

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

15 juin 2022

PROPOSITION DE LOI

modifiant 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
en ce qui concerne l'élimination des
biocarburants produits à partir de cultures
destinées à l'alimentation humaine et animale

(déposée par Mmes Séverine de Laveleye et
Kim Buyst)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

15 juni 2022

WETSVOORSTEL

tot wijziging van de wet van 17 juli 2013
houdende de minimale nominale volumes
duurzame biobrandstoffen die
de volumes fossiele brandstoffen,
die jaarlijks tot verbruik worden uitgeslagen,
moeten bevatten, wat de uitsluiting van
biobrandstoffen op basis van voedsel- en
voedergewassen betreft

(ingedien door de dames Séverine de Laveleye
en Kim Buyst)

07265

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

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

RÉSUMÉ	SAMENVATTING
<p><i>Eu égard à la pénurie de matières premières dans l'industrie alimentaire, utiliser des aliments pour produire des carburants qui disparaissent dans nos réservoirs n'est pas une bonne idée.</i></p> <p><i>Cette proposition de loi vise dès lors à lever temporairement l'obligation d'incorporation afin de faire face à la hausse des prix des carburants et à la pression sur la sécurité alimentaire.</i></p> <p><i>Étant donné que les biocarburants produisent, sur l'ensemble de leur cycle de vie, des émissions de CO₂ plus élevées que les combustibles fossiles, et qu'ils posent des problèmes en matière de biodiversité, cette proposition de loi contribuera également aux objectifs de l'Accord de Paris.</i></p> <p><i>Les biocarburants étant source de violations des droits humains à l'échelle mondiale, cette proposition de loi présente aussi une valeur ajoutée dans ce domaine.</i></p> <p><i>Pour permettre au secteur de s'adapter à ce changement, cette proposition de loi prévoit une suspension temporaire puis une suppression progressive des biocarburants produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine et animale.</i></p>	<p><i>Het gebruik van voedsel voor de productie van brandstoffen die in onze tank verdwijnen, is geen goed idee gelet op het grondstoffentekort in de voedselindustrie.</i></p> <p><i>Dit wetsvoorstel beoogt daarom de bijmengingsverplichting tijdelijk op te heffen om tegemoet te komen aan de stijgende brandstofprijzen en de druk op de voedselzekerheid.</i></p> <p><i>Omdat biobrandstoffen over hun gehele levenscyclus een hogere CO₂-uitstoot hebben dan fossiele brandstoffen en problemen geven inzake biodiversiteit, draagt dit wetsvoorstel ook bij tot de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs.</i></p> <p><i>De biobrandstoffen geven wereldwijd ook aanleiding tot mensenrechtenschendingen waardoor dit wetsvoorstel ook op dit gebied een toegevoegde waarde betekent.</i></p> <p><i>Om de sector de kans te geven zich aan te passen voorziet dit wetsvoorstel na de tijdelijke opheffing in een geleidelijke uitfasering van de biobrandstoffen op basis van voedsel- en voedergewassen.</i></p>

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La guerre en Ukraine met en lumière notre problématique en matière d'énergies. Les prix élevés à la pompe et le risque de pénurie de matières premières dans l'industrie alimentaire démontrent une fois de plus qu'utiliser des aliments pour produire des carburants dans nos réservoirs n'est pas une bonne idée. La présente proposition de loi vise à lever temporairement l'obligation d'incorporation de biocarburants basés sur des cultures vivrières et fourragères afin de faire face à la hausse des prix des carburants et à la pression sur la sécurité alimentaire. Ces biocarburants sont également appelés biocarburants de première génération. Si nous voulons atteindre objectifs de l'Accord de Paris, il nous faut tendre à son élimination complète. Il y a en effet une différence entre la façon dont ces biocarburants contribuent sur le papier à la réalisation de nos objectifs et les émissions réelles que ces biocarburants génèrent. Sur l'ensemble de leur cycle de vie, les biocarburants produisent souvent des émissions de CO₂ plus élevées que les combustibles fossiles. Par ailleurs, ils posent des problèmes pour la biodiversité et la sécurité alimentaire. Ils sont également source de violations des droits humains. Pour donner au secteur l'occasion de s'adapter, nous prévoyons une suppression progressive après cette suspension temporaire. L'incorporation des biocarburants de première génération ne sera plus obligatoire après 2025 pour le diesel et de 2035 pour l'essence. Les biocarburants à base d'huile de palme et de soja sont quant à eux soumis à un régime différent. L'obligation d'incorporation de ces carburants sera immédiatement levé.

La flambée des prix des carburants à la pompe

Ces derniers mois ont été marqués par une hausse sans précédent des prix de l'énergie. Les prix de notre électricité et de notre gaz naturel flambent, mais aussi le prix du carburant à la pompe. Le plein d'une petite voiture coûte facilement quelque 12 euros de plus qu'il y a un an. Début avril, l'incorporation obligatoire de biocarburants de première génération a entraîné un surcoût, qui a été répercuté sur le prix maximum à la pompe. Et ce, alors que les prix actuels du diesel et de l'essence font peser sur les gens le spectre de la précarité en matière de transports.

Augmentation de la pression sur les prix des denrées alimentaires en raison de la forte demande de biocarburants

En plus de faire baisser le prix du carburant, la levée de l'obligation d'incorporation aurait un effet positif sur

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De oorlog in Oekraïne stelt ons energievraagstuk op scherp. De hoge prijzen aan de pomp en het dreigende grondstoffentekort in de voedingsindustrie tonen nogmaals aan dat het gebruik van voedsel voor de productie van brandstoffen in onze tank, geen goed idee is. Dit wetsvoorstel beoogt de bijmengverplichting van de biobrandstoffen op basis van voedsel- en voedergewassen tijdelijk op te heffen om tegemoet te komen aan de stijgende brandstofprijzen en de druk op de voedselzekerheid. Deze biobrandstoffen worden ook de biobrandstoffen van de eerste generatie genoemd. Indien we de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs. willen halen, is een verdergaande volledige uitfasering noodzakelijk. Er is immers een verschil tussen hoe deze biobrandstoffen op papier bijdragen aan het behalen van onze doelstellingen en de werkelijke uitstoot die de biobrandstoffen genereren. De biobrandstoffen zorgen over hele levenscyclus vaak voor een hogere CO₂-uitstoot dan fossiele brandstoffen. Daarnaast geven ze problemen voor de biodiversiteit en de voedselzekerheid. Ze leiden tevens tot mensenrechtenschendingen. Om de sector de kans te geven zich aan te passen, voorzien we na deze tijdelijke opheffing een geleidelijke uitfasering. De bijmenging van biobrandstoffen van de eerste generatie wordt niet meer verplicht na 2025 bij diesel en na 2035 bij benzine, behalve wat de biobrandstoffen op basis van soja- en palmolie betreft. De bijmengingsverplichting van deze brandstoffen wordt onmiddellijk opgeheven.

De stijgende prijzen van brandstoffen aan de pomp

De afgelopen maanden worden gekenmerkt door een ongeziene stijging van de energieprijzen. Niet alleen de prijzen van onze elektriciteit en aardgas stijgen maar ook de brandstof aan de pomp. Bij een kleine wagen betaalden wij al snel ongeveer 12 euro meer dan een jaar geleden. Begin april zorgde de bijmengingsverplichting van de eerste generatie biobrandstoffen, via de doorrekening in de maximumprijs aan de pomp voor een meerkost. Dit terwijl de huidige prijzen voor diesel en benzine mensen in transportarmoede dreigen te duwen.

De stijgende druk op de voedselprijzen door de grote vraag naar biobrandstoffen

Naast het verlagen van de brandstofprijs, zou het opheffen van de bijmengverplichting ook een positief effect

les prix des denrées alimentaires à l'échelle mondiale. Plusieurs études scientifiques soulignent l'impact négatif de l'utilisation des biocarburants sur la sécurité alimentaire. La part toujours croissante des biocarburants fait grimper les prix alimentaires dans le monde entier¹. Le rapport spécial du GIEC sur le changement climatique et les terres émergées indique que si nous souhaitons continuer à répondre au besoin de sécurité alimentaire mondiale, un plafonnement de l'utilisation des cultures énergétiques s'impose pour atteindre nos objectifs climatiques. Plusieurs rapports internationaux pointent les conséquences négatives de l'utilisation de biocarburants basés sur des cultures alimentaires. Le *Global Resources Outlook*² encourage également à mettre fin aux incitations en faveur des biocarburants d'origine agricole afin de réduire la pression sur la sécurité alimentaire. En bref, nous faisons rouler nos voitures à partir de matières premières nécessaires à notre alimentation.

