met de ingevoerde voorwaarden voor het gesloten industrieel net voor koolstofdioxide wordt een gebalanceerd en proportioneel regime naar voor geschoven, gebaseerd op een objectief en pertinent onderscheid met de figuur van de lokale cluster.

#### *Eerste constitutieve voorwaarde*

De eerste constitutieve voorwaarde voor een gesloten industrieel net voor koolstofdioxide is dat de pijpleiding of het netwerk van pijpleidingen i) hoofdzakelijk ii) gebruikt wordt in een geïntegreerd exploitatieproces of een geïntegreerd productieproces iii) omwille van technische eisen eigen aan dat exploitatieproces of productieproces of specifieke veiligheidseisen.

Een eerste element is het hoofdzakelijk gebruik. De pijpleidingen moeten *hoofdzakelijk* gebruikt worden in het kader van een geïntegreerd exploitatieproces of een geïntegreerd productieproces. Dit betekent concreet dat de pijpleidingen voornamelijk gebruikt moeten worden in het kader van een bedrijfsproces waarbij de koolstofdioxide wordt gebruikt of verwerkt. Vervoer voor geologische opslag is mogelijk, maar de infrastructuur die gebruikt wordt voor het vervoer moet wel principieel gebruikt worden voor een geïntegreerd productieproces of geïntegreerd exploitatieproces.

Een tweede element is dat de pijpleidingen gebruikt moeten worden in een geïntegreerd exploitatieproces of een geïntegreerd productieproces. Dit moet geval per geval worden beoordeeld. Volgende elementen kunnen wijzen op het voorhanden zijn van een geïntegreerd exploitatieproces of geïntegreerd productieproces:

- Er is sprake van een functionele verbondenheid door de pijpleiding van verscheidene eenheden die naast elkaar bestaan;
- De verschillende eenheden hebben een gemeenschappelijk doel of einddoel en de verschillende eenheden dienen het doel of einddoel;

- De koolstofdioxide, vervoerd door middel van de pijpleidingen, wordt gebruikt voor één of meerdere chemische processen waarin gassen of andere producten worden gemaakt op industriële schaal;
- ...

Een (gebrek aan) geografische nabijheid is geen criterium. Ook het feit dat (overtollige) koolstofdioxide die niet wordt gebruikt in het geïntegreerde proces wordt verhandeld of wordt vervoerd voor geologische opslag doet geen afbreuk aan de kwalificatie van gesloten industrieel net voor koolstofdioxide. Cruciaal is dat de verschillende eenheden functioneel met elkaar verbonden worden door de pijpleiding voor koolstofdioxide in functie van een gemeenschappelijk doel of einddoel.

Een derde element is de technische eisen of specifieke veiligheidseisen. Koolstofdioxide wordt vandaag immers als industrieel gas<sup>12</sup> gebruikt in een aantal productieprocessen. Specifieke technische eisen veronderstelt dat de koolstofdioxide die wordt gebruikt in het geïntegreerd exploitatieproces of geïntegreerd productieproces bepaalde (technische) kenmerken heeft die bijvoorbeeld afwijken van een industriële standaard. Voorbeelden van specifieke technische eisen zijn daarbij bijvoorbeeld de gehanteerde kwaliteitseisen voor de koolstofdioxide; de specifieke druk waaronder de koolstofdioxide moet worden vervoerd en geleverd aan de gebruiker; het tijdstip van levering en de reserves die moeten worden aangehouden om het proces mogelijk te maken; etc. Veiligheidseisen betekent dan weer dat er (externe of interne) veiligheidseisen zijn.

Wordt, op basis van de bepalingen rond toegang van derden, toegang gegeven aan een onderneming op het gesloten industrieel net voor koolstofdioxide, waardoor niet langer voldaan is aan de eerste constitutieve voorwaarde, dan voldoet de pijpleiding of het netwerk van pijpleidingen niet meer aan de kwalificatie van gesloten industrieel net voor koolstofdioxide.

