

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

14 mars 2023

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, visant à encourager
le recours aux biocarburants**

(déposée par
Mme Marie-Christine Marghem)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

14 maart 2023

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van 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, teneinde het gebruik
van biobrandstoffen te bevorderen**

(ingediend door
mevrouw Marie-Christine Marghem)

RÉSUMÉ

La proposition loi vise à augmenter l'usage des biocarburants durables dans le domaine des transports en augmentant les quantités minimales requises.

En effet, le tout à l'électrique ne semble pas être une option satisfaisante pour faire face aux défis auxquels notre société est confrontée.

SAMENVATTING

Het wetsvoorstel beoogt het gebruik van duurzame biobrandstoffen in de vervoersector te bevorderen door de minimaal vereiste hoeveelheden te verhogen.

Alles op elektrificatie inzetten lijkt immers niet te volstaan om de uitdagingen waarmee onze maatschappij te maken krijgt aan te pakken.

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
Les Engagés	: Les Engagés
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant – Onafhankelijk

<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>		<i>Afkorting bij de nummering van de publicaties:</i>	
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 vertaalde 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 (beige/kleurig papier)

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Notre pays, comme la plupart des pays européens, a connu cet été 2022 de nouvelles expressions violentes du changement climatique provoquant tantôt des périodes de canicule exceptionnelles, tantôt des inondations dévastatrices.

À la suite de la COP 21, qui consacrait la volonté des pays du monde entier de mettre tout en œuvre pour contenir la hausse des températures à 1,5 °C, l'Union européenne s'est fixé l'objectif contraignant de parvenir à la neutralité carbone d'ici 2050. Pour ce faire, les niveaux actuels d'émissions de gaz à effet de serre devront diminuer sensiblement au cours des prochaines décennies. À titre intermédiaire, l'Union européenne a relevé son ambition climatique à l'horizon 2030, en s'engageant à réduire ses émissions d'au moins 55 %.

Une attention particulière est réservée au secteur du transport, grand émetteur de gaz à effet de serre. Pour permettre aux acteurs de ce secteur de réduire son impact environnemental, la Commission propose la révision de la directive européenne 2018/2001¹ sur les énergies renouvelables (dite directive RED II), qui définit entre autre un cadre et des objectifs à atteindre en matière d'énergie renouvelable dans le secteur du transport, objectif qui est de 14 % pour la Belgique à l'horizon 2030. Désormais, l'Europe attend des États qu'ils portent à 20 % la part de renouvelable dans le secteur du transport à l'horizon 2030 et même à 29 % lorsque la directive III, actuellement en discussion, sera applicable. Cet objectif ambitieux ne pourra être atteint sans la mobilisation de toutes les sources d'énergies renouvelables disponibles.

Pour la Belgique, plus particulièrement, cela nécessitera une révision des ambitions affichées dans le Plan national Énergie-Climat 2021-2030, qui assigne pour l'instant à l'État fédéral, pour 2030, un taux d'incorporation minimum de biocarburants de 10,45 % (réel ou 13,9 % avec le double comptage).

Les États membres de l'Union européenne ne sont pas seulement confrontés au défi climatique. Depuis 2020, ils ont vu leurs taux d'endettement croître rapidement suite aux mesures de soutien prises dans le cadre de la crise du COVID-19.

¹ 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 d'énergies renouvelables.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Evenals de meeste Europese landen heeft België in de zomer van 2022 andermaal de extreme weerslag van de klimaatverandering ondervonden, met nu eens uitzonderlijke hittegevolgen en dan weer verwoestende overstromingen.

Naar aanleiding van de COP 21, waarop alle landen ter wereld hebben toegezegd er alles aan te zullen doen om de temperatuurstijging te beperken tot maximaal 1,5 °C, heeft de Europese Unie als bindend doel vooropgesteld tegen 2050 koolstofneutraal te worden. Als tussenstap komt de Europese Unie nu met opgeschroefde klimaatambities voor 2030, tegen wanneer ze haar uitstoot met minstens 55 % wil verlagen.