Forte pression sur les prix des denrées alimentaires en raison de la guerre en Ukraine

La guerre qui se déroule en Ukraine met en évidence cette anomalie de notre système alimentaire. La FAO³ a déjà signalé que les prix mondiaux des produits alimentaires de base avaient significativement augmenté en mars et atteint leur plus haut niveau jamais enregistré. Avec les céréales ukrainiennes que nous brûlons chaque jour dans nos voitures en Europe, on pourrait cuire 15 millions de miches de pain.⁴ Selon le rapport sur les biocarburants publié par la société civile en mars, le blé consommé dans le bioéthanol vendu en Belgique en 2020 suffirait à produire 60 % de la quantité de pain consommée annuellement par la population belge.⁵ Dans une carte blanche récente, plusieurs organisations de la société civile ont indiqué qu'il était immoral que les producteurs belges de biocarburants continuent de brûler des aliments alors que 10 % de la population belge est menacée d'insécurité alimentaire. Selon elles, le rapport sur les biocarburants publié le mois dernier par le BBL, IEW, FIAN Belgique⁶ et 11 autres ONG et organisations agricoles belges confirme que 40 % du

hebberen op de wereldwijde voedselprijzen. Verschillende wetenschappelijke assessments wijzen op de negatieve gevolgen van het gebruik van biobrandstoffen op de voedselzekerheid. Het steeds stijgende aandeel van biobrandstoffen doet de voedselprijzen wereldwijd stijgen¹. Het *IPCC Special report on Climate Change and Land* stelt het als volgt: "Als we willen blijven voldoen aan de nood aan voedselzekerheid wereldwijd, betekent dit dat er een begrenzing nodig is om energiegewassen te gebruiken om onze klimaatdoelstellingen te behalen." Verschillende internationale rapporten wijzen op de negatieve gevolgen van het gebruik van biobrandstoffen op basis van voedselgewassen. Het *Global Resources Outlook*² moedigde ook aan om de incentives voor *crop based biofuels* te beëindigen om de druk op de voedselzekerheid te verminderen. Kortom, we laten onze auto's rijden op grondstoffen die nodig zijn als voeding.

Sterke druk op de voedselprijzen door de oorlog in Oekraïne

De oorlog in Oekraïne stelt deze anomalie in ons voedingssysteem op scherp. De FAO³ meldde reeds dat de wereldvoedselgrondstofprijzen in maart een aanzienlijke stijging kenden en hun hoogste niveau ooit bereikten. Met het graan uit Oekraïne dat we dagelijks in Europa onder onze motorkap verbranden, kunnen 15 miljoen broden worden gebakken.⁴ Volgens het biobrandstoffenrapport dat in maart werd gepubliceerd door het middenveld, zou de tarwe die wordt gebruikt in de bio-ethanol die in België werd verkocht in 2020, voldoende zijn om 60 % van de hoeveelheid brood te produceren die Belgen jaarlijks eten (voetnoot naar evaluatie van Belgische biobrandstoffenbeleid).⁵ In een recent opiniestuk verwoorden verschillende middenveldorganisaties het als volgt: "Het is immoreel dat Belgische producenten van biobrandstoffen voedsel blijven verbranden terwijl 10 % van de Belgische bevolking het risico loopt op voedselonzekerheid. Het biobrandstoffenrapport van vorige maand, gepubliceerd door BBL, IEW, FIAN⁶ en 11 andere Belgische ngo's en

¹ Banque mondiale, *A Note on Rising Food Prices*, 2008, <https://documents1.worldbank.org/curated/en/229961468140943023/pdf/WP4682.pdf>.

² Summary for policymakers, UN Environment, International Resource Panel.

³ Food and Agriculture Organization, Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture.

⁴ Transport & Environment, *Food crisis: Europe burns equivalent of 15 million loaves of bread every day in cars*, <https://www.transportenvironment.org/discover/food-crisis-europe-burns-equivalent-of-15-million-loaves-of-bread-each-day-in-cars/>.

⁵ Évaluation de la politique belge d'incorporation d'agrocarburants, <https://www.iew.be/wp-content/uploads/2022/03/PUB-2022-03-Evaluation-de-la-politique-belge-dincorporation-dagrocarburants-No-4.pdf>.

⁶ BBL: Bond Beter Leefmilieu, IEW: Inter-Environnement Wallonie, FIAN (auparavant Foodfirst Information and Action Network).

¹ Wereldbank, *A Note on Rising Food Prices*, 2008, <https://documents1.worldbank.org/curated/en/229961468140943023/pdf/WP4682.pdf>.

² Summary for policymakers, UN Environment, International Resource Panel.

³ Food and Agriculture Organization, Voedsel- en Landbouworganisatie van de Verenigde Naties.

⁴ Transport & Environment, *Food crisis: Europe burns equivalent of 15 million loaves of bread every day in cars*, <https://www.transportenvironment.org/discover/food-crisis-europe-burns-equivalent-of-15-million-loaves-of-bread-each-day-in-cars/>.

⁵ Evaluation de la politique belge d'incorporation d'agrocarburants, <https://www.iew.be/wp-content/uploads/2022/03/PUB-2022-03-Evaluation-de-la-politique-belge-dincorporation-dagrocarburants-No-4.pdf>.

⁶ BBL: Bond Beter Leefmilieu, IEW: Inter-Environnement Wallonie, FIAN (voorheen Foodfirst Information and Action Network).

bioéthanol à la pompe en Belgique est fabriqué à partir de blé. Alors que la guerre en Ukraine fait grimper les prix alimentaires mondiaux – le prix déjà élevé du blé a encore augmenté de 30 % au cours du mois dernier –, des millions de personnes en Afrique de l'Est et de l'Ouest souffrent actuellement d'une famine extrême.⁷ L'interdiction d'exportation d'huile de palme décrétée par les autorités indonésiennes a montré que “les autorités doivent choisir entre l'utilisation de l'huile végétale pour l'alimentation ou le carburant”. Bien que l'interdiction d'exportation soit moins importante que ne le redoutait le marché international, elle prouve que nous devons réfléchir stratégiquement à notre dépendance à l'égard de ces produits.⁸

Les biocarburants issus des cultures alimentaires ne conviennent pas pour atteindre nos objectifs climatiques

Il ressort en outre d'une étude réalisée à la demande de la Commission européenne que les biocarburants ne sont pas la meilleure solution pour atteindre nos objectifs climatiques. L'expansion du secteur des biocarburants est la cause indirecte d'un processus par lequel des terres riches en biodiversité ou ayant un grand stock de carbone sont massivement exploitées par l'agriculture. Le changement d'affectation des sols indirect (*Indirect Land Use Changes, ILUC*) renvoie au fait que “la production de biocarburants a généralement lieu sur des terres cultivables précédemment utilisées par l'agriculture destinée à l'alimentation humaine ou animale. Comme cette production agricole est toujours nécessaire, elle peut être partiellement déplacée vers des zones non cultivées antérieurement, telles que les prairies et les forêts. Les émissions liées à l'ILUC risquent d'annuler les économies d'émission de GES car les prairies et les forêts absorbent généralement de grandes quantités de CO₂. En convertissant ces terres en culture, le CO₂ atmosphérique pourrait augmenter.”⁹

L'ONG *Transport & Environment* a compilé les facteurs d'émission en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre du cycle de vie des biocarburants sur la

landbouworganisaties, bevestigt dat 40 % van de bioethanol aan de pomp in België op basis van tarwe is gemaakt. Terwijl de oorlog in Oekraïne de wereldwijde voedselprijzen de hoogte inhaagt – de toch al hoge prijs van tarwe is de afgelopen maand met nog eens 30 % gestegen –, lijden miljoenen mensen in Oost-, en West-Afrika momenteel extreme honger.⁷ De exportban van palmolie die de Indonesische overheid invoerde, toonde aan dat “overheden moeten kiezen om plantaardige olie te gebruiken voor voeding of brandstof”. Hoewel de exportban minder groot is dan gevreesd door de internationale markt, toont het aan dat we strategisch moeten nadenken over onze afhankelijkheid van deze producten.⁸