#### *Tweede constitutieve voorwaarde*

De tweede voorwaarde stelt dat de ondernemingen die aangesloten zijn of zullen zijn op het gesloten industrieel net voor koolstofdioxide gezamenlijk de technische en commerciële voorwaarden voor het gebruik van dit gesloten industrieel net voor koolstofdioxide bepalen. Deze voorwaarde vloeit voort uit de fundamentele gedachte achter de rechtsfiguur van het gesloten industrieel net voor koolstofdioxide, nl. soepele samenwerking tussen bedrijven met een geïntegreerd exploitatie- of productieproces. In het kader van dergelijke samenwerking bepalen partijen dan ook gezamenlijk de commerciële (tarieven; voorwaarden rond aansprakelijkheid; etc.) en technische (chemische samenstelling van de koolstofdioxide; technische eisen voor de pijpleidingen en bijhorende infrastructuur; etc.) voorwaarden. Bepaalt de beheerder van de pijpleidingen eenzijdig deze commerciële en technische voorwaarden (via, bijvoorbeeld, toetredingscontracten) lijkt er immers geen sprake van een samenwerking tussen partijen in het kader van een gezamenlijk geïntegreerd exploitatie- of productieproces.

---

<sup>12</sup> Andere industriële gassen zijn bijvoorbeeld zuurstof, stikstof en waterstof, maar ook verschillende edelgassen.

### *Derde constitutieve voorwaarde*

De laatste voorwaarde bepaalt dat de pijpleidingen beheerd moeten worden door

- Ofwel alle aangesloten ondernemingen gezamenlijk; of
- Door een beheerder die gezamenlijk aangewezen is door alle aangesloten ondernemingen.

Deze voorwaarde kadert opnieuw in de sterke en geïntegreerde samenwerking tussen ondernemingen die deze rechtsfiguur impliceert. In het kader van deze samenwerking zullen partijen immers gezamenlijk de infrastructuur beheren, of zullen zij gezamenlijk beslissen wie de infrastructuur zal beheren.

Komt de VREG bij het onderzoek van de melding tot de conclusie dat één of meerdere van bovenstaande voorwaarden niet zijn vervuld, dan weigert de VREG de kwalificatie als gesloten industrieel net voor koolstofdioxide. Een negatieve beslissing van de VREG maakt dat de onderneming in kwestie geen gesloten industrieel net voor koolstofdioxide kan aanleggen en uitbaten.

### **Artikel 54**

Dit artikel omschrijft de taken van een beheerder van een gesloten industrieel net voor koolstofdioxide. De Vlaamse Regering kan de taken van de beheerder nader omschrijven.

### **Artikel 55**

Dit artikel bepaalt dat de aansluiting van een gesloten industrieel net voor koolstofdioxide op een lokale cluster, een vervoersnetwerk of een terminal voor vloeibaarmaking mogelijk is. Een aansluiting op de lokale cluster kan bijvoorbeeld verantwoord worden om eventuele reststromen (koolstofdioxide die niet wordt verbruikt door de verbruiker in het gesloten industrieel net) alsnog te vervoeren richting een verbruiker op een lokale cluster. Ook kan het voorkomen dat gebruikers om technische redenen het geïntegreerde verbruiksproces moeten stilleggen; ook in dit geval kan een aansluiting op een lokale cluster of het vervoersnetwerk gerechtvaardigd worden (om te vermijden dat de koolstofdioxide alsnog moet worden uitgestoten). Ook wanneer een verbruiker in het gesloten industrieel net stilvalt kan dan koolstofdioxide uit de lokale cluster worden gebruikt.

De Vlaamse Regering bepaalt de te volgen procedure bij de aansluiting en de voorwaarden die van toepassing zijn.

### **Artikel 56**

Dit artikel is een gemodificeerde versie van wat reeds werd ingevoerd in het Decreet Diepe Ondergrond ter omzetting van de CCS-richtlijn. De centrale doelstelling blijft eerlijke, open en niet-discriminerende toegang. De Vlaamse Regering bepaalt daarbij de voorwaarden waaronder kandidaten toegang krijgen tot lokale clusters en het vervoersnetwerk. Het decreet somt daarbij de elementen op die de Vlaamse Regering in acht moet nemen bij het bepalen van deze voorwaarden.

De beheerder van een lokale cluster en het vervoersnetwerk kan de toegang slechts weigeren in twee gevallen, nl. wanneer er een gebrek aan capaciteit is of wanneer de koolstofdioxidestroom niet voldoet aan de technische voorwaarden die

de beheerder heeft gepubliceerd in het kader van zijn actieve transparantieplichtingen. Weigert een beheerder de toegang op grond van een gebrek aan capaciteit, dan is de beheerder verplicht om de nodige capaciteitsverhogende werkzaamheden uit te voeren voor zover dat economisch verantwoord is of wanneer de nieuwe gebruiker bereid is om daar (gedeeltelijk) voor te betalen. Wordt geweigerd op grond van het niet-voldoen aan de technische voorwaarden, dan moet de beheerder aangeven waarom en onder welke voorwaarden de koolstofdioxidestroom alsnog zou kunnen worden vervoerd of vloeibaar kunnen worden gemaakt. Tot slot geldt er een verplichting voor de beheerders om hun weigeringsbeslissingen te motiveren.