De aandacht gaat vooral naar de vervoersector, die veel broeikasgassen uitstoot. Om die sector de kans te geven zijn milieu-impact te verminderen, beoogt de Europese Commissie een herziening van Richtlijn 2018/2001¹ over hernieuwbare bronnen (de 'RED II-richtlijn'), die onder meer een raamwerk uittekent en doelstellingen vastlegt inzake hernieuwbare energie in de vervoersector. Voor België wordt daarbij 14 % tegen 2030 vooropgesteld. Europa verwacht voortaan van de lidstaten dat ze hun hernieuwbaar aandeel in de vervoersector tegen 2030 verhogen met 20 % en zelfs met 29 % zodra de thans besproken 'RED III-richtlijn' van toepassing zal zijn. Dat ambitieuze doel kan niet worden bereikt als niet alle beschikbare hernieuwbare-energiebronnen worden ingezet.

Voor België betekent dit een bijsturing van de uiteengezette ambities in het Nationaal Energie- en Klimaatplan 2021-2030, dat thans de Federale Staat een bijmengingsgraad van biobrandstoffen oplegt van 10,45 % (reëel of 13,9 % met dubbeltelling).

De lidstaten van de Europese Unie worden niet alleen geconfronteerd met de klimaatuitdaging; als gevolg van de COVID-19-maatregelen is ook hun schuldgraad sterk gestegen.

¹ 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.

La guerre en Ukraine a aggravé cette situation, particulièrement dans le secteur de l'énergie où les marchés déterminant les prix étaient déjà fort tendus, en raison de la reprise de l'économie. Par voie de conséquence, une large part de la population européenne se trouve précarisée, contraignant les États à intervenir massivement pour venir en aide aux ménages et aux entreprises.

Cette guerre a également révélé combien était grande la dépendance des États membres de l'Union européenne aux importations de gaz et de pétrole en provenance de Russie. Elle les oblige ainsi à réévaluer la manière dont la sécurité d'approvisionnement énergétique doit être assurée.

Bien que cela doive aller de pair avec la réalisation des objectifs en matière de réduction d'émissions de gaz à effet de serre, il faut toutefois admettre que les certitudes qui prévalaient il y a encore deux ans en matière d'électrification massive de notre société ne sont plus acquises; il faut prévoir, plus que jamais, une diversification de nos moyens de production et au niveau de notre consommation d'énergie, de façon à maintenir notre capacité à réaliser nos objectifs climatiques, tout en assurant la sécurité d'approvisionnement de nos populations; cela, à un coût abordable.

Ceci est d'autant plus essentiel que, sans une adhésion forte de la population, il ne sera pas possible d'atteindre nos objectifs climatiques.

Le secteur du transport est celui qui est le plus impacté par la crise actuelle alors qu'il est un de ceux qui est le plus confronté aux défis de taille précités; il s'agit d'atteindre les objectifs que lui assigne l'Europe. L'électrification complète de ce secteur n'est, actuellement, pas techniquement possible. Il faut dès lors trouver des solutions lui permettant de réduire son empreinte carbone à un coût abordable.

Par ailleurs, d'ici 2030, le parc de véhicules automobiles fonctionnera encore majoritairement avec la technologie des moteurs thermiques. Cela signifie que la majeure partie du parc automobile belge va continuer à fonctionner avec des carburants liquides.

La raison en est que l'offre de véhicules électriques n'est pas suffisante, que leur prix rend leur acquisition inaccessible à une majorité de la population (même en envisageant une subvention massive par les pouvoirs publics) et que l'option du tout au véhicule électrique n'est pas réaliste à court et moyen terme sur le plan technique, pour remplacer le moteur thermique dans le secteur du transport par route.