Biobrandstoffen uit voedingsgewassen zijn niet geschikt om onze klimaatdoelstellingen te halen

Uit onderzoek in opdracht van de Europese Commissie blijkt bovendien dat biobrandstoffen niet de meest geschikte optie zijn om onze klimaatdoelstellingen te halen. De uitbreiding van de sector van de biobrandstoffen veroorzaakt onrechtstreeks een proces waarbij massaal gronden met een rijke biodiversiteit of een grote koolstofvoorraad in landbouwgebruik worden genomen. De indirecte verandering in het landgebruik (*Indirect Land Use Changes, ILUC*) heeft te maken met het feit dat “de productie van biobrandstoffen meestal gebeurt op landbouwgronden die vroeger door de landbouw werden gebruikt voor de teelt van voedsel voor mensen of dieren. Omdat die landbouwproductie nog altijd nodig is, kan zij gedeeltelijk worden verschoven naar gebieden die vroeger niet werden bewerkt zoals weiland en bossen. De uitstoot als gevolg van ILUC dreigt de besparingen aan broeikasgasemissie teniet te doen omdat het weiland en de bossen meestal grote hoeveelheden CO₂ opnemen. Door die gronden in landbouwgebruik te nemen, zou de CO₂ in de atmosfeer kunnen toenemen.”⁹

De ngo Transport & Environment bracht de emissiefactoren voor de broeikasgasemissies van biobrandstoffen over de gehele levenscyclus bijeen op basis van cijfers uit

⁷ <https://www.knack.be/nieuws/belgie/ook-de-belgische-consument-zou-winnen-bij-een-uitfasering-van-biobrandstoffen/article-opinion-1856257.html>.

⁸ L'Indonésie fournit globalement un tiers des huiles végétales. Voir: <https://www.reuters.com/world/asia-pacific/indonesia-ban-palm-oil-exports-shore-up-supply-soyoil-futures-surge-2022-04-22/> et <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-04-25/palm-oil-jumps-almost-5-as-top-shipper-indonesia-to-ban-exports>.

⁹ Commission européenne, *Land Use Change*, <https://ec.europa.eu/energy/en/topics/renewable-energy/biofuels/landuse-change>.

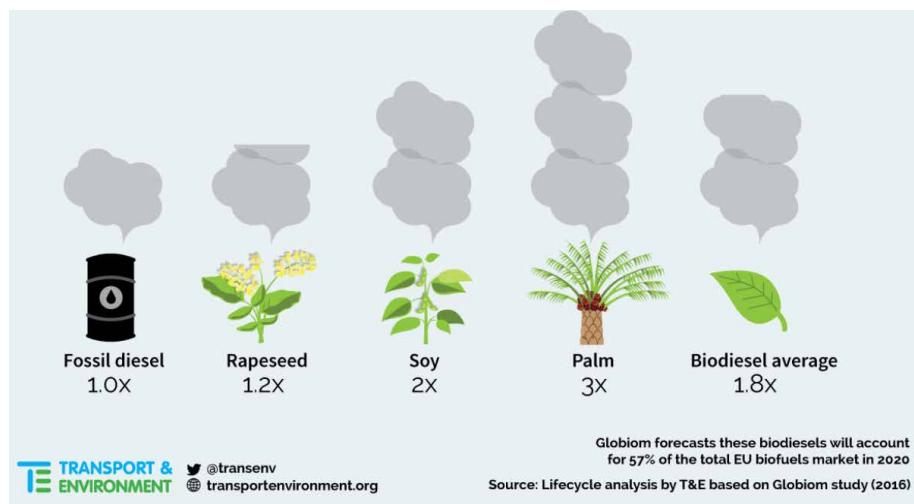
⁷ <https://www.knack.be/nieuws/belgie/ook-de-belgische-consument-zou-winnen-bij-een-uitfasering-van-biobrandstoffen/article-opinion-1856257.html>.

⁸ Indonesië levert globaal gezien een derde van de plantaardige oliën aan. Zie: <https://www.reuters.com/world/asia-pacific/indonesia-ban-palm-oil-exports-shore-up-supply-soyoil-futures-surge-2022-04-22/> en <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-04-25/palm-oil-jumps-almost-5-as-top-shipper-indonesia-to-ban-exports>.

⁹ Europese Commissie, *Land Use Change*, <https://ec.europa.eu/energy/en/topics/renewable-energy/biofuels/landuse-change>.

base des chiffres d'un rapport réalisé pour le compte de la Commission européenne.¹⁰ Il en ressort que les émissions du cycle de vie du biodiesel issu de l'huile de palme sont de 285 g CO₂eq/MJ. Ce chiffre est trois fois (303 %) plus élevé que les émissions du combustible fossile de référence. Les émissions du biodiesel issu de l'huile de soja sont de 200 g CO₂eq/MJ, soit le double (213 %) des émissions du combustible fossile de référence. Le Conseil fédéral du développement durable (ci-après: "CFDD") a également mis l'accent sur ce décalage dans son avis.¹¹

een rapport in opdracht van de Europese Commissie.¹⁰ Hieruit blijkt dat de levenscyclusemissies voor biodiesel uit palmolie 285 g CO₂eq/MJ bedragen. Dat is driemaal (303 %) hoger dan de emissies van de fossiele referentiebrandstof. De emissies van biodiesel uit sojaolie bedragen 200 g CO₂eq/MJ, dat is het dubbele (213 %) van de emissies van de fossiele referentiebrandstof. Ook voor biodiesel uit koolzaadolie zijn de emissies hoger dan voor fossiele diesel (118 %). De Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling (hierna: "FRDO") wees in haar advies eveneens reeds op deze discrepantie.¹¹



L'impact socioéconomique négatif de la consommation de biocarburants

L'utilisation de terres agricoles dans les pays en développement pour approvisionner le marché européen en biocarburants accroît la pression commerciale sur les richesses naturelles et entraîne l'éviction des populations rurales pauvres. Un exemple éloquent de l'impact socioéconomique de la consommation de biocarburants a été examiné dans le récent rapport d'Oxfam Belgique.¹² Ce rapport examine une étude de cas montrant certains des coûts environnementaux et sociaux liés à la production de biocarburants à base de canne à sucre dans le Sud, suite à la politique de l'UE en matière de biocarburants de première génération. Elle révèle que les plantations industrielles de canne à

De negatieve socio-economische impact van de consumptie van biobrandstoffen

Het gebruik van landbouwgrond in de ontwikkelingslanden om de Europese markt te voorzien van biobrandstoffen, verhoogt de commerciële druk op de natuurlijke rijkdommen en leidt tot verdringing van de arme plattelandsbevolking. Een tekenend voorbeeld van de socio-economische impact van de consumptie van biobrandstoffen werd onderzocht in het recente rapport van Oxfam België.¹² Hierin werd een casestudy onderzocht die enkele van de milieukosten en sociale kosten laat zien die gepaard gaan met de productie van biobrandstoffen op basis van suikerriet in het Zuiden als gevolg van het EU-beleid inzake biobrandstoffen van de eerste generatie. Ze leggen een patroon bloot

¹⁰ Transport and Environment, *Globiom: the basis for biofuel policy post-2020*, 2016, https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/07/2016_04_TE_Globiom_paper_FINAL_0.pdf.

¹¹ CFDD, Avis 2017/9 sur le projet d'arrêté royal relatif à la dénomination et aux caractéristiques du gasoil diesel et des essences, paragraphe 19, <https://www.frdo-cfdd.be/sites/default/files/content/download/files/2017a09f.pdf>.

¹² Oxfam, *Fueling human rights violations: Consequences of EU and Belgian biofuel policies in northern Peru*, 2021, <https://www.oxfamsol.be/fr/node/11272>.

¹⁰ Transport and Environment, *Globiom: the basis for biofuel policy post-2020*, 2016, https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/07/2016_04_TE_Globiom_paper_FINAL_0.pdf.