### **Artikel 57**

Voor de gesloten industriële netten voor koolstofdioxide en voor de terminals voor vloeibaarmaking geldt een regime van onderhandelde nettoegang. Dit betekent in de eerste plaats dat er een verplichting rust op deze beheerders om te goeder trouw in onderhandelingen te treden met geïnteresseerde derde partijen om tot een objectieve en niet-discriminerende overeenkomst te komen. Er is geen stelsel van goedgekeurde tarieven door de VREG.

Ook voor beheerders van gesloten industriële netten voor koolstofdioxide en van de terminals voor vloeibaarmaking geldt dat weigeringsbeslissingen naar behoren moeten worden gemotiveerd. Weigert een beheerder toegang omwille van capaciteitsbeperkingen, dan voert hij capaciteitsverhogende werken uit als dat economisch verantwoord is of als de potentiële gebruiker bereid is daarvoor te betalen. Bij het niet voldoen aan de technische voorwaarden, meldt de beheerder waarom de aansluiting wordt geweigerd en onder welke voorwaarden de gebruiker alsnog zou kunnen aansluiten.

### **Artikel 58**

Dit artikel bepaalt dat voor de toegang tot en het gebruik van een lokale cluster en het vervoersnetwerk tarieven gelden die goedgekeurd zijn door de VREG.

De beheerder maakt een tariefvoorstel op en legt deze voor aan de regulator. Omdat de markt nog volop in ontwikkeling is wordt niet voorzien in een tariefmethodologie, maar worden enkele algemene principes ingeschreven in het decreet waarmee een beheerder rekening moet houden. Eens de markt voldoende is ontwikkeld kan worden overwogen om de beheerders minder vrijheid te laten en een tariefmethodologie (ontwikkeld door de VREG) in te voeren.

De VREG controleert dan of het voorstel van tarief in overeenstemming is met deze principes. In het kader van deze controle kan de VREG alle nuttige informatie opvragen bij de marktpartijen. Is het tariefvoorstel niet conform de principes, dan maakt de beheerder een nieuw voorstel op dat opnieuw ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de VREG.

De goedgekeurde tarieven worden gepubliceerd op een publiek toegankelijke website.

### **Artikel 59**

Naar analogie met het mechanisme rond de goedkeuring van de tarieven wordt een mechanisme voor de goedkeuring van het toegangsreglement ingevoerd.

Het voorstel van toegangsreglement moet worden voorgelegd aan de VREG ter goedkeuring. De Vlaamse Regering kan daarbij de minimale elementen die dit toegangsreglement moet omvatten vastleggen. De Vlaamse Regering legt daarbij ook de principes vast waaraan de VREG het voorstel zal toetsen bij zijn goedkeuring. De VREG toetst het toegangsreglement dan aan de principes vastgelegd door de Vlaamse Regering. Voldoet het toegangsreglement, dan keurt de VREG het toegangsreglement goed. Voldoet het toegangsreglement niet, dan moet de beheerder een aangepast toegangsreglement invoeren.

### **Artikel 60**

Dit artikel werd overgenomen uit het huidige Decreet Diepe Ondergrond. Dit artikel is een omzetting van artikel 12 van de CCS-richtlijn (voor wat betreft transportinfrastructuur). Dit artikel gaat evenwel verder dan de CCS-richtlijn in die zin dat het ook de terminals voor vloeibaarmaking omvat, waarbij de CCS-richtlijn in principe enkel spreekt over transportinfrastructuur (pijpleidingen). Nu terminals een essentiële schakel in de Europese CCS-keten zullen worden, is het logisch om ook deze infrastructuur aan de kwaliteitseisen van de CCS-richtlijn te onderwerpen.

### **Artikel 61**

De beheerder van een lokale cluster stelt kwaliteitsnormen vast met betrekking tot de koolstofdioxide die zal worden vervoerd via zijn lokale cluster. Bij het vaststellen van deze kwaliteitsnormen moet vooreerst worden voldaan aan hetgeen bepaald in artikel 60. Daarnaast consulteert de beheerder van een lokale cluster ook de producten en de gebruikers binnen zijn zone. De consultatie vindt in principe al plaats tijdens het opstellen van het ontwikkelingsplan. De beheerder moet ook rekening houden met eventuele Europese normen ter zake. Het is immers niet ondenkbaar dat in de (nabije) toekomst Europese afspraken zullen worden gemaakt rond de kwaliteitsnormen voor koolstofdioxide om de interne markt voor het vervoer van koolstofdioxide te faciliteren. Ook moet de beheerder rekening houden met de normen vastgelegd door het vervoersnetwerk. Deze normen worden goedgekeurd door de Vlaamse Regering op voordracht van de minister.

