

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

28 octobre 2021

PROPOSITION DE LOI**imposant une limite à l'utilisation
de biocarburants pour le transport****RAPPORT**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET
DU CLIMAT
PAR
MME **Kim BUYST****SOMMAIRE****Pages**

I. Procédure.....	3
II. Exposé introductif.....	3
III. Discussion.....	7
IV. Votes.....	15
Annexe.....	16

*Voir:*Doc 55 **1971/001 (2020/2021):**

- 001: Proposition de loi de Mme Daems et
MM. Warmoes et Hedeboom.
002: Amendements.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

28 oktober 2021

WETSVOORSTEL**tot instelling van een limiet op het gebruik
van biobrandstoffen voor transport****VERSLAG**NAMENS DE COMMISSIE
VOOR ENERGIE, LEEFMILIEU EN
KLIMAAT
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Kim BUYST****INHOUD****Blz.**

I. Procedure.....	3
II. Inleidende uiteenzetting.....	3
III. Bespreking.....	7
IV. Stemmingen.....	15
Bijlage.....	16

*Zie:*Doc 55 **1971/001 (2020/2021):**

- 001: Wetsvoorstel van mevrouw Daems en
de heren Warmoes en Hedeboom.
002: Amendementen.

05521

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Christian Leysen

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Yngvild Ingels, Wouter Raskin, Bert Wollants
Ecolo-Groen	Séverine de Laveleye, Kim Buyst, Samuel Cogolati
PS	Malik Ben Achour, Mélissa Hanus, Daniel Senesael
VB	Kurt Ravyts, Reccino Van Lommel
MR	Christophe Bombled, Marie-Christine Marghem
CD&V	Nawal Farih
PVDA-PTB	Thierry Warmoes
Open Vld	Christian Leysen
Vooruit	Kris Verduyck

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Sigrid Goethals, Tomas Roggeman, Anneleen Van Bossuyt, Kristien Van Vaerenbergh
Julie Chanson, Barbara Creemers, Wouter De Vriendt, Albert Vicaire
Christophe Lacroix, Patrick Prévot, Eliane Tillieux, Laurence Zanchetta
Ortwin Depoortere, Nathalie Dewulf, Erik Gilissen
Michel De Maegd, Philippe Goffin, Benoît Piedboeuf
Jan Briers, Leen Dierick
Greet Daems, Raoul Hedebouw
Patrick Dewael, Kathleen Verhelst
Vicky Reynaert, Joris Vandenbroucke

C. — Membre sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigd lid:

cdH	Georges Dallemagne
-----	--------------------

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
Vooruit	: Vooruit
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant – Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numerering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné cette proposition de loi au cours de ses réunions des 8, 15 et 29 juin, 28 septembre et 19 octobre 2021.

I. — PROCÉDURE

Au cours de sa réunion du 15 juin 2021, la commission a décidé d'organiser des auditions. Au cours de la réunion du 29 juin 2021, la liste des personnes et instances à inviter a été établie.

Le 28 septembre 2021, la commission a entendu les personnes suivantes:

— Mme Dalila Louhibi (SPF Économie, PME, Classes moyennes et Énergie) et M. Jean Trzcinski, représentant de Sia Partners;

— M. Peter Wittoeck (Service Changements climatiques, SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement);

— M. Wim De Wulf (Fédération pétrolière belge);

— M. Raf Verdonck (*Belgian Biodiesel Board*);

— Mme Lien Vandamme (11.11.11) et M. François Polet (CETRI);

— Mme Laura Buffet (*Transport & Environment*).

La commission a décidé de ne pas publier de rapport écrit de cette audition. Le lien vers la vidéo de cette audition se trouve en annexe (art. 178bis Rgt. – voir annexe).

Au cours de la réunion du 19 octobre 2021, il a été procédé à la discussion de la proposition de loi et au vote.

II. — EXPOSÉ INTRODUCTIF

M. Thierry Warmoes (PVDA-PTB), coauteur de la proposition de loi, indique que la proposition de loi à l'examen vise à limiter l'utilisation de biocarburants en Belgique. Les biocarburants constituent une fausse solution pour rendre nos transports plus durables, avec de nombreuses conséquences néfastes. Cela fait des années que des ONG et des universitaires le disent, et

DAMES, HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsvoorstel behandeld tijdens haar vergaderingen van 8, 15 en 29 juni, 28 september en 19 oktober 2021.

I. — PROCEDURE

Tijdens haar vergadering van 15 juni 2021, besliste de commissie hoorzittingen te organiseren. Tijdens de vergadering van 29 juni 2021 werd de lijst van de uit te nodigen personen en instanties vastgelegd.

Op 28 september 2021 werd een hoorzitting gehouden met:

— mevrouw Dalila Louhibi (FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie) en de heer Jean Trzcinski, vertegenwoordiger van Sia Partners;

— de heer Peter Wittoeck (Dienst Klimaatverandering, FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu);

— de heer Wim De Wulf (Belgische petroleum federatie);

— de heer Raf Verdonck (*Belgian Biodiesel Board*);

— mevrouw Lien Vandamme (11.11.11) en de heer François Polet (CETRI);

— mevrouw Laura Buffet (*Transport & Environment*).

De commissie besliste geen schriftelijk verslag van deze hoorzitting uit te brengen. De verwijzing naar het videoverslag van deze hoorzitting gaat als bijlage (art. 178bis Rgt. – zie bijlage).

Tijdens de vergadering van 19 oktober 2021 werd overgegaan tot de bespreking en de stemming over het wetsvoorstel.

II. — INLEIDENDE UITEENZETTING

De heer Thierry Warmoes (PVDA-PTB), mede-indiener van het wetsvoorstel, geeft aan dat dit wetsvoorstel tot doel heeft het gebruik van biobrandstoffen in België aan banden te leggen. Biobrandstoffen zijn een valse oplossing voor de verduurzaming van ons transport met heel wat schadelijke gevolgen. Ngo's en academici zeggen dat al jaren, en ook adviesraden zoals de Federale

des conseils consultatifs tels que le Conseil fédéral du développement durable, le Conseil central de l'économie, le Conseil de la consommation et le Conseil consultatif pour la cohérence des politiques de développement se sont également déjà prononcés contre les biocarburants. La proposition de loi à l'examen vise à plafonner l'utilisation belge de biocarburants au minimum absolu imposé par l'Union européenne dans la directive (UE) 2018/2001 du 11 décembre 2018 du Parlement européen et du Conseil relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (directive RED II).

L'idée des biocarburants était sympathique sur papier: le CO₂ émis dans l'air lors de la combustion est, peu de temps avant, éliminé de l'air par les matières premières organiques de ces carburants. On ne créerait dès lors pratiquement plus aucune émission nette. Mais dans la pratique, il en va tout autrement. Si l'on examine l'ensemble de la chaîne de valeur, et surtout celle des biocarburants de première génération, on constate que ces derniers génèrent en réalité plus d'émissions de CO₂ que les combustibles fossiles qu'ils devaient remplacer.

Le principal coupable est la déforestation en vue de disposer des terres agricoles supplémentaires nécessaires pour répondre à la nouvelle demande de biocarburants, en plus de l'approvisionnement alimentaire. Mais en Europe également, où la déforestation joue un rôle moins important, le changement d'affectation des sols en faveur de la culture de matières premières pour les biocarburants a des conséquences négatives. Cela se traduit par des monocultures à grande échelle, une utilisation accrue de pesticides, une aggravation de l'érosion des sols et de la pollution de l'eau.

Miser davantage sur des matières premières susceptibles d'être cultivées en Europe, comme la ministre Khattabi le propose, ne constituera dès lors pas la panacée. Plus il y aura en Europe de terres agricoles utilisées pour fabriquer des biocarburants, plus il faudra importer des denrées alimentaires. En 2015 déjà, l'ampleur de la pénurie d'huiles végétales qui touchait le secteur alimentaire européen coïncidait quasiment avec le volume de la production européenne d'huiles végétales destinées à la fabrication de biocarburants. En d'autres termes, si l'Europe cessait d'utiliser des cultures vivrières contenant de l'huile pour fabriquer du biocarburant, elle serait parfaitement en mesure de répondre seule à la demande européenne en huiles végétales. Mais, en matière d'huiles végétales, l'Europe est passée du statut d'exportateur net à celui de gros importateur. Et cette tendance ne fera que se poursuivre si un nombre sans cesse croissant de pays interdisent l'utilisation de produits de cultures exotiques, comme l'huile de palme et de soja, comme matières premières

Raad voor Duurzame Ontwikkeling, de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, de Raad voor het Verbruik en de Adviesraad inzake beleidscoherentie ten gunste van ontwikkeling, hebben zich al tegen biobrandstoffen uitgesproken. Met dit wetsvoorstel wordt voorgesteld om het Belgische gebruik van biobrandstoffen te plafonneren op het absolute minimum dat de Europese Unie oplegt met de Richtlijn (EU) 2018/2001 van 11 december 2018 van het Europees Parlement en de Raad ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen, de zogenaamde RED II-richtlijn.