¹¹ FRDO, Avis 2017/9 over het ontwerp van koninklijk besluit betreffende de benaming en de kenmerken van de gasolie-diesel en van de benzines, paragraaf 19, <https://www.frdo-cfdd.be/sites/default/files/content/download/files/2017a09n.pdf>.

¹² Oxfam, *Fueling human rights violations: Consequences of EU and Belgian biofuel policies in northern Peru*, 2021, <https://www.oxfamsol.be/fr/node/11272>.

sucre sont caractérisées par des violations des droits fonciers, des violations du droit à l'alimentation et du droit à l'eau, des violations des droits des travailleurs, en particulier des femmes, et des violations du droit à un environnement sain.

La rapporteuse spéciale au Conseil des droits de l'homme des Nations Unies a également indiqué que la production de biocarburants "diminue(...) la capacité des communautés appauvries à cultiver les produits alimentaires dont elles ont besoin." Les réinstallations forcées résultant de l'acquisition de terres à grande échelle et de baux à long terme menacent tout particulièrement les petits agriculteurs et les populations autochtones.¹³

En 2016, la Cour des comptes européenne a déjà souligné que le système de certification de la durabilité des biocarburants de l'UE n'est pas entièrement fiable en raison de manquements au niveau de la procédure de reconnaissance de la Commission et du contrôle. La Cour des comptes a constaté "que, lors des évaluations menées en vue de la reconnaissance des régimes volontaires, la Commission n'a pas correctement examiné certaines caractéristiques importantes nécessaires pour garantir la durabilité des biocarburants. Elle n'a notamment pas exigé des régimes volontaires qu'ils vérifient que la production des biocarburants certifiés par eux ne s'accompagnait pas de risques significatifs d'effets socio-économiques négatifs comme des litiges fonciers, le travail forcé/le travail des enfants, de mauvaises conditions de travail pour les agriculteurs ou des dangers pour la santé et la sécurité."¹⁴

Cependant, la Belgique a pris plusieurs engagements internationaux où elle s'engage à respecter les droits humains dans sa politique climatique. Dans le préambule de l'Accord de Paris, on peut lire que les mesures prises par les États pour atteindre leurs objectifs climatiques doivent respecter leurs obligations en matière de droits humains. Cet appel figure également dans les préambules de la loi européenne sur le climat, qui demande aux États membres de tenir compte de la sécurité alimentaire et de l'accessibilité financière lorsqu'ils prennent des mesures pour atteindre les objectifs climatiques.¹⁵

¹³ *Rapport intérimaire de la Rapporteuse spéciale sur le droit à l'alimentation* (A/70/287), Nations Unies, 2015, <https://www.refworld.org/cgi-bin/texis/vtx/rwmain/opendocpdf.pdf?reldoc=y&docid=55f291474>.

¹⁴ Cour des comptes européenne, Le système de certification des biocarburants durables de l'Union européenne, 2016, https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_18/SR_BIOFUELS_FR.pdf.

¹⁵ Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 ("loi européenne sur le climat").

op industriële suikerplantages van inbreuken op landrechten, inbreuken op het recht op voedsel en het recht op water, inbreuken op de rechten van werknemers, in het bijzonder vrouwen, en inbreuken op het recht op een gezond milieu.

De speciale rapporteur van de VN Mensenrechtenraad gaf ook aan dat de productie van biobrandstoffen "de mogelijkheden van verarmde gemeenschappen om het voedsel te verbouwen dat zij nodig hebben, vermindert." Gedwongen verhuizingen als gevolg van grootschalige landaankoop en langlopende pachtcontracten vormen een bijzondere bedreiging voor kleine boeren en inheemse bevolkingsgroepen.¹³

In 2016 wees de Europese Rekenkamer er al op dat het certificeringsstelsel van de EU inzake de duurzaamheid van biobrandstoffen niet geheel betrouwbaar is als gevolg van tekortkomingen in de erkenningsprocedure van de Commissie en het toezicht. De Rekenkamer stelde vast "dat de door de Commissie verrichte beoordelingen, die als basis dienen voor de erkenning van vrijwillige regelingen, niet op adequate wijze voldoen aan een aantal belangrijke vereisten die de duurzaamheid van gecertificeerde biobrandstoffen moeten waarborgen. De Commissie heeft met name gesteld dat vrijwillige regelingen niet moeten controleren of de te certificeren productie van biobrandstoffen gepaard gaat met een significant risico van ongewenste sociaaleconomische effecten, zoals conflicten rond grondbezit, dwangarbeid en kinderarbeid, slechte werkstandigheden voor landbouwers of gevaren voor de gezondheid en de veiligheid."¹⁴

België heeft echter verschillende internationale engagementen aangegaan waarin het zich engageert om de mensenrechten te respecteren bij haar klimaatbeleid. In het voorwoord van het Akkoord van Parijs lezen we dat de maatregelen die staten nemen om hun klimaatdoelstellingen te behalen, hun verplichtingen inzake mensenrechten moeten respecteren. Deze oproep vinden we ook terug in de preambules van de Europese Klimaatwet, die vraagt dat lidstaten rekening houden met de voedselzekerheid en betaalbaarheid bij het nemen van de maatregelen om de klimaatdoelstellingen te behalen.¹⁵

¹³ *Interim report of the Special Rapporteur on the right to food* (A/70/287), VN, 2015, <https://www.ohchr.org/sites/default/files/Documents/Issues/Food/A-70-287.pdf>.

¹⁴ Europese Rekenkamer, Het certificeringssysteem van de EU voor duurzame biobrandstoffen, 2016, https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_18/SR_BIOFUELS_NL.pdf.

¹⁵ Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees parlement en de Raad van 30 juni 2021 tot vaststelling van een kader voor de verwezenlijking van klimaatneutraliteit, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 401/2009 en Verordening (EU) 2018/1999 ("Europese klimaatwet").

Cette obligation de prendre en compte les conséquences sociales de notre politique climatique découle également du principe de cohérence des politiques en faveur du développement. Notre pays a souscrit à ce principe dans plusieurs traités. Il a également été inscrit dans le droit belge. Le but de ce processus est de s'assurer que les objectifs et résultats des politiques de coopération au développement d'un gouvernement ne soient pas contrecarrés par d'autres politiques de ce gouvernement ayant un impact sur les pays en développement, et que ces autres politiques soutiennent, là où c'est possible, les objectifs du développement (art. 2, 16°, de la loi du 19 mars 2013 relative à la coopération belge au développement).¹⁶ L'accord de gouvernement a réaffirmé cette cohérence politique avec les objectifs climatiques.

Afin de respecter ses engagements internationaux et d'être cohérente avec les objectifs de sa coopération en matière de développement durable et de droit à l'alimentation, la Belgique doit, dans les meilleurs délais, supprimer progressivement l'utilisation des biocarburants de première génération.

Le cadre européen offre la possibilité d'une gestion plus durable des biocarburants

Dans son avis sur le projet de Plan National Énergie Climat 2030 (PNEC), le CFDD souligne que la directive (UE) 2018/2001¹⁷ autorise une certaine flexibilité par rapport à l'objectif imposé en matière d'énergie renouvelable dans le secteur des transports. Elle dispose ainsi que la part des biocarburants et des bioliquides produits à partir de cultures destinées à la consommation humaine ou animale s'élève au maximum à 7 % de la consommation finale d'énergie dans le secteur des transports. Lorsque la part de ces biocarburants et bioliquides est inférieure à 7 %, l'État membre peut abaisser en conséquence proportionnellement son obligation d'atteindre 14 % d'énergie renouvelable dans les transports.

Par ailleurs, la directive impose l'obligation d'atteindre une part d'au moins 3,5 % de biocarburants "avancés" (RED II, annexe IX, partie A), mais permet de prendre deux fois en compte ces biocarburants. Cela signifie qu'il est possible de satisfaire à l'obligation de 3,5 % en atteignant une part de 1,75 % de ces biocarburants en termes d'énergie réelle. La part restante pour satisfaire à l'obligation minimale en matière d'énergie renouvelable

Deze verplichting om rekening te houden met de sociale gevolgen van ons klimaatbeleid, kunnen we ook afleiden uit het principe van de beleidscoherentie inzake ontwikkelingssamenwerking. Ons land onderschreef dit principe in verschillende verdragen. Het werd ook ingeschreven in het Belgisch recht. Dit proces heeft als doel om te verzekeren dat de doelstellingen en resultaten van het ontwikkelingssamenwerkingsbeleid van een regering niet tegengewerkt worden door het beleid van deze regering op andere domeinen die een impact hebben op de ontwikkelingslanden, en dat deze andere beleidsdomeinen waar mogelijk de ontwikkelingsdoelstellingen steunen (art. 2, 16°, wet van 19 maart 2013 betreffende de Belgische Ontwikkelingssamenwerking).¹⁶ In het regeerakkoord werd deze beleidscoherentie met de klimaatdoelstellingen opnieuw bevestigd.