De beheerder houdt, na de goedkeuring van de kwaliteitsnormen, toezicht op de naleving van deze kwaliteitsnormen. De beheerder kan de Vlaamse Regering wel verzoeken om voor beperkte delen van het net een afwijkende samenstelling te hanteren. Het zal immers in de praktijk voorkomen dat bepaalde gebruikers koolstofdioxide met een specifieke samenstelling nodig zullen hebben in het kader van hun productieproces. Hierdoor kan het noodzakelijk zijn dat voor een bepaald deel van het netwerk een afwijkende kwaliteitsnorm wordt gehanteerd. De Vlaamse Regering verleent, op voordracht van de minister, de toelating voor deze afwijkende kwaliteitsnorm en bepaalt de voorwaarden en de duur van de afwijking.

### **Artikel 62**

*Mutatis mutandis* worden ook regels ingevoerd met betrekking tot de kwaliteitsnormen gehanteerd op het vervoersnetwerk.

### **Artikel 63**

De aanleg en het beheer van een directe leiding die de eigen site niet overschrijdt, is slechts toegelaten na het verkrijgen van een voorafgaandelijke toelating. Zoals al eerder aangegeven wordt deze rem ingebouwd om te vermijden dat de business



case van (collectieve) lokale clusters en het vervoersnetwerk teniet wordt gedaan doordat ondernemingen opteren om zuiver private infrastructuur aan te leggen en te beheren. De Vlaamse Regering stelt daarom de nadere regels, procedures en criteria voor de toelating vast. Deze moeten objectief en niet-discriminatoir zijn, en kunnen afhankelijk worden gesteld van een weigering tot toegang tot de lokale cluster of het vervoersnetwerk of het ontbreken van een redelijk aanbod. Ook deze leiding moet worden gemeld bij de VREG. Tot slot wordt ook voorzien in een verval van rechtswege wanneer de directe leiding niet in dienst wordt genomen binnen vijf jaar na de beslissing tot toelating.

#### **Artikel 64**

Dit artikel geeft de VREG de mogelijkheid om bij de verschillende beheerders, producenten en gebruikers de nodige informatie en inlichtingen op te vragen in het kader van hun toezicht.

#### **Artikel 65**

Dit artikel bepaalt dat de VREG kennis neemt van alle geschillen die tussen partijen rijzen omtrent de bepalingen van hoofdstuk 7 (toegang van derden; tarieven; kwaliteitsnormen). De VREG beslecht daarbij het geschil op basis van de bepalingen van dit decreet en zijn uitvoeringsbesluiten. Daarnaast houdt de VREG rekening met enkele criteria (die voortvloeien uit de CCS-richtlijn en reeds werden omgezet in het decreet Diepe Ondergrond).

#### **Artikel 66 – 67**

Tot slot wordt er voorzien in een boeteprocedure en een administratieve geldboete voor schendingen van de hoofdstukken 3 tot en met 8 van het decreet.

Voor wat betreft de hoogte van de administratieve geldboete werd bewust gekozen voor een relatief laag bedrag (boete minimaal 100 euro per kalenderdag; maximaal 50.000; totale boete niet meer dan 1 miljoen euro of 3% van de omzet). Het is immers vandaag moeilijk in te schatten of hogere boetes al dan niet proportioneel zouden zijn. Om disproportionele boetes te vermijden wordt enerzijds een relatief plafond ingevoerd (3% van de omzet) en anderzijds lage boetes in absolute waarden ingevoerd. Eens de markt zich meer heeft gevestigd kunnen de boetes eventueel worden opgetrokken, voor zover dit nodig zou zijn.

#### **Artikel 68**

Er wordt de Vlaamse Regering de mogelijkheid geboden om rapporteringsverplichtingen op te leggen aan beheerders van lokale clusters, het vervoersnetwerk, terminals voor vloeibaarmaking, gesloten industriële netten voor koolstofdioxide en directe leidingen. Deze data zal de Vlaamse Overheid in staat stellen zijn industrieel klimaatbeleid verder vorm te geven en te onderbouwen met concrete en accurate gegevens rond o.a. CCUS-volumes.