Het idee van biobrandstoffen was mooi op papier, want de CO₂ die in de lucht wordt uitgestoten bij verbranding is kort daarvoor nog uit de lucht gehaald door de organische grondstoffen van die brandstoffen. Daardoor zou men netto amper meer uitstoot creëren. Maar in de praktijk is het helemaal anders. Als men kijkt naar de hele waardeketen, en dan vooral die van biobrandstoffen van de eerste generatie, dan ziet men dat die biobrandstoffen juist voor meer CO₂-uitstoot zorgen dan de fossiele brandstoffen die ze moesten vervangen.

De grootste boosdoener daarbij is ontbossing voor de extra landbouwgrond die nodig is om aan de nieuwe vraag voor biobrandstoffen te voldoen, bovenop de voedselvoorziening. Maar ook in Europa, waar ontbossing minder een rol speelt, zijn er negatieve gevolgen van veranderingen in landgebruik voor de grondstoffenteelt voor biobrandstoffen. Dat vertaalt zich in grootschalige monoculturen, een verhoogd pesticidgebruik, meer bodemerosie en waterverontreiniging.

Meer inzetten op grondstoffen die in Europa kunnen worden geteeld, zoals minister Khattabi voorstelt, zal dus niet de ultieme oplossing zijn. Hoe meer landbouwgrond er in Europa gebruikt wordt voor biobrandstoffen, hoe meer voedsel moet worden geïmporteerd. Al in 2015 was het Europees tekort aan plantaardige oliën voor de voedingssector ongeveer gelijk aan de Europese productie van plantaardige oliën voor biobrandstof. Met andere woorden: als Europa geen oliehoudende voedselgewassen voor biobrandstof zou gebruiken, dan zou het perfect helemaal zelf in zijn vraag aan plantaardige oliën kunnen voorzien. Maar Europa is van een netto-exporteur van plantaardige oliën naar een sterke importeur geëvolueerd. En dat zal zich enkel doorzetten als steeds meer landen uitheemse teelten als soja- en palmolie bannen als grondstof voor biobrandstof. Het is natuurlijk een nobel idee om de schadelijkste van alle grondstoffen eerst te bannen. Maar als men het leeuwendeel van de Europese productie van plantaardige oliën voorbehoudt voor biobrandstof, dan gaat de Europese

pour la fabrication de biocarburants. Si l'idée d'interdire d'abord les matières premières les plus néfastes est évidemment noble, consacrer la majeure partie de la production européenne d'huiles végétales à la fabrication de biocarburants obligera néanmoins le secteur alimentaire à se fournir en dehors de l'Europe. Et, dans la pratique, il s'agit souvent des matières premières dont l'utilisation est interdite dans la fabrication de biocarburants. Si l'on oblige le secteur alimentaire à se tourner vers le Sud pour se fournir en matières premières, le risque sera évidemment toujours que ces matières premières découlent de pratiques agricoles néfastes qui sont le fait de multinationales néocoloniales. Sans diminution de la demande totale en biocarburants fabriqués à partir de cultures agricoles, nous ne ferons dès lors que déplacer le problème.

Nous aurons toujours besoin de terres agricoles supplémentaires, que ces matières premières utilisées dans la fabrication de biocarburants viennent d'Europe ou du Sud. Cette tendance a de lourdes conséquences pour le Sud, où s'opère la majeure partie des changements en matière d'affectation des sols. Le changement d'affectation de terres agricoles, qui sont utilisées pour cultiver des matières premières destinées non plus à l'alimentation mais à la fabrication de biocarburants, est un phénomène baptisé "changement indirect d'affectation des terres" en Europe. Mais c'est le Sud qui pâtit de ce phénomène dès lors que c'est de là que nous devons importer la nourriture que nous ne pouvons plus cultiver sur nos terres, ce qui nécessite aussi des terres agricoles supplémentaires. Une étude très large a d'ailleurs encore été publiée à ce sujet le 11 mai dernier dans la revue *Nature*. La plupart du temps, pour répondre à cette demande en terres agricoles supplémentaires, les agriculteurs du Sud réduisent la portion des denrées alimentaires destinées au Sud ou transforment des zones naturelles en terres agricoles, ce qui est extrêmement néfaste pour les populations du Sud.

D'une part, il arrive que des agriculteurs soient violemment expulsés de leurs terres, avant parfois de retourner ultérieurement y travailler comme travailleurs forcés. D'autre part, leur droit à la nourriture est compromis, tant en raison de la diminution de la quantité de nourriture disponible que de la hausse des prix des denrées alimentaires. Ce week-end, le quotidien *De Standaard* indiquait encore que les prix de la nourriture avait atteint leur niveau le plus haut de ces dix dernières années, un constat fondé sur les derniers chiffres de l'Indice FAO des prix des produits alimentaires. On soulignera à cet égard que l'indice des prix des huiles végétales est celui qui a le plus augmenté et que cette tendance est principalement due à la demande en huile de soja destinée à la fabrication de biodiesel.

voedingssector haar voorraad buiten Europa moeten gaan halen. En dan gaat het in de praktijk vaak om de grondstoffen die voor biobrandstoffen gebannen zijn. Sowieso loopt men, als men de voedingssector aanwijst op grondstoffen uit het Zuiden, altijd het risico dat die voortkomen uit de schadelijke landbouwpraktijken die neokoloniale multinationals daar voeren. Men krijgt dus slechts een verschuiving van het probleem als men de totale vraag naar biobrandstoffen uit landbouwgewassen niet omlaag haalt.

Of die grondstoffen voor biobrandstoffen nu hier uit Europa of vanuit het Zuiden komen, men heeft altijd extra grond nodig. Dat heeft de grootste gevolgen voor het Zuiden, waar de meeste veranderingen in landgebruik plaatsvinden. In Europa heeft men ook "*Indirect Land Use Change*" als men landbouwgrond niet langer voor voedsel, maar voor biobrandstof gaat gebruiken. Maar het Zuiden vangt daar de klappen van op, want het voedsel dat wij hier niet meer kunnen telen, moet van daar komen, en daarvoor is ook extra landbouwgrond nodig. Op 11 mei is daarover trouwens nog een uitgebreide studie in *Nature* gepubliceerd. Deze extra landbouwgrond vindt men meestal door een stuk van de eigen voedselvoorziening van het Zuiden te verdringen en door natuur om te zetten in landbouwgrond. En dat is ontzettend nefast voor de mensen in het Zuiden.

Enerzijds worden de landbouwers vaak met geweld van hun land verdreven, en er al dan niet later weer op tewerkgesteld als dwangarbeiders. Anderzijds komt hun recht op voedsel in het gedrang, zowel omwille van de dalende hoeveelheid beschikbaar voedsel als door de stijgende voedselprijzen. Dit weekend stond nog in *De Standaard* dat de voedselprijzen op hun hoogste niveau in tien jaar tijd staan. Dat is gebaseerd op de nieuwste cijfers van de *FAO Food Price Index*. Daarbij valt op te merken dat de deelindex voor plantaardige oliën het meeste steeg en dat vooral de vraag naar sojaolie voor biodiesel de grote boosdoener is.

Par ailleurs, cette situation fait que le Sud dépend de nouveau des importations alimentaires. Or, dès lors qu'il approvisionne déjà le Nord en denrées alimentaires, il lui est difficile de trouver de la nourriture autre part afin de l'importer. L'organisation Oxfam signalait encore ce printemps que la faim dans le monde est en hausse depuis quatre ans. Ce sont des décennies de coopération au développement qui sont aujourd'hui anéantis par la politique néfaste menée par l'Europe en matière de biocarburants.