Om zijn internationale verbintenissen na te komen en coherent te zijn met de doelstellingen van zijn samenwerking op het vlak van duurzame ontwikkeling en het recht op voedsel, moet België het gebruik van biobrandstoffen van de eerste generatie zo snel mogelijk uitfaseren.

Het Europese kader biedt de mogelijkheid om duurzamer om te gaan met biobrandstoffen

In haar advies over het ontwerp van Nationaal Energie Klimaat Plan 2030 (NEKP) wijst de FRDO er op dat de Richtlijn (EU) 2018/2001¹⁷ een zekere flexibiliteit toelaat inzake de doelstelling voor hernieuwbare energie in de transportsector. Zo bedraagt het aandeel van biobrandstoffen en biooliestoffen die worden geproduceerd op basis van gewassen bestemd voor menselijke of dierlijke consumptie maximaal 7 % van het finale energieverbruik in de transportsector. Wanneer het aandeel van die biobrandstoffen en -vloeistoffen lager is dan 7 %, mag de lidstaat als gevolg daarvan zijn verplichting om 14 % aan hernieuwbare energie te hebben in het transport evenredig verlagen.

Daarnaast schrijft de richtlijn een verplichting voor van ten minste 3,5 % aan "geavanceerde" biobrandstoffen (RED II, annex IX A), maar laat ze toe dat die biobrandstoffen tweemaal worden meegeteld. Dat betekent dat aan de verplichting van 3,5 % kan worden voldaan met 1,75 % van die "geavanceerde" biobrandstoffen in reële energietermen. De rest om aan de minimumverplichting aan hernieuwbare energie in de transportsector

¹⁶ Loi du 19 mars 2013 relative à la Coopération belge au Développement, publiée au *Moniteur belge* du 12 avril 2013.

¹⁷ Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables, publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* le 21 décembre 2018, L328/82.

¹⁶ Wet van 19 maart 2013 betreffende de Belgische Ontwikkelingssamenwerking, bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* op 12 april 2013.

¹⁷ Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen, bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie* op 21 december 2018, L328/82.

dans le secteur des transports peut provenir d'autres formes d'énergie renouvelable (l'électricité, l'hydrogène, d'autres formes de (bio)carburants "avancés"). Pour la plupart d'entre elles, des coefficients de multiplication peuvent être appliqués pour satisfaire à cette obligation.¹⁸

Vers une utilisation plus intelligente des biocarburants (avancés)

Si nous voulons aller vers une Belgique climatiquement neutre, nous devons adopter une approche globale à l'égard du secteur des transports, combinée avec une vision de la transition dans d'autres secteurs.

La politique visant à décarboner les transports doit en premier lieu mettre l'accent sur la poursuite du développement, le renforcement et l'attractivité des alternatives, en matière de mobilité, aux voitures à moteur à combustion. Ces alternatives sont nombreuses: la marche, le pédalage, les transports publics, la mobilité partagée, les voitures électriques, etc.

Nous devrons utiliser nos biocarburants de manière plus intelligente. Nous ne pouvons plus continuer à les utiliser pour réduire les émissions de CO₂ du parc automobile.

L'étude "Scénarios pour une Belgique climatiquement neutre d'ici 2050" indique clairement que la biomasse, tout comme les biocarburants avancés, ne peuvent plus être utilisés que dans l'industrie ou lorsque l'électrification n'est pas possible. L'électrification du parc automobile constitue une alternative importante aux biocarburants produits à partir de cultures vivrières. Les voitures électriques émettent beaucoup moins de CO₂. Contrairement aux biocarburants de la première génération, elles ne contribuent pas à l'insécurité alimentaire et nous aident à nous libérer des voitures à moteur à combustion. La Commission européenne en est consciente. Le programme "Fit for 55" vise à supprimer progressivement ces biocarburants à terme. En outre, le cadre européen actuel permet déjà d'écartier les biocarburants produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine et animale, compte tenu de leur impact négatif.¹⁹ Le CFDD s'est également déjà prononcé en faveur de l'usage de cette flexibilité.²⁰

¹⁸ CFDD, Avis 2019/2 sur le projet de Plan national Énergie Climat 2030 (PNEC), <https://www.frdo-cfdd.be/sites/default/files/content/download/files/2019a03f.pdf>.

¹⁹ Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables, publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* le 21 décembre 2018, L328/82.

²⁰ CFDD, Avis 2019/2 sur le projet de Plan national Énergie Climat 2030 (PNEC), <https://www.frdo-cfdd.be/sites/default/files/content/download/files/2019a03f.pdf>.

te voldoen kan uit andere vormen van hernieuwbare energie komen (elektriciteit, waterstof, andere "geavanceerde" (bio)brandstoffen). Voor de meeste daarvan mogen vermenigvuldigingsfactoren worden toegepast om aan die verplichting te voldoen.¹⁸

Naar een slimmer gebruik van (geavanceerde) biobrandstoffen

Willen we naar een klimaatneutraal België, dan is een totaalaanpak vereist ten aanzien van de vervoerssector, in combinatie met een visie op de transitie in andere sectoren.

Het beleid om het vervoer koolstofvrij te maken, moet zich in de eerste plaats toespitsen op de verdere ontwikkeling, de opschaling en het aantrekkelijk maken van mobiliteitsalternatieven voor wagens met een verbrandingsmotor. Die alternatieven zijn talrijk vorhanden: stappen, trappen, openbaar vervoer, deelmobiliteit, elektrische wagens, enzovoort.

We zullen onze biobrandstoffen op een slimmere manier moeten inzetten. We kunnen deze niet meer blijven gebruiken om de CO₂-uitstoot van het wagenpark te verminderen.

Uit de studie voor 'Scenario's voor een klimaatneutraal België in 2050' is het duidelijk dat biomassa zoals geavanceerde biobrandstoffen enkel nog maar ingezet kunnen worden in de industrie of waar elektrificatie onmogelijk blijkt. De elektrificatie van het wagenpark vormt een belangrijk alternatief voor de biobrandstoffen op basis van voedselgewassen. De elektrische wagens zorgen voor aanzienlijk minder CO₂-uitstoot. In tegenstelling tot biobrandstoffen van de eerste generatie, dragen ze niet bij tot voedselonzekerheid en helpen ze ons af van wagens met verbrandingsmotoren. De Europese Commissie is zich hiervan bewust. Het "Fit for 55"-programma mikt erop om deze biobrandstoffen op termijn uit te faseren. Bovendien biedt het huidige Europese kader reeds de mogelijkheid om de biobrandstoffen op basis van voedsel- en voedergewassen te weren, gelet op hun negatieve impact.¹⁹ De FRDO sprak zich ook reeds uit om van deze flexibiliteit gebruik te maken.²⁰

¹⁸ FRDO, Advies 2019/2 over het ontwerp van Nationaal Energie Klimaat Plan 2030 (NEKP), https://www.frdo-cfdd.be/sites/default/files/content/download/files/2019a02n_2.pdf.

¹⁹ Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen, bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie* op 21 december 2018, L328/82.

²⁰ FRDO, Advies 2019/2 over het ontwerp van Nationaal Energie Klimaat Plan 2030 (NEKP), https://www.frdo-cfdd.be/sites/default/files/content/download/files/2019a02n_2.pdf.

La présente proposition de loi est une première mesure temporaire visant à mettre un terme à l'incorporation de biocarburants de la première génération dans les carburants fossiles afin d'atténuer la pression sur les prix des denrées alimentaires et des carburants. Pour atteindre nos objectifs climatiques, il faudra aller plus loin en optant pour une suppression totale.