De oorlog in Oekraïne heeft die situatie verergerd, vooral in de energiesector, waar op de prijsbepalende markten al veel nervositeit heerste door het aantrekken van de economie. Als gevolg daarvan leeft een groot deel van de Europese bevolking nu in onzekerheid, waardoor de lidstaten genoodzaakt zijn diep in de buidel te tasten om huishoudens en bedrijven te helpen.

Deze oorlog heeft ook aangetoond hoe afhankelijk de EU-lidstaten van gas en aardolie uit Rusland zijn. Dat dwingt hen ertoe de vrijwaring van de energiebevoorradingszekerheid anders te bekijken.

De opgelegde doelstellingen inzake het terugdringen van de broeikasgassen moeten daarbij onverminderd worden gehaald. De zekerheden die de beoogde grootschalige elektrificatie van de samenleving tot nog geen twee jaar geleden bood, gaan vandaag echter niet meer op; meer dan ooit dienen we onze productiemiddelen en ons energieverbruik in die mate te diversifiëren dat we onze klimaatdoelstellingen kunnen blijven verwezenlijken en tegelijkertijd de energiebevoorrading van de bevolking kunnen blijven garanderen, tegen een haalbare prijs.

Zulks is des te belangrijker daar we zonder een breed draagvlak bij de bevolking de klimaatdoelstellingen niet zullen kunnen bereiken.

De vervoersector is de economische sector die het meest door de huidige crisis wordt getroffen maar die tegelijk het meest wordt geconfronteerd met de voormelde gigantische uitdagingen; de sector kan echter niet om de door Europa opgelegde doelstellingen heen. Vandaag is het technisch niet haalbaar om de volledige sector te elektrificeren. Bijgevolg moet worden gezocht naar oplossingen waarmee de sector zijn koolstofvoetafdruk tegen een haalbare prijs kan verkleinen.

Par ailleurs, d'ici 2030, le parc de véhicules automobiles fonctionnera encore majoritairement avec la technologie des moteurs thermiques. Cela signifie que la majeure partie du parc automobile belge va continuer à fonctionner avec des carburants liquides.

La raison en est que l'offre de véhicules électriques n'est pas suffisante, que leur prix rend leur acquisition inaccessible à une majorité de la population (même en envisageant une subvention massive par les pouvoirs publics) et que l'option du tout au véhicule électrique n'est pas réaliste à court et moyen terme sur le plan technique, pour remplacer le moteur thermique dans le secteur du transport par route.

Le recours aux biocarburants n'a, jusqu'à présent, guère été privilégié alors que l'étude concernant les biocarburants, commandée en décembre 2020 par le SPF Économie, dans le cadre du Plan Énergie-Climat 2021-2030, confirme que le secteur des producteurs de biocarburants en Belgique est à même de répondre à la demande.

En outre, les innovations se multiplient dans ce secteur et de nouvelles matières premières sont utilisées pour produire des biocarburants avancés.

Ainsi en est-il des déchets et résidus de graisses animales (impropres à la consommation humaine ou animale) et d'huiles de cuisson usagées, des concepts avancés de culture, (comme les cultures intermédiaires), des nouvelles huiles végétales, des matières lignocellulosiques, des déchets solides municipaux ou encore des algues etc., qui viendront compléter les biocarburants.

Les biocarburants durables peuvent être utilisés immédiatement dans les véhicules actuels sans entraîner de coûts supplémentaires pour la société car ils reposent sur l'infrastructure de distribution existante.

Avec la crise économique majeure que nous traversons, qui bouleverse les certitudes et qui inquiète les consommateurs et producteurs, qu'ils soient petits ou grands, il importe de prendre d'urgence des mesures qui peuvent donner des effets immédiats, qui permettront de disposer de carburants produits sur notre territoire, à prix abordables, tout en contribuant à atteindre nos objectifs en matière climatique.

Il n'est plus question de subsidier massivement l'électrification du parc automobile alors que des solutions techniques moins coûteuses sont à portée de main.

La présente proposition de loi a, précisément, pour objectif d'encourager le recours à ces techniques en augmentant les teneurs obligatoires de ces biocarburants dans les carburants des véhicules.