C'est pourquoi des ONG se sont démenées pour que les biocarburants de première génération ne relèvent plus du régime obligatoire de la directive européenne sur les énergies renouvelables. Toutefois, ces ONG n'ont pas encore réussi à obtenir cette interdiction en raison d'une intense campagne de contre-lobbying menée par l'industrie. Elles ont toutefois remporté une première victoire puisque les biocarburants fabriqués à partir de plantes vivrières et fourragères n'ont pas été repris dans la taxonomie verte de l'Union européenne. Malheureusement, les biocarburants avancés y figurent encore et sont aussi toujours obligatoires en vertu de la directive RED II. On affirme que ces biocarburants avancés seraient meilleurs que leurs prédécesseurs de première génération dès lors qu'ils sont fabriqués uniquement à partir de sous-produits, de résidus ou de déchets. Mais la liste des matières premières autorisées pour la fabrication de biocarburants avancés est discutable. Cette liste comprend par exemple certaines matières premières qui risquent d'être produites massivement pour les sous-produits pouvant ensuite être utilisés pour la fabrication de biocarburants avancés. D'autres matières premières ne répondent même pas aux critères de durabilité imposés par la directive précitée et n'ont été incluses dans la liste qu'à la suite de pressions exercées par des lobbies.

Le groupe PVDA-PTB n'est donc pas du tout convaincu que les biocarburants puissent encore être considérés comme une piste valable pour garantir des transports plus durables dans le respect des droits de l'homme. La proposition de loi à l'examen prévoit dès lors de limiter l'utilisation de biocarburants en Belgique au minimum requis pour se conformer à la directive RED II. Cela correspond en termes réels à 1,75 % de biocarburants avancés. La quantité prévue par le PNEC actuel – 10,3 % de biocarburants – est encore six fois supérieure à ce qui est nécessaire, l'objectif étant d'éviter aux Régions de devoir contribuer à la durabilisation des transports en Belgique. La proposition de loi à l'examen vise à mettre fin à cette situation et à inviter le gouvernement fédéral à ajuster le PNEC lors de la révision qui aura lieu en 2023 pour ne conserver d'ici 2030 que la proportion de biocarburants exigée par l'Union européenne, soit 1,75 %. L'obligation d'incorporation doit également être alignée

Verder wordt ook het Zuiden weer afhankelijk van voedselimport, maar omdat zij al instaan voor de voedselimport van het Noorden, is het voor hen moeilijk om nog elders voedsel te vinden om te gaan importeren. Oxfam rapporteerde dit voorjaar nog dat de honger in de wereld al vier jaar in stijgende lijn zit. Dat zijn decennia van ontwikkelingssamenwerking die nu teniet worden gedaan door het nefaste Europese biobrandstoffenbeleid.

Ngo's hebben daarom hard gevochten om biobrandstoffen van de eerste generatie uit het verplichte regime van de Europese hernieuwbare energierichtlijn te krijgen. Een verbod hebben ze – wegens een krachtige tegenlobby van de industrie – nog niet kunnen bekomen. Ze hebben wel een eerste overwinning kunnen behalen doordat biobrandstoffen op basis van voedsel- en voedergewassen het niet gehaald hebben tot in de groene taxonomie van de EU. Geavanceerde biobrandstoffen zijn daar helaas wel nog in opgenomen en die zijn ook nog verplicht onder de RED II-richtlijn. Die geavanceerde biobrandstoffen zouden z gezegd beter zijn dan hun voorgangers van de eerste generatie omdat ze enkel uit bijproducten, reststromen of afval gemaakt worden. Maar de lijst van toegelaten grondstoffen voor geavanceerde biobrandstoffen is twijfelachtig. Zo bevatten ze bepaalde grondstoffen die het risico in zich dragen dat men ze toch massaal gaat produceren voor de bijproducten die dan voor geavanceerde biobrandstoffen mogen gebruikt worden. Andere grondstoffen voldoen zelfs niet aan de duurzaamheidscriteria die diezelfde richtlijn oplegt en zijn alleen onder invloed van lobby's in de lijst geraakt.

De PVDA-PTB-fractie is dus absoluut niet overtuigd dat biobrandstoffen nog een valabele toekomstpiste zijn voor de verduurzaming van transport met respect voor de mensenrechten. Daarom stelt het wetsvoorstel voor om het Belgische gebruik van biobrandstoffen te beperken tot het minimum dat nodig is om aan de RED II-richtlijn te voldoen. In reële termen komt dat neer op 1,75 % geavanceerde biobrandstoffen. Het huidige NEKP zet met 10,3 % biobrandstoffen momenteel nog zes keer meer in op biobrandstoffen dan nodig is. En dit zodat de gewesten niets zouden moeten bijdragen aan de verduurzaming van het transport in België. Met dit wetsvoorstel zou dat niet meer mogen en zou de federale regering het NEKP bij de herziening in 2023 moeten bijstellen om slechts die 1,75 % Europees verplichte biobrandstoffen tegen 2030 te voorzien. Ook de bijmengverplichting moet daarmee in lijn worden gebracht. Het wetsvoorstel haalt alle niet-geavanceerde biobrandstoffen uit de

sur cette évolution. La proposition de loi supprime l'obligation d'incorporation pour tous les biocarburants non avancés. Cela concerne les biocarburants de première génération (que l'Europe ne définit pas clairement en tant que catégorie) et les cas limites repris dans l'annexe IX, partie B, de la directive RED II. Certains biocarburants dits "avancés" sont également exclus parce qu'ils ne relèvent pas du tout de cette catégorie. La proposition de loi à l'examen introduit en outre des critères de durabilité supplémentaires et un contrôle de conformité aux droits humains. Les auteurs ont également pris la liberté de mieux définir l'étude de faisabilité que la loi incorporation impose, afin que la débâcle que nous avons connue lors de la dernière étude ne se répète pas.

M. Warmoes pense pouvoir déduire des réponses récemment fournies par la ministre Van der Straeten à une série de questions orales que cette dernière s'est elle-même attelée à adapter la loi incorporation – dans un sens très différent de ce que propose le groupe PVDA-PTB. Mais dans une démocratie saine, il est logique que les deux options politiques soient examinées avec attention.

III. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

Mme Greet Daems (PVDA-PTB), auteure principale de la proposition de loi, se félicite que la commission se penche enfin sur la proposition de loi imposant une limite à l'utilisation de biocarburants pour le transport. Il est ressorti à suffisance de l'audition instructive du mardi 28 septembre que notre politique en matière de biocarburants pose de sérieux problèmes.

Les biocarburants produits à base de cultures agricoles ne nous permettront pas de durabiliser nos transports d'une façon socialement juste. Tout d'abord, ils sont, sur l'ensemble de leur cycle de vie, responsables d'un volume d'émissions carbone plus important que celles produites par les carburants fossiles ordinaires.

Ces émissions plus élevées sont en grande partie dues aux changements indirects d'affectation des sols qu'entraîne la production de biocarburants. Les pays du Nord comme la Belgique se préoccupent de la qualité et de la biodiversité de leurs forêts et autres puits de carbone, mais ils font détruire dans le Sud des puits de carbone de qualité pour garantir leur consommation de biocarburants. L'affectation des sols constituera toujours un obstacle infranchissable au développement des biocarburants de première génération, car il n'y a tout

bijmengverplichting. Dat gaat dan om de biobrandstoffen van de eerste generatie (die Europa niet duidelijk als categorie definieert) en de twijfelgevallen uit Bijlage IX, deel B van de RED II-richtlijn. Ook enkele zogenaamd "geavanceerde biobrandstoffen" worden uitgesloten omdat ze helemaal niet in die categorie thuishoren. En verder zorgt dit wetsvoorstel voor extra duurzaamheidscriteria en een mensenrechtentoets. De auteurs zijn ook zo vrij geweest om de haalbaarheidsstudie die de bijmengwet oplegt, beter te omschrijven, zodat het debacle van de meest recente studie zich niet meer herhaalt.

Uit een recente mondelinge vragenronde met minister Van der Straeten begrijpt de heer Warmoes dat de minister zelf aan een aanpassing van de bijmengwet werkt, in een heel andere richting dan degene die de PVDA-PTB-fractie uit wilt. Maar in een gezonde democratie lijkt het logisch dat beide beleidsopties met aandacht bekeken worden.

III. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Greet Daems (PVDA-PTB), hoofdindienster van het wetsvoorstel, verklaart verheugd te zijn dat de commissie eindelijk de bespreking aanvat over het wetsvoorstel om biobrandstoffen in transport aan banden te leggen. Uit de interessante hoorzitting van dinsdag 28 september II. is voldoende gebleken dat er ernstige problemen zijn met ons biobrandstoffenbeleid.

Biobrandstoffen op basis van landbouwgewassen zijn niet de manier om ons transport op een sociaal rechtvaardige manier te verduurzamen. Eerst en vooral hebben ze een hogere koolstofuitstoot over hun volledige levenscyclus dan gewone fossiele motorbrandstoffen.