Dit wetsvoorstel is een eerste tijdelijke stap om het mengen van eerste generatie biobrandstoffen in fossiele brandstoffen stop te zetten om de druk op de voedsel- en brandstofprijzen te temperen. Om onze klimaatdoelstellingen te halen is een verdergaande volledige uitfasering nodig.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Art. 4

À travers cet article, la présente proposition de loi entend ajouter une définition à l'article 2 de la loi incorporation et supprimer les définitions devenues superflues.

Art. 5

Les critères de durabilité avaient été initialement fixés dans l'arrêté royal du 26 novembre 2011. Cet arrêté royal a toutefois été abrogé par l'arrêté royal du 8 juillet 2018, qui a à son tour été abrogé par l'arrêté royal du 17 décembre 2021 établissant des normes de produits pour les carburants destinés au secteur du transport d'origine renouvelable et pour les combustibles ou carburants à base de carbone recyclé destinés au secteur des transports.

Il est en outre prévu que seuls les biocarburants avancés entrent encore en ligne de compte (les biocarburants énumérés à l'Annexe IX, partie A, de la directive RED II²¹).

Par ailleurs, plusieurs conditions supplémentaires sont imposées pour éviter que la production de biocarburants ne contribue à créer une insécurité alimentaire aux niveaux mondial et local. En outre, les pays exportateurs devront avoir signé et ratifié plusieurs conventions de base relatives aux droits humains de manière à réduire le risque de violations des droits humains lors de la production.

Enfin, seuls les biocarburants présentant un faible risque de changement indirect d'affectation des sols sont autorisés. En effet, les émissions des combustibles à haut risque de changement indirect menacent d'annuler les économies réalisées sur les émissions de gaz à effet de serre. À cet effet, la loi renvoie au règlement délégué (UE) 2019/807 de la Commission, qui fixe les conditions de certification en tant que biocarburants à faible risque pour ces changements indirects d'affectation des sols.

TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Art. 4

Met dit artikel wil dit wetsvoorstel een definitie toevoegen in artikel 2 van de bijnengewet en de definities die overbodig zijn geworden, opheffen.

Art. 5

De duurzaamheidsvoorschriften werden oorspronkelijk vastgelegd in het koninklijk besluit van 26 november 2011. Dit koninklijk besluit werd echter opgeheven door het koninklijk besluit van 8 juli 2018 dat vervolgens werd opgeheven door het koninklijk besluit van 17 december 2021 houdende bepaling van productnormen voor transportbrandstoffen uit hernieuwbare bronnen en voor transportbrandstoffen op basis van hergebruikte koolstof.

Hierboven wordt bepaald dat enkel geavanceerde biobrandstoffen nog in aanmerking komen (de biobrandstoffen opgenomen in Annex IX, deel A van de RED II-richtlijn²¹).

Bijkomend worden verschillende bijkomende voorwaarden opgelegd om te voorkomen dat de productie van biobrandstoffen bijdraagt aan de mondiale en lokale voedselsonzekerheid. Bovendien zullen de exporterende landen enkele basisverdragen met betrekking tot de mensenrechten ondertekend en geratificeerd moeten hebben zodat de kans op mensenrechtenschendingen bij de productie wordt verkleind.

Ten slotte worden enkel biobrandstoffen toegelaten die een laag risico op indirecte veranderingen in het landgebruik als gevolg hebben. De uitstoot uit brandstoffen met een hoog risico op indirecte veranderingen dreigen de besparingen aan broeikasgasemissie immers te niet te doen. De wet verwijst hiervoor naar gedelegeerde Verordening (EU) 2019/807 van de Commissie, waarin de voorwaarden worden vastgelegd voor de certificering als biobrandstof met laag risico op deze indirecte veranderingen in het landgebruik.

²¹ La directive RED II, aussi appelée *Renewable Energy directive II*, est la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables publiée dans le *Journal Officiel de l'Union européenne* le 21 décembre 2018, L328/82.

²¹ RED II-richtlijn is de *Renewable Energy directive II* of de richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen, bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie* op 21 december 2018, L328/82.

Art. 6

Le Roi est chargé de fixer les modalités afin que les conditions prévues à l'article 5 puissent être contrôlées et imposées.

Art. 7

1° La proposition de loi entend supprimer l'adjectif "nominal" dans toutes les dispositions portant sur les volumes de biocarburants dans la loi d'incorporation parce que la définition des volumes nominaux utilisée dans cette loi est contraire à celle utilisée dans la directive RED II. Nous estimons qu'il est préférable de ne pas spécifier, dans cette loi, que les volumes des biocarburants sont "nominaux" ou "réels", partant du principe que la législation belge doit de toute façon être interprétée et exécutée conformément à la directive.

2° L'article 25, § 1^{er}, de la directive RED II impose que d'ici à 2030, la part de l'énergie renouvelable dans le secteur des transports atteigne au moins 14 %. Plusieurs mécanismes de flexibilité ayant toutefois été intégrés dans cet objectif, la part de l'énergie renouvelable qui doit être utilisée dans le transport est en réalité beaucoup plus faible. Tout d'abord, les États membres peuvent, en vertu de l'article 26, § 1^{er}, alinéa 4, de la directive précitée, réduire la part obligatoire d'énergie renouvelable à 7 % dans le secteur des transports lorsqu'ils n'utilisent pas de biocarburants produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale. Les 7 % restants doivent obligatoirement être composés pour moitié de biocarburants avancés. Conformément à l'article 27, § 2, a), de la directive, ces carburants avancés comptent toutefois double, de sorte qu'en réalité, la part d'énergie utilisée pour le transport devant être fournie par les biocarburants avancés n'est que de 1,75 %. Pour compléter l'autre moitié de cette part obligatoire de 7 % d'énergie renouvelable dans le secteur des transports, les États membres ont le choix entre l'électricité provenant de sources renouvelables, les électro-carburants, les carburants à base de carbone recyclé et les biocarburants avancés. Il n'y a donc aucune obligation d'utiliser des biocarburants avancés pour compléter cette moitié de l'objectif. L'obligation effective imposée à la Belgique en matière d'utilisation des biocarburants dans le transport est donc limitée à l'utilisation réelle d'une part de 1,75 % de biocarburants avancés d'ici à 2035.

Art. 8

Outre l'élimination définitive à terme des biocarburants produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine et animale, la présente proposition de loi vise à

Art. 6

De Koning wordt belast met het vaststellen van de nadere regels zodat de voorwaarden opgelegd in artikel 5 kunnen worden gecontroleerd en afgedwongen.

Art. 7

1° Het wetsvoorstel wil het adjetief "nominaal" bij bepalingen met betrekking tot volumes biobrandstoffen overal opheffen in de bijnengewet omdat de definitie van nominale volumes als gebruikt in die wet strijdig is met die gebruikt door de RED II-Richtlijn. Wij achten het beter om volumes biobrandstoffen in die wet niet te specifiëren als "nominaal" of "reëel", ervan uitgaande dat de Belgische wetgeving sowieso conform die richtlijn moet worden geïnterpreteerd en uitgevoerd.

2° Artikel 25, § 1, van de RED II-Richtlijn legt een doelstelling op van 14 % tegen 2030 voor het gebruik van hernieuwbare energie in transport. Maar in die doelstelling zijn enkele flexibiliteitsmechanismen ingebouwd, waardoor het verplicht gebruik van die hernieuwbare energie in transport in realiteit veel lager is. Ten eerste mogen lidstaten bij artikel 26, § 1, vierde lid, van die richtlijn hun hernieuwbare-energieverplichting in transport verlagen tot 7 % als ze geen gebruikmaken van biobrandstoffen uit voedsel- en voedergewassen. Van de resterende 7 % moet de helft verplicht ingevuld worden met geavanceerde biobrandstoffen. Voor die geavanceerde biobrandstoffen geldt echter bij artikel 27, § 2, a), van die richtlijn een dubbeltoelling, waardoor in realiteit slechts 1,75 % van de energie voor transport verplicht via geavanceerde biobrandstoffen moet geleverd worden. Voor de invulling van de andere helft van die verplichte 7 % hernieuwbare energie in transport hebben lidstaten de keuze tussen hernieuwbare elektriciteit, elektrobrandstoffen, brandstoffen uit gerecycleerde koolstof en geavanceerde biobrandstoffen. Er is dus geen verplichting om voor de invulling van die helft van de doelstelling gebruik te maken van geavanceerde biobrandstoffen. De effectieve verplichting voor België inzake het gebruik van biobrandstoffen in transport is dus beperkt tot het reëel gebruik van 1,75 % geavanceerde biobrandstoffen tegen 2035.