#### **Artikel 69**

Deze bepaling wijzigt artikel 591 van het Gerechtelijk Wetboek van 16 oktober 1967 (op grond van de theorie van de impliciete bevoegdheden, zoals bedoeld in artikel 10 van de BWHI) waarbij aan de vrederechter de bevoegdheid gegeven wordt om ongeacht het bedrag, kennis te nemen van geschillen betreffende de door dit decreet ingestelde erfdienstbaarheden en van de vorderingen inzake

vergoeding van het nadeel veroorzaakt door de erfdienstbaarheden en de verplaatsingsregeling.

Door een beroep te doen op de impliciete bevoegdheden kunnen de gewesten ingrijpen op federale bevoegdheden mits voldaan is aan drie cumulatieve voorwaarden: de federale aangelegenheid kan slechts betreden worden wanneer dat (1) noodzakelijk is om de eigen bevoegdheden uit te oefenen; (2) de toepassing van de impliciete bevoegdheden mag maar een marginale weerslag hebben op de federale bevoegdheid; (3) de materie moet zich lenen tot een gedifferentieerde regeling.

Gebruikmaken van de impliciete bevoegdheden kan alleen in aangelegenheden die zich lenen tot een gedifferentieerde regeling. Als het integendeel om een aangelegenheid gaat die een uniforme aanpak vergt, is toepassing van artikel 10 van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen uitgesloten. De aard van de zaak kan een eenvormige regeling noodzakelijk maken. Sedert 1988 heeft de bijzondere wetgever de energiebevoegdheden toegewezen aan de gewesten, behoudens de in de bijzondere wet tot hervorming der instellingen expliciet bepaalde uitzonderingen. De distributie van elektriciteit wordt echter als een exclusieve gewestbevoegdheid aangemerkt. Het is daarom niet meer dan logisch dat de gewesten de overtredingen van de inzake energie geldende decreten en besluiten op gepaste wijze administratiefrechtelijk mogen sanctioneren. De aard van de aan de gewesten toegewezen bevoegdheden laat precies een regeling toe die voor differentiatie vatbaar is: het komt de gewestelijke decreetgever toe te bepalen welke verplichtingen er in casu gelden.

Gelet op de aard van deze erfdienstbaarheden is het van belang dat er snel een uitspraak over geschillen hieromtrent wordt gedaan. Anders komt een taak van algemeen belang (de goede werking van de distributie) potentieel in het gedrang. Daarom is de vrederechter het meest geschikte forum om uitspraak te doen over dergelijke geschillen. De ingreep is dan ook noodzakelijk.

Er wordt enkel bepaald dat de vrederechter bevoegd is kennis te nemen van dergelijke geschillen. Aan de te volgen gerechtelijke procedures enzovoort, wordt voorts niet geraakt. De toepassing van de impliciete bevoegdheden heeft dan ook maar een marginale weerslag op de federale bevoegdheid ter zake.

Dit leidt tot de conclusie dat de toewijzing van de bevoegdheid kennis te nemen van dergelijke geschillen volkomen beantwoordt aan de vereisten inzake de impliciete bevoegdheden, zoals bepaald door artikel 10 van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen. De bevoegdheid van de Vlaamse decreetgever wordt hierdoor bevestigd.

#### **Artikel 70 - 73**

Deze bepalingen regelen de opheffing van de relevante bepalingen uit het Decreet Diepe ondergrond, nu deze materies zullen worden geregeld in het voorliggende ontwerpdecreet.

#### **Artikel 74**

Aangezien de markt voor het vervoer van koolstofdioxide zich in de volgende jaren nog sterk zal ontwikkelen, is het aangewezen dat de werking van dit decreet

geëvalueerd wordt. Het decreet voorziet daarom in een verplichting voor de Vlaamse Regering om uiterlijk vóór 1 juli 2028 en daarna vijfjaarlijks een evaluatierapport in te dienen bij het Vlaams Parlement over de werking van dit decreet. De Vlaamse Regering gaat bij de voorbereiding van dit evaluatierapport in dialoog met de relevante stakeholders (de VREG, de beheerders van de lokale clusters en de terminal, de beheerder van het vervoersnetwerk, de havenbedrijven, relevante sectorfederaties, commerciële partijen met CCUS-projecten etc.) om eventuele regelgevende obstakels bij de ontwikkeling van de CCUS-markt te identificeren. Op basis van deze dialoog en de rapporten van de VREG formuleert de Vlaamse Regering aanbevelingen in het evaluatierapport en legt het dit evaluatierapport voor aan het Vlaams Parlement.

**Artikel 75**

Dit artikel regelt de inwerkingtreding van het decreet.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

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

Zuhal DEMIR