Die meeruitstoot is grotendeels te danken aan de indirecte veranderingen in landgebruik die biobrandstoffen met zich meebrengen. Hier in het Noorden is men bezorgd om de kwaliteit en biodiversiteit van onze bossen en andere koolstofputten, maar tegelijkertijd laten we in het Zuiden kwalitatieve *carbon sinks* vernietigen voor ons biobrandstoffengebruik. Landgebruik zal sowieso altijd het probleem blijven dat biobrandstoffen van de eerste generatie de das omdoet, omdat er simpelweg niet genoeg land is om die biobrandstoffen als grootschalige

simplement pas assez de terres pour déployer ces derniers à grande échelle afin de durabiliser nos transports.

L'intervenante fait par ailleurs observer que les biocarburants nous maintiennent en permanence dans une situation d'insécurité d'approvisionnement concernant l'énergie dont nous avons besoin pour garantir le fonctionnement des transports. Il suffit d'observer les fluctuations annuelles dans les cultures destinées à notre consommation de biocarburants. Lorsqu'on travaille avec des cultures agricoles, on est toujours exposé au risque de mauvaises récoltes. Ce risque est encore aggravé par le changement climatique, ce qu'a également confirmé le secteur. En outre, 3 % seulement des plantes destinées à la consommation de biocarburants en Belgique sont actuellement cultivées dans notre pays. Cela nous rend extrêmement dépendants des importations. Si la totalité des volumes nécessaires à notre consommation de biocarburants était produite en Belgique, nous n'aurions plus assez de terres pour produire notre propre nourriture et deviendrions dépendants des importations pour notre alimentation.

Quoi qu'il en soit, l'utilisation de plantes cultivées pour la production de biocarburants génère de multiples conflits avec d'autres secteurs. En fait, les biocarburants privent de matières premières des secteurs qui en ont absolument besoin. La ministre de l'Énergie, Mme Van der Straeten, l'a elle-même souligné dans une réponse à une question orale en février: outre le secteur alimentaire, des secteurs comme la chimie, le textile et l'industrie pharmaceutique ont également besoin de ces plantes cultivées, qu'il utilisent comme matières premières.

Ceci dit, l'impact sur la sécurité et la souveraineté alimentaires de certains pays reste de loin le principal écueil. Les biocarburants exercent une pression sur la production alimentaire et font grimper ses prix. Le 8 octobre dernier encore, le quotidien *De Standaard* rapportait que les prix alimentaires mondiaux avaient atteint leur plus haut niveau depuis dix ans (selon la FAO). Le prix des huiles végétales a même augmenté de 60 % par rapport à l'année dernière, ce qui réduit à néant des années d'efforts de développement visant à éradiquer la faim dans le monde.

L'effet délétère des biocarburants sur le travail de développement s'exprime encore d'une autre manière: ils entraînent en effet une détérioration générale des droits humains dans les pays du Sud où est produite la majeure partie des matières premières destinées à la production de nos biocarburants. Une récente étude réalisée par Oxfam sur une plantation au Pérou l'a montré de manière détaillée. Le Pérou a été choisi pour cette étude parce que 94 % de l'éthanol de canne à sucre que l'on trouve sur le marché européen proviennent de

oplossing voor de verduurzaming van ons transport uit te rollen.

Biobrandstoffen houden ons daarnaast ook in een permanente situatie van bevoorradingsonzekerheid voor onze energie in transport. Dat stelt men gewoon al vast aan de jaarlijkse schommelingen in de gewassen voor ons biobrandstoffenverbruik. Als men met landbouwgewassen werkt, heeft men immers altijd het risico dat oogsten mislukken. Door de klimaatverandering wordt dat risico bovendien steeds groter. Dat heeft de sector ook zelf aangegeven. Daarnaast worden momenteel slechts 3 % van de gewassen voor de Belgische biobrandstofconsumptie in België geteeld. Dat maakt ons enorm import afhankelijk. Mochten we wél al onze landbouwgewassen voor biobrandstof in België produceren, dan hebben we niet genoeg grond om ons voedsel zelf te produceren en worden we op vlak van voeding weer import afhankelijk.

Hoe dan ook leidt het gebruik van landbouwgewassen voor biobrandstoffen tot tal van conflicten met andere sectoren. Biobrandstoffen nemen eigenlijk grondstoffen weg van die sectoren die zij ook absoluut nodig hebben. De minister van Energie, mevrouw Van der Straeten, heeft dat zelf nog geantwoord op een mondelinge vraag in februari II.: niet alleen de voedingssector, maar ook de chemie, de textielindustrie en de farmaceutische sector hebben die landbouwgewassen als grondstof nodig.

Maar de impact op de voedselzekerheid en voedselsoevereiniteit van landen blijft nog altijd het gebruiksconflict bij uitstek. Biobrandstoffen zetten druk op de voedselproductie en drijven de prijzen ervan omhoog. Op 8 oktober II. kopte *De Standaard* nog dat de wereldvoedselprijzen op hun hoogste peil staan in tien jaar volgens het FAO. De prijs van plantaardige oliën is zelfs met 60 % gestegen ten opzichte van vorig jaar. Daarmee worden jaren van ontwikkelingssamenwerking om honger uit de wereld te helpen teniet gedaan.

Maar biobrandstoffen gaan ook op andere vlakken in tegen ontwikkelingswerk: ze zorgen voor een algemene achteruitgang van de mensenrechten in de landen in het Zuiden waar het gros van de grondstoffen voor onze biobrandstoffen wordt geproduceerd. Een recente *casestudy* van Oxfam van een plantage in Peru heeft dat uitgebreid in kaart gebracht. Men koos voor Peru omdat 94 % van de suikerrietethanol die op de Europese markt komt daarvandaan komt. De plantage in kwestie is een gezamenlijke investering van België

ce pays. La plantation visée par l'étude est un investissement commun de la Belgique et des Pays-Bas. Et les résultats ne sont pas beaux à voir: des milliers d'agriculteurs locaux ont été chassés de leurs terres. Avec l'arrivée de la plantation, 98 % des emplois de la région ont disparu. Les emplois restants sont de qualité médiocre et caractérisés par le travail forcé et le travail des enfants. Les femmes sont sous-payées et poussées encore davantage vers la pauvreté. Le droit de la population à la nourriture et à l'eau est bafoué. Le peu d'eau qui reste est fortement pollué. Et l'épaisse fumée provoquée par le brûlage des champs de canne à sucre affecte la santé de la population. Et pourtant, aujourd'hui encore, le respect des droits humains n'est pas un critère au regard duquel les biocarburants qui entrent sur notre marché doivent être évalués. L'étude d'Oxfam conclut en soulignant que "dans ses rapports obligatoires sur l'impact de ses biocarburants, la Belgique n'a encore jamais prêté attention aux impacts en dehors de son propre territoire" (*traduction*).

Il est dès lors scandaleux que cette politique néfaste soit en outre financée par l'argent du contribuable et du consommateur belge. Jusqu'en 2013, le secteur des biocarburants a été abondamment subventionné car, sinon, il n'aurait jamais démarré. Les biocarburants sont en effet à peine rentables. Après 2013, le consommateur a dû y aller de sa propre poche et payer un surcoût à la pompe pour financer la part obligatoire de biocarburant mélangée à l'essence et au diesel. Il est donc incompréhensible que le gouvernement veuille que les gens continuent à payer davantage pour des carburants qui rejettent plus d'émissions que les carburants ordinaires et qui causent par ailleurs toutes sortes d'autres dommages écologiques et sociaux.

Mais il est un fait que les biocarburants sont en perte de vitesse. L'UE s'en éloigne de plus en plus. Cela n'empêche toutefois pas le lobby des biocarburants de faire le forcing pour maintenir en vie le marché des biocarburants de première génération. C'est dans cette perspective qu'il convient d'analyser les propositions telles que celle du gouvernement fédéral, qui vise à exclure uniquement le soja et l'huile de palme comme matières premières pour la production de biocarburants: il s'agit d'un emplâtre sur une jambe de bois, qui ne fait que déplacer les problèmes vers d'autres cultures. Le gouvernement voudrait à présent miser explicitement sur des plantes qui sont cultivées plus près de chez nous. Mais les études de faisabilité sont conçues de manière à ce que le blé et la betterave à sucre européens

en Nederland. En de resultaten zijn niet fraai: duizenden inheemse boeren zijn er van hun land verdreven. Met de komst van de plantage zijn 98 % van de jobs in de regio verdwenen. De resterende jobs zijn van lage kwaliteit en worden gekenmerkt door dwangarbeid en kinderarbeid. Vrouwen worden onderbetaald en extra in de armoede geduwd. Het recht op voeding en water van de bevolking wordt geschonden. Het weinige water dat overblijft, is zwaar vervuild. En de zware rook bij de verbrandingen in de suikerrietcultuur tasten de gezondheid van de bevolking aan. Toch is het respecteren van de mensenrechten vandaag nog altijd géén criterium waaraan biobrandstoffen die op onze markt komen verplicht moeten worden getoetst. De Oxfam-studie concludeert: "In zijn verplichte rapportering over de impact van zijn biobrandstoffen heeft België nooit oog gehad voor de impact buiten het eigen territorium."