Art. 8

Naast een definitieve uitschakeling van biobrandstoffen op basis van voedsel- en voedergewassen op termijn, beoogt dit wetsvoorstel ook een snelle tijdelijke opheffing

instaurer rapidement une suspension temporaire de ces biocarburants afin d'alléger la pression sur les prix des carburants et de l'alimentation. Dès que ces marchés se seront stabilisés, le Roi pourra à nouveau autoriser l'utilisation de ces biocarburants. Le législateur entend offrir au secteur une chance de s'adapter à la nouvelle réalité. Le mélange obligatoire de biocarburants produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine et animale sera donc supprimé progressivement. La consommation de biocarburants produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine et animale pour le diesel sera abandonnée en 2025. La consommation de biocarburants produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine et animale pour l'essence sera abandonnée en 2035. Cette dernière aura une étape intermédiaire en 2030. Cette année-là, l'obligation annuelle d'ajouter des biocarburants à l'essence ne peut dépasser 4 %. Cette mesure d'exception ne s'applique toutefois pas aux biocarburants à base d'huile de palme et de soja, qui constituent le groupe de biocarburants le plus nocif.

Art. 9

Cet article vise à abroger l'article 9 de la loi incorporation. Ce dernier renvoie en effet à des dispositions qui sont remplacées par l'article 5. Il n'a donc plus de raison d'être.

Art. 12

Les paragraphes que l'article 12 entend abroger renvoient à des paragraphes de l'article 7 de la loi incorporation qui sont eux-mêmes abrogés par l'article 7 de la présente proposition de loi. Ils n'ont donc plus de raison d'être et c'est pour cette raison qu'ils doivent également être abrogés.

Séverine de LAVELEYE (Ecolo-Groen)
Kim BUYST (Ecolo-Groen)

van deze biobrandstoffen om de druk op de prijzen van de brandstoffen en de voeding te verminderen. Zodra deze markten zich opnieuw hebben gestabiliseerd, kan de Koning het gebruik van deze biobrandstoffen opnieuw toelaten. De wetgever wil de sector de kans geven zich aan te passen aan de nieuwe realiteit. De verplichte bijnemenging van biobrandstoffen op basis van voeder- en voedergewassen wordt dan ook uitgedoofd in verschillende fases. De consumptie van biobrandstoffen op basis van voedsel en voedergewassen bij diesel wordt opgeheven in 2025. De consumptie van biobrandstoffen op basis van voedsel en voedergewassen bij benzine wordt opgeheven in 2035. Bij deze laatste wordt een tussenstap voorzien in 2030. In dat jaar mag de jaarlijkse verplichting tot bijnemenging bij benzine maximaal 4% bedragen. Deze uitzonderingsmaatregel geldt echter niet voor biobrandstoffen op basis van palm- en sojaolie omdat zij de meest schadelijke groep biobrandstoffen vormen.

Art. 9

Het wetsartikel wenst het artikel 9 van de bijnemengwet op te heffen aangezien het verwijst naar bepalingen die door artikel 5 worden vervangen. Het artikel is bijgevolg zonder enige betekenis.

Art. 12

De paragrafen die artikel 12 van dit voorstel wil opheffen, verwijzen naar paragrafen in artikel 7 van de bijnemengwet die dit wetsvoorstel wenst op te heffen met artikel 7 van dit wetsvoorstel. Aangezien hun grond op die manier zou verdwijnen, wensen wij deze paragrafen zelf ook op te heffen.

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution

Art. 2

L'intitulé de 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 est remplacé par ce qui suit:

“Loi du 17 juillet 2013 relative aux volumes minimaux de biocarburants durables qui doivent être incorporés dans les volumes de carburants fossiles mis annuellement à la consommation”.

Art. 3

Pour l'application de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution, il faut entendre par “directive (UE) 2018/2001” la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables.

Art. 4

Dans l'article 2 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

a) il est inséré un 3°/1 rédigé comme suit: “3°/1. directive (UE) 2018/2001: directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables;”;

b) les 10°, 11°, 12°, 13°, 14°, 15° et 16° sont abrogés.

Art. 5

Dans l'article 4 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

a) dans le 2°, les mots “26 novembre 2011” sont remplacés par les mots “17 décembre 2021”;

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

Het opschrift van de wet van 17 juli 2013 houdende de minimale nominale volumes duurzame biobrandstoffen die de volumes fossiele brandstoffen, die jaarlijks tot verbruik worden uitgeslagen, moeten bevatten wordt vervangen als volgt:

“Wet van 17 juli 2013 houdende de minimale volumes duurzame biobrandstoffen die de volumes fossiele brandstoffen, die jaarlijks tot verbruik worden uitgeslagen, moeten bevatten”.

Art. 3

Voor de toepassing van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan wordt verstaan onder Richtlijn (EU) 2018/2001: 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.

Art. 4

In artikel 2, van dezelfde wet, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) een bepaling 3°/1 wordt ingevoegd, luidende: “3°/1. Richtlijn (EU) 2018/2001: 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;”;

b) de bepalingen onder 10°, 11°, 12°, 13°, 14°, 15° en 16° worden opgeheven.

Art. 5

In artikel 4, van dezelfde wet, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) in de bepaling 2° worden de woorden “26 november 2011” vervangen door de woorden “17 december 2021”;

b) sont insérés les 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 9° , 10° et 11° rédigés comme suit:

"3° être produits à partir d'une ou de plusieurs matières premières citées dans l'annexe IX, partie A, de la directive (UE) 2018/2001;

4° être produits à partir d'une matière première dont la culture n'entraîne pas un risque pour la sécurité alimentaire de la population située à proximité de la plantation;

5° avoir un effet négligeable sur le prix des denrées alimentaires à l'échelle mondiale;

6° être produits sur des terres manifestement abandonnées ou inutilisées;

7° ne pas perturber le régime des eaux dans la région de production et ne pas constituer une source de pollution pour les masses d'eau, les fleuves et les rivières;

8° ne pas entrer en concurrence avec la population locale pour les sources d'eau disponibles;

9° ne pas menacer d'emplois générés par les petites exploitations agricoles;

10° provenir d'un pays ayant signé et ratifié les déclarations pertinentes en matière de protection des droits humains mentionnées dans l'annexe à la présente loi;

11°: certifiées comme présentant un faible risque de changement indirect d'affectation des sols, conformément aux dispositions et critères prévus à cet effet dans le règlement délégué 2019/807 de la Commission du 13 mars 2019 complétant la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil."

Art. 6

Dans la même loi, il est inséré un article 4/1 rédigé comme suit:

"Art. 4/1 Le Roi fixe les modalités et les conditions relatives à l'article 4, 3° à 10°."

Art. 7

Dans l'article 7 de la même loi, remplacé par la loi du 26 décembre 2015, les modifications suivantes sont apportées:

b) de bepalingen 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 9° , 10° en 11° worden toegevoegd, luidende:

"3° geproduceerd zijn uit een of meerdere van de grondstoffen van bijlage IX, deel A van de Richtlijn (EU) 2018/2001;

4° geteeld zijn met een grondstof die aantoonbaar geen risico vormt voor de voedselzekerheid van de bevolking rond de plantage;

5° een verwaarloosbaar effect hebben op de prijs van voedselmateriaal op mondial niveau;

6° verbouwd worden op land dat aantoonbaar verlaten of ongebruikt is;

7° de waterhuishouding in het productiegebied niet verstören en geen bron van verontreiniging vormen voor waterlichamen, rivieren en rivieren;

8° niet concurreren met waterbronnen die beschikbaar zijn voor de omringende bevolking;

9° geen banen bedreigen die worden gegenereerd door kleinschalige landbouw;

10° afkomstig zijn uit een land dat de relevante verklaringen op het gebied van de bescherming van de mensenrechten heeft ondertekend en geratificeerd die zijn opgenomen in de Bijlage bij deze wet;

11° gecertificeerd zijn als hebbende een laag risico op indirecte veranderingen in landgebruik, conform de bepalingen en criteria daartoe opgenomen in gedelegeerde verordening 2019/807 van de Commissie van 13 maart 2019 tot aanvulling van Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad."