Het is daarom wraakroepend dat dat nefaste beleid ook nog eens gesponsord is met geld van de Belgische belastingbetaler en consument. Tot 2013 werden bakken subsidies uitgedeeld aan de biobrandstofsector omdat die anders nooit van de grond zou zijn gekomen. Biobrandstoffen zijn immers amper rendabel te krijgen. Na 2013 moest de consument er zelf voor opdraaien met de meerprijs aan de pomp door de verplichte bijmenging van biobrandstoffen. Het is dus onbegrijpelijk dat de regering de mensen meer wil blijven laten betalen voor brandstoffen die meer uitstoten dan gewone brandstoffen en bovendien allerlei andere ecologische en sociale schade veroorzaken.

Maar biobrandstoffen zijn wel op hun retour. De EU beweegt zich alsmaar meer wég van biobrandstoffen. Dat neemt niet weg dat de biobrandstoflobby nog steeds op volle toeren draait om de markt voor de eerste generatie in leven te houden. In die optiek moeten voorstellen worden bekeken zoals die van de federale regering om enkel soja- en palmolie als grondstof voor biobrandstoffen uit te sluiten: dat is een pleister op een houten been, waarmee men de problemen gewoon naar andere gewassen verschuift. De regering wil nu uitdrukkelijk inzetten op gewassen die van dichtbij komen. Maar haalbaarheidsstudies worden zo opgesteld dat Europese tarwe en suikerbieten er goed uitkomen. Het opzet van dergelijke studies is echter zo gebrekkig dat feiten als een stijging in pesticidengebruik,

fassent bonne figure. Or, la conception de ces études est déficiente au point que des faits tels que l'utilisation accrue de pesticides, l'érosion des sols et la pollution de l'eau ne sont pas pris en compte.

Le secteur des biocarburants de première génération tente également de sauver sa peau en passant du biodiesel au bioéthanol, qui est légèrement moins polluant. Or, la production de ce bioéthanol s'accompagne de violations flagrantes des droits humains, comme le montre l'étude d'Oxfam sur le Pérou.

Tant que l'on ne veillera pas à éliminer progressivement *tous* les biocarburants à base de plantes cultivées, les problèmes ne feront que se déplacer et empirer. Et si, par-dessus le marché, le gouvernement stimule encore la consommation totale de ces carburants, la situation ne pourra que se dégrader. Il faut savoir qu'au cours de l'année passée (année pourtant "corona"), la consommation totale de biocarburants dans notre pays a augmenté de pas moins d'un tiers. C'est hallucinant. Et le gouvernement veut l'augmenter encore. L'année prochaine, il veut en effet qu'il y ait pas moins de 10,2 % de biocarburants dans notre mix énergétique pour le transport, dont 8,3 % de biocarburants de première génération. Ce faisant, le gouvernement exploite habilement l'échappatoire laissée par l'UE, qui n'a en effet pas fixé de plafond pour les biocarburants purs (non mélangés). C'est incompréhensible. D'autant plus que les modèles que le gouvernement a commandés au SPF Santé publique, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement démontrent très bien qu'il n'y a pas d'avenir, dans une Belgique climatiquement neutre, pour les biocarburants dans les transports.

Plusieurs orateurs ont dès lors souligné, au cours de leur audition, que la proposition de loi était toujours pertinente sur le plan politique en dépit de l'existence des arrêtés royaux du gouvernement et du projet de loi annoncé par la ministre de l'Énergie. Il est absolument nécessaire de supprimer progressivement et le plus rapidement possible les biocarburants de première génération. Il convient d'imposer des critères de durabilité supplémentaires aux biocarburants avancés. Par ailleurs, l'étude de faisabilité doit avoir une portée suffisamment large. Ce sont là autant de mesures que le gouvernement ne prend pas pour le moment et de nécessités auxquelles la proposition de loi à l'examen apporte des réponses.

Selon Mme Daems, cela ne signifie toutefois pas que la proposition de loi n'est pas perfectible. L'audition a mis en évidence l'importance de garantir la transparence de la chaîne d'approvisionnement, ce que ne prévoyait pas encore la proposition de loi. Les critères auxquels l'étude de faisabilité doit satisfaire pouvaient également

bodemosie en waterverontreiniging niet mee in rekening gebracht worden.

De biobrandstofsector van de eerste generatie probeert ook zijn vel te redden door over te schakelen van biodiesel naar het iets minder vervuilende bio-ethanol. Maar die bio-ethanol gaat dan weer gepaard met grove mensenrechtenschendingen, zoals gedocumenteerd in de case-study van Oxfam over Peru.

Zolang niet alle biobrandstoffen op basis van landbouwgewassen worden uitgefaseerd, zullen de problemen alleen maar verschuiven van slecht naar slechter. En als de regering dan nog eens het totale gebruik verhoogt, dan gaat men van slecht naar slechter. Het totale verbruik van biobrandstoffen in ons land is vorig jaar – een coronajaar – maar liefst met meer dan een derde gestegen. Dat is hallucinant. En de regering wil dat verder gaan verhogen. Volgend jaar wil ze maar liefst 10,2 % biobrandstoffen in onze energiemix voor transport, waarvan 8,3 % van de eerste generatie. Ze maakt daarbij handig gebruik van het achterpoortje van de EU waardoor biobrandstoffen op basis van zuivere energiegewassen niet geplafonneerd worden. Dat is onbegrijpelijk. Des te meer omdat de modellen die de regering heeft laten maken door de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leemilieu, heel goed aantonen dat er geen toekomst is voor biobrandstoffen in transport in een klimaatneutraal België.

Verschillende sprekers hebben daarom tijdens de hoorzitting benadrukt dat het wetsvoorstel nog altijd politiek relevant is, ondanks de koninklijke besluiten van de regering en het door de minister van Energie aangekondigde wetsontwerp. Het is absoluut nodig om biobrandstoffen van de eerste generatie zo snel mogelijk uit te faseren. Er zijn extra duurzaamheidscriteria nodig voor de geavanceerde biobrandstoffen. En de haalbaarheidsstudie moet een voldoende ruim onderzoek voeren. Dat zijn allemaal maatregelen die de regering nu niet neemt en waarop het ter bespreking voorliggende wetsvoorstel een antwoord biedt.

Dat betekent volgens mevrouw Daems echter niet dat het wetsvoorstel niet voor verbetering vatbaar is. De hoorzitting bracht naar voren dat transparantie in de aanvoerketen garanderen belangrijk is. Dat stond nog niet in het wetsvoorstel. Ook de criteria voor de haalbaarheidsstudie konden nog beter. Tot slot heeft

encore être améliorés. Enfin, Mme Daems a également joint un modèle de ce type d'étude établi par des ONG actives sur le terrain.

Mme Greet Daems présente dès lors les *amendements n^{os} 1 à 4* portant respectivement sur les articles 5, 10 et 14 de la proposition de loi (voir DOC 55 1971/002).

L'auteure principale de la proposition de loi appelle les autres membres de la commission à prendre cette problématique au sérieux. Elle rappelle également que six des sept partis de la majorité ont répondu, avant les élections, dans le cadre d'une enquête de Greenpeace, qu'ils étaient favorables à la suppression progressive des biocarburants de première génération, qui serait également logique. Il est donc important que nous abandonnions les biocarburants pour miser pleinement sur d'autres manières de rendre nos transports plus durables. Nous ne pouvons pas nous permettre d'attendre encore quinze ans que le parc automobile soit totalement électrique et que le problème disparaisse spontanément. Mme Daems conclut en indiquant que nous devons maintenant nous saisir de la durabilité de nos transports.

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) rappelle que l'utilisation d'énergies renouvelables dans le transport est un thème cher au groupe Ecolo-Groen. La réduction du nombre de véhicules équipés de moteurs à combustion, qui est l'un des objectifs du gouvernement, permettra de remédier au problème des biocarburants. Au niveau fédéral, l'avantage fiscal pour les voitures de société émettant des gaz à effet de serre sera supprimé à partir de 2026 et l'accent sera pleinement mis sur le transport ferroviaire.

Du point de vue climatique et énergétique, l'électrification reste la norme pour le groupe Ecolo-Groen. Toutefois, les biocarburants à base de plantes vivrières ou fourragères posent des problèmes: plusieurs rapports indiquent que l'utilisation des biocarburants de première génération a un impact négatif sur la réalisation de plusieurs objectifs politiques. Elle a, par exemple, un impact sur la biodiversité, mais aussi sur d'autres questions liées à l'environnement. Étant donné que les agro-carburants ou les biocarburants, comme l'huile de palme ou de soja, renforcent le phénomène de déforestation, ils ont un impact très lourd sur le changement climatique. En effet, en 2018, il fallait déjà plus de 5 000 km² de terres agricoles pour cultiver les céréales, les plantes sucrières ou oléagineuses destinées à la production des biocarburants vendus en Belgique. Et il faut y ajouter leurs effets négatifs sur le plan socio-économique, comme l'impact sur la sécurité alimentaire, les conflits fonciers et les conditions de travail des agriculteurs.

mevrouw Daems ook een model bijgevoegd voor zo'n studie, opgesteld door ngo's op het terrein.

Om die redenen dient *mevrouw Greet Daems* de *amendementen nrs. 1 tot 4* in op respectievelijk de artikelen 2, 10 en 14 van het wetsvoorstel (zie DOC 55 1971/002).

De hoofdindienster van het wetsvoorstel roept haar collega-commissieleden op om deze problematiek ernstig te nemen. Zij herinnert er tevens aan dat zes van de zeven meerderheidspartijen voor de verkiezingen in antwoord op een Greenpeace-enquête aangegeven hebben dat ze voor de uitfasering van biobrandstoffen van de eerste generatie zijn. En dat zou ook logisch zijn. Het is dus belangrijk dat we biobrandstoffen vaarwel zeggen om voluit de kaart te trekken van andere manieren om ons transport te verduurzamen. We kunnen het ons niet permitteren om nog eens vijftien jaar te wachten tot het wagenpark volledig elektrisch is en het probleem vanzelf verdwijnt. We moeten nu de toekomst van ons duurzaam transport in handen nemen, zo besluit mevrouw Daems.

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) herinnert eraan dat de hernieuwbare energie in transport voor de Ecolo-Groen-fractie een belangrijk thema is. Door het terugdringen van het aantal voertuigen met verbrandingsmotoren wat één van de doelstellingen is van deze regering – kan men remediëren aan het probleem van de biobrandstoffen. Op federaal niveau vervalt vanaf 2026 het fiscale voordeel voor de bedrijfswagens die broeikasgassen uitstoten en wordt er ook volop ingezet op het spoorvervoer.

Vanuit klimaat- en energetisch perspectief blijft elektrificatie de norm voor de Ecolo-Groen-fractie. Maar biobrandstoffen op basis van voedsel en voedergewassen zijn problematisch: diverse rapporten tonen aan dat het gebruik van de eerste generatie biobrandstoffen een negatieve impact hebben op diverse beleidsdoelen. Zo is er de impact op de biodiversiteit, maar op andere aangelegenheden die betrekking hebben op het leefmilieu. Aangezien agro- of biobrandstoffen, zoals soja- of palmolie, het fenomeen van ontbossing versterken, heeft dit een zeer zware impact op de klimaatverandering. Immers, reeds in 2018 was er reeds meer dan 5 000 km² landbouwgrond nodig om granen, suikers of plantaardige olieën te telen die worden gebruikt voor de productie van biobrandstoffen die in België worden verkocht. Daarnaast zijn er de sociaal-economische negatieve effecten, zoals voedselzekerheid, conflicten rond grondbezit en werkomstandigheden voor landbouwers.

La proposition de loi à l'examen de Mme Daems et consorts vise à modifier la loi du 17 juillet 2013 relative aux volumes nominaux minimaux de biocarburants durables qui doivent être incorporés dans les volumes de carburants fossiles mis annuellement à la consommation. Selon le groupe Ecolo-Groen, la modification législative proposée ne peut toutefois pas constituer une base suffisante pour une vision d'avenir de l'utilisation des énergies renouvelables dans le secteur du transport. L'enjeu consiste en effet à trouver le moyen d'augmenter la part des énergies renouvelables dans le secteur du transport. La proposition de loi ne mentionne nullement l'utilisation de l'hydrogène pour le transport des marchandises ou l'électrification des voitures (particulières). La question se pose dès lors de savoir comment on pourra satisfaire aux objectifs concernant la part des énergies renouvelables dans le secteur du transport prévus par le Plan national Énergie-Climat. Il convient, en d'autres termes, d'établir un cadre légal plus large. Si, en tant qu'écologiste, Mme Buyst estime que la suppression progressive de la première génération de biocarburants est la mesure logique qui s'impose au regard du consensus scientifique concernant le climat, l'environnement et l'impact socio-économique, elle souligne que le gouvernement fédéral prépare une législation à ce sujet. Mme Buyst estime dès lors qu'il convient d'attendre le résultat des discussions menées au sein du gouvernement.

M. Reccino Van Lommel (VB) déclare qu'après avoir étudié attentivement la proposition de loi à l'examen, il est arrivé à la conclusion qu'elle exprimait unilatéralement les points de vue des ONG de gauche présentes en Belgique. Le membre estime toutefois que l'ère des biocarburants fabriqués à partir d'huile de palme et de soja est révolue. Le gouvernement fédéral y mettra fin à partir de 2023. À partir de cette date, ces deux huiles ne seront plus prises en compte pour satisfaire aux obligations en matière d'énergie renouvelable et de transport que les fournisseurs de carburant doivent remplir. Le gouvernement espère ainsi supprimer *de facto* cet incitant en vue de l'élimination progressive de leur utilisation. À ce jour, les biocarburants s'inscrivent dans le court terme. Si l'on considère les mesures climatiques à long terme, on constate que les biocarburants de première génération sont progressivement abandonnés, comme l'a également confirmé, au cours de son audition, M. Peter Wittoeck, chef du service Changements climatiques du SPF Santé publique, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement.

M. Van Lommel estime que l'approche graduelle est la seule voie correcte. Il a l'impression que le gouvernement fédéral a également l'intention de suivre cette voie. L'intervenant rappelle à ses collègues que la première génération de biocarburants en Europe a ouvert un

Het voorliggende wetsvoorstel van mevrouw Daems c.s. strekt ertoe de wet van 17 juli 2013 houdende de minimale nominale volumes duurzame biobrandstoffen die de volumes fossiele motorbrandstoffen, die jaarlijks tot verbruik worden uitgeslagen, moeten bevatten, te wijzigen. De voorgestelde wetswijziging kan volgens de Ecolo-Groen-fractie echter onvoldoende basis bieden voor een toekomstvisie op hernieuwbare energie in de transportsector. Dé uitdaging is immers hoe er meer hernieuwbare energie kan worden geïntroduceerd in de transportsector. Nergens wordt in het wetsvoorstel gewag gemaakt van waterstof voor het vrachtvervoer of van elektrificatie van (personen)wagens. Vervolgens rijst dan ook de vraag op welke wijze er wel zal kunnen worden voldaan aan doelstellingen van het aandeel van hernieuwbare energie in de transportsector, zoals ook is opgenomen in het Nationaal Energie- en Klimaat Plan. Er is met andere woorden een breder wettelijk kader nodig. Als Ecologiste is mevrouw Buyst van oordeel dat op basis van de wetenschappelijke consensus van klimaat, milieu, en de socio-economische impact, de uitfasering van de eerste generatie van biobrandstoffen de logische maatregel is, maar de federale regering bereidt hierover wetgeving voor. Mevrouw Buyst is dan ook van oordeel dat het resultaat van de discussies binnen de schoot van de regering moet worden afgewacht.

De heer Reccino Van Lommel (VB) verklaart dat hij, na grondig bestuderen van het wetsvoorstel, heeft vastgesteld dat dit werkstuk een eenzijdige vertolking is van de standpunten van de linksgeoriënteerde ngo's in België. Dit neemt niet weg dat de spreker van oordeel is dat het tijdperk van biobrandstoffen vervaardigd uit palm- en sojaolie voorbij is. De federale regering zal het gebruik ervan vanaf 2023 doen ophouden. De beide oliën zullen vanaf 2023 niet meer meetellen voor het voldoen aan de verplichtingen inzake de hernieuwbare energie- en transport, waaraan brandstofleveranciers moeten voldoen. Op deze wijze hoopt de regering in feite de stimulus weg te nemen zodat het gebruik ervan wordt uitgefaseerd. Op dit ogenblik worden biobrandstoffen ingezet op de korte termijn. Als men kijkt naar de klimaatmaatregelen op de lange termijn, ziet men dat de biobrandstoffen van de eerste generatie stilaan worden uitgefaseerd, zoals tijdens de hoorzitting ook werd bevestigd door de heer Peter Wittoeck, Diensthoofd Klimaatverandering van de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu.