Art. 6

In dezelfde wet wordt een artikel 4/1 ingevoegd, luidende:

"Art. 4/1 De Koning stelt de nadere regels en voorwaarden vast met betrekking tot artikel 4, 3° tot en met 10°."

Art. 7

In artikel 7, van dezelfde wet, vervangen bij de wet van 26 december 2015, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° dans le paragraphe 1^{er}, les mots “un volume nominal de biocarburants durables” sont remplacés par les mots “un volume de biocarburants durables exprimé en valeur énergétique”;

2° il est inséré un paragraphe 1^{er}/1 rédigé comme suit:

“§ 1^{er}/1 Le Roi détermine le volume de biocarburants avancés. Ce volume ne peut pas dépasser le volume nécessaire pour satisfaire aux obligations imposées par l’article 25, § 1^{er}, de la directive (UE) 2018/2001, en tenant compte des dispositions de l’article 26, § 1^{er}, alinéa 4, et de l’article 27, § 2, a), de la même directive.”;

3° les paragraphes 2 à 11 sont abrogés.

Art. 8

L’article 8 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

“Art. 8. § 1^{er}. Par dérogation à l’article 4, 3° et 7, 2°, le Roi peut autoriser l’utilisation de biocarburants produits à base de cultures destinées à l’alimentation humaine et animale afin de satisfaire à l’obligation d’incorporation, en tenant compte de l’effet négatif sur les prix des carburants et sur la sécurité alimentaire, à l’exception des carburants produits à partir d’huile de palme et de soja.

Cette exception est possible jusqu’au 31 décembre 2025 pour le mélange de biocarburants de cultures destinées à l’alimentation humaine et animale dans le diesel et jusqu’au 31 décembre 2035 pour le mélange de biocarburants de cultures destinées à l’alimentation humaine et animale dans l’essence E5 et l’essence E10. L’obligation annuelle de mélanger des biocarburants de cultures destinées à l’alimentation humaine et animale dans l’essence ne dépassera pas 4 % à partir du 1^{er} janvier 2030.

§ 2. Les arrêtés pris en vertu du paragraphe 1^{er} cessent de produire leurs effets s’ils n’ont pas été confirmés par une loi dans les douze mois de la date de leur entrée en vigueur. La confirmation rétroagit à cette date.”

Art. 9

L’article 9 de la même loi est abrogé.

Art. 10

Dans l’article 12, § 2, alinéa 2, 2°, de la même loi, les mots “les volumes nominaux de biocarburants” sont

1° in paragraaf 1 worden de woorden “een nominale volume duurzame biobrandstoffen” vervangen door de woorden “een volume duurzame biobrandstoffen uitgedrukt in energetische waarde”;

2° een paragraaf 1/1 wordt ingevoegd, luidende:

“§ 1/1 De Koning bepaalt het volume geavanceerde biobrandstoffen. Het volume mag niet hoger zijn dan nodig is om te voldoen aan de verplichtingen opgelegd door artikel 25, § 1, van de Richtlijn (EU) 2018/2001, rekening houdende met de bepalingen van artikel 26, § 1, vierde lid, en artikel 27, § 2, a), van dezelfde richtlijn.”;

3° de paragrafen 2 tot en met 11 worden opgeheven.

Art. 8

Artikel 8, van dezelfde wet, wordt vervangen als volgt:

“Art 8. § 1. In afwijking van artikel 4,3° en 7, 2°, kan de Koning het gebruik van biobrandstoffen op basis van voedsel- en voedergewassen toestaan om aan de bijmengverplichting te voldoen, rekening houdende met het negatieve effect op de brandstofprijzen en de voedselzekerheid, behalve voor biobrandstoffen op basis van palm- en sojaolie.

Deze uitzondering is wat de bijmenging van biobrandstoffen op basis van voeder- en voedselgewassen bij diesel mogelijk tot 31 december 2025 en wat de bijmenging van biobrandstoffen op basis van voeder- en voedselgewassen bij benzine E5 en benzine E10 mogelijk tot 31 december 2035. De jaarlijkse verplichting tot bijmenging van biobrandstoffen op basis van voeder- en voedselgewassen bij benzine bedraagt vanaf 1 januari 2030 maximaal 4%.

§ 2. De besluiten die krachtens § 1 zijn vastgesteld, houden op uitwerking te hebben indien zij niet bij decreet bekraftigd zijn binnen de twaalf maanden na de datum van hun inwerkingtreding. De bekraftiging werkt terug tot deze laatste datum.”

Art. 9

Artikel 9, van dezelfde wet, wordt opgeheven.

Art. 10

In artikel 12, § 2, tweede lid, 2°, van dezelfde wet, worden de woorden “de nominale volumes duurzame

remplacés par les mots “les volumes de biocarburants durables exprimés en valeur énergétique”.

Art. 11

Dans l'article 13 de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° les mots “volumes nominaux de biocarburants” sont remplacés par les mots “volumes de biocarburants durables exprimés en valeur énergétique”;

2° le paragraphe 2 est abrogé.

Art. 12

Dans l'article 14, § 2, de la même loi, les modifications suivantes sont apportées:

1° le mot “nominal” est abrogé;

2° les mots “à l'article 7, §§ 2 et 4” sont remplacés par les mots ”en vertu de l'article 7”.

Art. 13

Dans l'article 15 de la même loi, le mot “nominaux” est abrogé.

Art. 14

Dans la même loi, il est inséré une annexe rédigée comme suit:

“Annexe relative aux conventions concernant la protection des droits humains

Déclarations en matière de protection des droits humains qui doivent être signées et ratifiées:

1° la Déclaration universelle des droits de l'homme;

2° la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones;

3° la Déclaration des Nations Unies sur les droits des paysans;

biobrandstoffen” vervangen door de woorden “de volumes duurzame biobrandstoffen uitgedrukt in energetische waarde”.

Art. 11

In artikel 13 van dezelfde wet worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de woorden “nominale volumes duurzame biobrandstoffen” vervangen door de woorden “ volumes duurzame biobrandstoffen uitgedrukt in energetische waarde”;

2° paragraaf 2 wordt opgeheven.

Art. 12

In artikel 14, § 2, van dezelfde wet, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het woord “nominale” wordt opgeheven;

2° de woorden "in artikel 7, §§ 2 en 4" worden vervangen door de woorden "krachtens artikel 7".

Art. 13

In artikel 15, van dezelfde wet, wordt het woord “nominaal” opgeheven.

Art. 14

In dezelfde wet wordt een bijlage ingevoegd, luidende:

“Bijlage met betrekking tot de verdragen betreffende de bescherming van de mensenrechten

Verklaringen op het gebied van de bescherming van de mensenrechten die ondertekend en geratificeerd moeten zijn:

1° de Universele Verklaring van de Rechten van de Mens;

2° de Verklaring van de Verenigde Naties over de rechten van inheemse volkeren;

3° de Verklaring van de Verenigde Naties over de rechten van boeren;

4° la Convention sur l'élimination de toutes les formes de discrimination à l'égard des femmes;

5° la Convention relative aux droits de l'enfant;

6° la Convention internationale sur l'élimination de toutes les formes de discrimination raciale;

7° la Déclaration relative aux principes et droits fondamentaux au travail et les traités y afférents;

8° la Convention internationale pour la protection de toutes les personnes contre les disparitions forcées.”

9 mai 2022

Séverine de LAVELEYE (Ecolo-Groen)
Kim BUYST (Ecolo-Groen)

4° het Verdrag inzake de uitbanning van alle vormen van discriminatie van vrouwen;

5° het Verdrag inzake de rechten van het kind;

6° het Internationaal Verdrag inzake de uitbanning van elke vorm van rassendiscriminatie;

7° de Verklaring over de fundamentele beginselen en rechten op het werk en de haar bijbehorende verdragen;

8° Verdrag voor de bescherming van alle personen tegen gedwongen verdwijning.”

9 mei 2022