De heer Van Lommel is van oordeel dat de weg van de geleidelijkheid de enige juiste weg is. Hij heeft de indruk dat de federale regering ook de intentie heeft om dit pad te volgen. De spreker herinnert de collega's eraan dat de eerste generatie biobrandstoffen in Europa een

marché pour l'agriculture belge. À cet égard, il renvoie à l'apport du *Belgian Biodiesel Board*. La suppression trop rapide de ces biocarburants aura également d'énormes conséquences pour les pays du tiers monde. Le membre précise également que le Groupe VB ne soutiendra pas la proposition à l'examen et préfère attendre le projet de loi du gouvernement fédéral à ce sujet.

M. Bert Wollants (N-VA) estime qu'il est communément admis que des mesures doivent être prises contre l'utilisation des biocarburants et que la réglementation belge devra en tout cas être adaptée aux évolutions observées dans ce domaine au niveau européen. Les États membres européens doivent s'y conformer. Le membre attend donc avec impatience le projet de loi annoncé par le gouvernement fédéral.

M. Christian Leysen (Open Vld) souligne que le gouvernement fédéral prépare actuellement la transposition de la directive RED II. Il estime dès lors qu'il est préférable de ne pas anticiper ces travaux préparatoires. En outre, le groupe Open Vld estime qu'il est impossible d'évaluer précisément, à ce stade, les conséquences de l'interdiction proposée pour les consommateurs. Son groupe préfère donc atteindre les objectifs de la directive RED II par d'autres moyens.

M. Kris Verduyckt (Vooruit) partage l'avis des intervenants précédents. Le problème est bien connu. La proposition de loi à l'examen exprime un certain nombre de bonnes intentions, mais n'apporte pas une solution globale. Le Groupe Vooruit attend également avec impatience le résultat des travaux préparatoires du gouvernement fédéral afin de poursuivre le débat.

Mme Mélissa Hanus (PS) souscrit aux propos de M. Verduyckt. L'utilisation des biocarburants dans le transport est un dossier important. La ministre de l'Énergie prépare un projet de loi à ce sujet pour la fin de l'année. La membre préfère donc prendre ce projet de loi comme base de travail pour la suite des discussions en commission.

B. Répliques

Mme Greet Daems (PVDA-PTB) réplique aux questions et aux observations de ses collègues en indiquant d'abord qu'elle souhaite poursuivre la discussion de la proposition de loi et qu'elle ne compte pas attendre le projet de loi annoncé transposant la directive RED II.

afzetmarkt scheppen voor de Belgische landbouw. In dit verband verwijst de spreker nog naar de insteek van de *Belgian Biodiesel Board*. Een té snelle uitfasering zal bovendien enorme gevolgen hebben voor de derde wereldlanden. Ook spreker verklaart dat de VB-fractie onderhavig voorstel niet zal steunen en er de voorkeur aan geeft het wetsontwerp ter zake van de federale regering af te wachten.

De heer Bert Wollants (N-VA) is van oordeel dat het algemeen gekend is dat er moet worden ingegrepen tegen het gebruik van biobrandstoffen. Zowieso moet de Belgische regelgeving aangepast worden aan de evoluties terzake op het Europese niveau. De Europese lidstaten moeten zich hieraan conformeren. De spreker kijkt dan ook uit naar het door de federale regering aangekondigde wetsontwerp.

De heer Christian Leysen (Open Vld) wijst erop dat op dit ogenblik binnen de federale regering de omzetting van de RED II-richtlijn wordt voorbereid. De heer Leysen is dan ook van oordeel dat het de voorkeur verdient geen voorafnames te doen op dit beleidsvoorbereidend werk. Voorts is de Open Vld-fractie van oordeel dat de gevolgen voor de consument van het voorgestelde verbod op dit ogenblik onmogelijk juist kunnen worden ingeschat. Zijn fractie geeft er dan ook de voorkeur aan om de door de RED II-richtlijn vooropgestelde doelen op een andere manier te bereiken.

De heer Kris Verduyckt (Vooruit) sluit zich aan bij de tussenkomsten van de vorige sprekers. De probleemstelling is gekend. Het voorliggende wetsvoorstel bevat een aantal goede intenties, maar biedt geen globale oplossing. Ook de Vooruit-fractie kijkt uit naar het resultaat van het beleidsvoorbereidend werk van de federale regering om het debat verder aan te gaan.

Mevrouw Mélissa Hanus (PS) verklaart zich aan te sluiten bij de tussenkomst van de heer Verduyckt. Het gebruik van de biobrandstoffen voor transport betreft een belangrijk dossier. De minister van Energie bereidt terzake een wetsontwerp voor tegen het einde van het jaar. Het lid geeft er dan ook de voorkeur aan dit wetsontwerp als basis te nemen voor de verdere commissiebesprekingen.

B. Replieken

Mevrouw Greet Daems (PVDA-PTB) repliceert als volgt op de vragen en opmerkingen van de collega's. In eerste instantie verduidelijkt het lid dat zij de bespreking van het wetsvoorstel wenst verder te zetten en niet wenst te wachten op het aangekondigde wetsontwerp houdende omzetting van de RED II-richtlijn.

En effet, au cours de l'audition du 28 septembre, plusieurs intervenants ont souligné que la proposition de loi conservait toute sa pertinence politique en dépit de l'existence des arrêtés royaux du gouvernement fédéral et du projet de loi annoncé par la ministre Van der Straeten. Il faut absolument entamer, dès que possible, la suppression progressive des biocarburants de première génération. Des critères de durabilité supplémentaires s'imposent pour les biocarburants avancés. Et l'étude de faisabilité doit être suffisamment étendue. La proposition de loi à l'examen répond à toutes ces nécessités pour lesquelles le gouvernement n'a actuellement pris aucune mesure. Dès lors que cette proposition a été déposée à la Chambre dès le 5 mai 2021. Mme Daems ne comprend pas pourquoi le projet de loi annoncé par le gouvernement, qui va beaucoup plus loin et ne porte pas seulement sur les biocarburants, devrait avoir la priorité sur la proposition de loi déposée par la membre et ses collègues.

Ensuite, en réponse à l'affirmation de Mme Buyst selon laquelle il conviendrait de miser davantage sur l'électrification du parc automobile et que cela ferait spontanément disparaître les biocarburants, Mme Daems indique qu'elle verrait une abstention coupable dans le fait d'attendre si longtemps avant de s'attaquer aux biocarburants. Même en tenant compte de l'électrification des voitures de société, il faudra encore près de dix ans pour que l'ensemble du parc des voitures de société soit électrique, puis les automobilistes ordinaires devront suivre, sans compter que l'électrification de toutes les voitures ne résoudra en rien les problèmes de mobilité.

Il est vrai que la loi incorporation est dépassée mais nous sommes bien obligés de travailler sur cette base car il s'agit de la législation actuellement en vigueur en ce qui concerne les biocarburants. La *ratio legis* de la proposition de loi est de régler le problème des biocarburants. Traiter l'ensemble de la durabilité des transports dans le cadre de la discussion de la proposition de loi à l'examen nous mènerait trop loin actuellement. Bien entendu, le groupe PVDA-PTB a un avis à ce sujet: la réduction des émissions sera bien plus importante si l'on retire les voitures et les camions de la circulation que si on les alimente avec une autre source d'énergie. Les transports publics doivent être repensés en profondeur pour que même le plus petit centre de village soit bien desservi. Les transports publics doivent devenir beaucoup plus abordables, voire partiellement gratuits. Cela les rendrait beaucoup plus attractifs que la voiture individuelle et permettrait de lutter efficacement contre la pauvreté en matière de transport tout en accroissant la durabilité. Cette vision contraste avec la fausse solution d'une taxe kilométrique qui, sous couvert de durabilité, serait au fond source de précarité en matière de transport. Les investissements publics doivent servir

Immers, verschillende sprekers hebben tijdens de hoorzitting van 28 september II. benadrukt dat het wetsvoorstel nog altijd politiek relevant is, ondanks de koninklijke besluiten van de federale regering en het aangekondigde wetsontwerp van minister Van der Straeten. Het is absoluut nodig om biobrandstoffen van de eerste generatie zo snel mogelijk uit te faseren. Er zijn extra duurzaamheidscriteria nodig voor de geavanceerde biobrandstoffen. En de haalbaarheidsstudie moet een voldoende ruim onderzoek voeren. Dat zijn allemaal maatregelen die de regering nu niet neemt en waar het wetsvoorstel een antwoord op biedt. Het voorstel werd reeds op 5 mei 2021 in de Kamer ingediend. Mevrouw Daems ziet niet in waarom het aangekondigde wetsontwerp van de regering, dat veel ruimer is en niet enkel over biobrandstoffen gaat, voorrang zou moeten krijgen op het door het lid en haar collega's ingediend wetsvoorstel.

Voorts repliceert mevrouw Daems nog als volgt op de stelling van mevrouw Buyst dat er meer moet worden ingezet op de elektrificatie van het wagenpark, waardoor de biobrandstoffen vanzelf zouden verdwijnen: zo lang wachten met het aanpakken van de biobrandstoffen, is schuldig verzuim. Zelfs met de elektrificatie van de salariswagens zal het nog een kleine tien jaar duren eer het volledige salariswagenpark elektrisch is. En dan moet de gewone automobilist nog volgen. Om nog maar te zwijgen van het feit dat alle wagens elektrisch maken de mobiliteitsknoop totaal niet zal oplossen.

Het is inderdaad zo dat de bijmengwet verouderd is. Maar we moeten er nu eenmaal mee werken omdat dat de bestaande wetgeving rond biobrandstoffen is. De *ratio legis* van het wetsvoorstel is het aanpakken van het probleem van biobrandstoffen. De hele verduurzaming van transport met dit wetsvoorstel behandelen, zou ons vandaag te ver leiden. Uiteraard heeft de PVDA-PTB-fractie daarover wel een visie: er is veel meer uitstootvermindering te behalen met auto's en vrachtwagens van de weg te halen, dan met hen louter op een andere energiebron te doen rijden. Het openbaar vervoer moet weer volwaardig uitgebouwd worden, zodat zelfs de kleinste dorpskern een goede verbinding heeft. Het moet veel betaalbaarder worden en zelfs voor een stuk gratis. Dat maakt het veel aantrekkelijker dan individueel autovervoer en het is ook een goede manier om transportarmoede aan te pakken, samen met de verduurzaming. Dat in tegenstelling tot de valse oplossing van een kilometerheffing die juist transportarmoede creëert onder het mom van verduurzaming. Met publieke investeringen moet het openbaar vervoer ook volledig de omslag maken naar voertuigen met een nuluitstoot en daarvoor de nodige laad- en tankinfrastructuur voorzien.

à opérer une transition complète des transports publics vers des véhicules qui n'émettent pas de CO₂ et à prévoir les infrastructures de recharge et de ravitaillement nécessaires à cette fin. En outre, nous devons prendre les mesures adéquates pour réaliser une conversion massive du transport des marchandises en faveur du transport ferroviaire. Il convient également de développer un réseau routier sûr et de qualité pour les usagers faibles. Enfin, le gouvernement doit investir beaucoup plus qu'aujourd'hui dans les capacités de production à partir d'énergies renouvelables.

En réponse à la préoccupation exprimée par M. Van Lommel au sujet du maintien de nos agriculteurs en activité, Mme Daems indique que nous ne pouvons même pas produire toute notre nourriture dans notre propre pays, et encore moins produire des cultures supplémentaires pour d'autres secteurs. La seule chose que nous puissions faire pour aider nos agriculteurs, c'est leur garantir un prix décent pour leurs produits et les accompagner dans la transition vers l'agroécologie afin de les aider à faire face aux conséquences de la crise climatique.

En réponse à l'intervention de M. Verduyckt, Mme Daems fait observer que le texte de la proposition de loi ne se contente pas d'exprimer de bonnes intentions mais vise effectivement certains changements. Si la commission se prononce aujourd'hui sur le texte à l'examen, elle pourra exercer une influence sur le projet de loi annoncé de la ministre de l'Énergie.

IV. — VOTES

L'article 1^{er} et, par conséquent, l'ensemble de la proposition de loi sont rejetés par 6 voix contre 5.

Mme Greet Daems, auteure principale de la proposition de loi, demande l'application de l'article 88 du Règlement.

*
* *

La rapporteure,

Kim BUYST

Le président,

Christian LEYSEN

Daarnaast moeten we de juiste maatregelen nemen om het goederenvervoer massaal het spoor op te krijgen. En ook voor zachte weggebruikers moet een goed en veilig wegennet worden uitgebouwd. Tot slot moet de overheid nog veel meer dan vandaag investeren in productiecapaciteit voor hernieuwbare energie.

Voor wat de door de heer Van Lommel geuite bekommernis over het in bedrijf houden van onze landbouwers betreft, repliceert mevrouw Daems dat we nog geeneens al ons voedsel in eigen land kunnen produceren, laat staan dat we dan nog extra landbouwgewassen voor andere sectoren zouden moeten produceren. Het enige waarmee we onze boeren kunnen helpen, is hen een deftige prijs voor hun producten garanderen en hen te helpen in de transitie naar agro-ecologie om hen te helpen om te gaan met de gevolgen van de klimaatcrisis.

In antwoord op de heer Verduyckt, wijst mevrouw Daems erop dat de tekst van het wetsvoorstel niet alleen goede intenties bevat, maar effectief wel zaken verandert. Door zich als commissie vandaag over de tekst uit te spreken, kan zij richtinggeven aan het aangekondigde wetsontwerp van de minister van Energie.

IV. — STEMMINGEN

Artikel 1 en bijgevolg het geheel van het wetsvoorstel worden verworpen met 6 tegen 5 stemmen.

Mevrouw Greet Daems, hoofd-indienster van het wetsvoorstel, vraagt de toepassing van artikel 88 van het Reglement.

*
* *

De rapportrice,

Kim BUYST

De voorzitter,

Christian LEYSEN

ANNEXE

Les personnes suivantes ont été auditionnées au cours de la réunion du 28 septembre 2021:

— Mme Dalila Louhibi (SPF Économie, PME, Classes moyennes et Énergie) et M. Jean Trzcinski, représentant de Sia Partners;

— M. Peter Wittoeck (Service Changements climatiques, SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement);

— M. Wim De Wulf (Fédération pétrolière belge);

— M. Raf Verdonck (*Belgian Biodiesel Board*);

— Mme Lien Vandamme (11.11.11) et M. François Polet (CETRI);

— Mme Laura Buffet (*Transport & Environment*).

Un échange de vues a eu lieu avec les membres de la commission à l'issue des exposés introductifs des invités soumis dans le cadre de leurs présentations.

Mmes Kim Buyst (Ecolo-Groen) et Greet Daems (PVDA-PTB) et MM. Wouter Raskin (N-VA), Malik Ben Achour (PS), Reccino Van Lommel (VB), Christian Leysen (Open Vld) et Kris Verduyckt (Vooruit) sont intervenus au cours de cet échange de vues.

Les présentations des invités ont été mises à la disposition des membres de la commission sur l'Extranet de la commission.

Lien de l'enregistrement vidéo de ladite audition sur le site web de la Chambre:

<http://www.lachambre.be/media/index.html?language=fr&sid=55U2085>

BIJLAGE

Tijdens de vergadering van 28 september 2021 werd een hoorzitting gehouden met:

— mevrouw Dalila Louhibi (FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie) en de heer Jean Trzcinski, vertegenwoordiger van Sia Partners;

— de heer Peter Wittoeck (Dienst Klimaatverandering, FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu);

— de heer Wim De Wulf (Belgische petroleum federatie);

— de heer Raf Verdonck (*Belgian Biodiesel Board*);

— mevrouw Lien Vandamme (11.11.11) en de heer François Polet (CETRI);

— mevrouw Laura Buffet (*Transport & Environment*).

Na de door de genodigden verstrekte inleidende uiteenzettingen aan de hand van presentaties, vond een gedachtewisseling met de commissieleden plaats.

De dames Kim Buyst (Ecolo-Groen) en Greet Daems (PVDA-PTB) en de heren Wouter Raskin (N-VA), Malik Ben Achour (PS), Reccino Van Lommel (VB), Christian Leysen (Open Vld) en Kris Verduyckt (Vooruit) namen het woord tijdens deze gedachtewisseling.

De presentaties van de genodigden werden ter beschikking gesteld van de commissieleden op het Extranet van de commissie.

U vindt de elektronische link naar het videoverslag van de hoorzitting op de website van de Kamer:

<http://www.dekamer.be/media/index.html?language=nl&sid=55U2085>