Marie-Christine Marghem (MR)

Le recours aux biocarburants n'a, jusqu'à présent, guère été privilégié alors que l'étude concernant les biocarburants, commandée en décembre 2020 par le SPF Économie, dans le cadre du Plan Énergie-Climat 2021-2030, confirme que le secteur des producteurs de biocarburants en Belgique est à même de répondre à la demande.

En outre, les innovations se multiplient dans ce secteur et de nouvelles matières premières sont utilisées pour produire des biocarburants avancés.

Ainsi en est-il des déchets et résidus de graisses animales (impropres à la consommation humaine ou animale) et d'huiles de cuisson usagées, des concepts avancés de culture, (comme les cultures intermédiaires), des nouvelles huiles végétales, des matières lignocellulosiques, des déchets solides municipaux ou encore des algues etc., qui viendront compléter les biocarburants.

Duurzame biobrandstoffen zijn meteen inzetbaar voor het bestaande wagenpark, zonder bijkomende kosten voor de samenleving omdat ze gebruikmaken van de al bestaande distributievoorzieningen.

Tegen de achtergrond van de huidige grote economische crisis die alle zekerheden doet verdwijnen en die zowel kleine als grote consumenten en producenten verontrust, is er dringend nood aan maatregelen die onverwijd uitwerking kunnen hebben en waarmee in eigen land betaalbare brandstoffen kunnen worden geproduceerd en tegelijkertijd de klimaatdoelstellingen kunnen worden gehaald.

Het denkspoor van een overgesubsidieerde elektrificatie van het wagenpark dient te worden opgegeven nu minder dure technische oplossingen binnen bereik liggen.

Dit wetsvoorstel strekt er dan ook toe het gebruik van die technieken aan te moedigen door het verplicht gehalte aan biobrandstoffen in voertuigbrandstof te verhogen.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

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

Art. 2

Dans l'article 2 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, les modifications suivantes sont apportées:

a) le 1^o est remplacé par ce qui suit:

“1^o “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 d'énergies renouvelables;”;

b) il est inséré un 4^o/1, rédigé comme suit:

“4^o/1 “arrêté royal relatif au diesel et à l'essence”: arrêté royal du 8 juillet 2018 relatif à la dénomination et aux caractéristiques du gasoil diesel et des essences;”;

c) il est inséré un 4^o/2, rédigé comme suit:

“4^o/2 “arrêté royal du 17 décembre 2021”: 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;”;

d) le 5^o est remplacé par ce qui suit:

“5^o “société pétrolière enregistrée”: toute personne physique ou morale qui est enregistrée en vertu de l'arrêté ministériel du 27 décembre 1978 et qui pour son compte propre, pour le compte d'autrui ou pour ses besoins propres, met à la consommation de l'essence E5, de l'essence E10, de l'essence E85 et/ou du diesel B7/B10/B20/B30 et/ou du HVO et/ou des carburants liquides renouvelables d'origine non biologique de la catégorie D;”;

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

Artikel 2 van 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 wordt gewijzigd als volgt:

a) de bepaling onder 1^o wordt vervangen door:

“1^o “Richtlijn (EU) 2018/2001”: 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;”;

b) er wordt een bepaling onder 4^o/1 ingevoegd, luidende:

“4^o/1 “koninklijk besluit betreffende diesel en benzine”: koninklijk besluit van 8 juli 2018 betreffende de benaming en de kenmerken van de gasolie-diesel en van de benzines;”;

c) er wordt een bepaling onder 4^o/2 ingevoegd, luidende:

“4^o/2 “koninklijk besluit van 17 december 2021”: koninklijk besluit van 17 december 2021 houdende bepaling van productnormen voor transportbrandstoffen uit hernieuwbare bronnen en voor transportbrandstoffen op basis van hergebruikte koolstof;”;

d) de bepaling onder 5^o wordt vervangen door:

“5^o “geregistreerde aardoliemaatschappij”: elke natuurlijke of rechtspersoon die geregistreerd is krachtens het ministerieel besluit van 27 december 1978 en die voor eigen rekening, voor rekening van derden of voor eigen behoeften E5-benzine, E10-benzine, E85-benzine en/of B7/B10/B20/B30-diesel en/of HVO en/of hernieuwbare vloeibare brandstoffen van niet-biologische oorsprong van categorie D tot verbruik uitslaat;”;

e) il est inséré un 5°/1, rédigé comme suit:

“5°/1 “fournisseur de carburants gazeux”: toute entreprise qui met à la consommation des carburants gazeux, des biocarburants gazeux, des carburants gazeux renouvelables d’origine non biologique de la catégorie D;”;

f) il est inséré un 8°/1, rédigé comme suit:

“8°/1 “essence E85”: essence enrichie en éthanol comme carburant utilisé pour des applications routières et non routières répondant aux spécifications de la norme NBN-EN-15.293;”;

g) le 9° est remplacé par ce qui suit: “9° diesel”: le gazole relevant:

— du code NC 2710 19 41 d’une teneur en soufre n’excédant pas 10 mg/kg, utilisé comme carburant non exonéré d’accise et répondant aux spécifications de la norme NBN-EN 590;

— ou du code 2710 20 11 d’une teneur en soufre n’excédant pas 10mg/kg utilisé comme carburant non exonéré d’accise et répondant aux spécifications de la norme NBN-EN 16.734;

— ou du code 2710 20 11 d’une teneur en soufre n’excédant pas 10mg/kg utilisé comme carburant non exonéré d’accise et répondant aux spécifications de la norme NBN-EN 16.709;

— ou du code 2710 19 d’une teneur en soufre n’excédants pas 10 mg/kg utilisé comme carburant non exonéré d’accise et répondant aux spécifications de la norme NBN-EN 15.940;”;

h) il est inséré un 9°/1, rédigé comme suit:

“9°/1 “carburant gazeux”: méthane, liquide ou gazeux, LPG et tout autre gaz utilisé pour le transport;”;

i) il est inséré un 13°/1, rédigé comme suit:

“13°/1 “carburant renouvelable d’origine non biologique – catégorie D”: carburant gazeux ou liquide, n’appartenant pas à la catégorie des biocarburants qui sont destinés au secteur du transport dont le contenu énergétique provient de sources d’énergies renouvelables autres que la biomasse;”;

e) er wordt een bepaling onder 5°/1 ingevoegd, luidende:

“5°/1 “leverancier van gasvormige brandstoffen”: elke onderneming die gasvormige brandstoffen, gasvormige biobrandstoffen, hernieuwbare gasvormige brandstoffen van niet-biologische oorsprong van categorie D tot verbruik uitslaat;”;

f) er wordt een bepaling onder 8°/1 ingevoegd, luidende:

“8°/1 “benzine E85”: met ethanol verrijkte benzine als brandstof voor gebruik in het wegvervoer en in niet voor de weg bestemde toepassingen en die beantwoordt aan de specificaties van de norm NBN-EN 15.293;”;

g) de bepaling onder 9° wordt vervangen door: “9° diesel”: gasolie onder:

— GN-code 2710 19 41 met een zwavelgehalte van niet meer dan 10 mg/kg, gebruikt als motorbrandstof die niet van accijnzen is vrijgesteld en beantwoordt aan de specificaties van de norm NBN-EN 590;

— of GN-code 2710 20 11 met een zwavelgehalte van niet meer dan 10 mg/kg, gebruikt als motorbrandstof die niet van accijnzen is vrijgesteld en beantwoordt aan de specificaties van de norm NBN-EN 16.734;

— of GN-code 2710 20 11 met een zwavelgehalte van niet meer dan 10 mg/kg, gebruikt als motorbrandstof die niet van accijnzen is vrijgesteld en beantwoordt aan de specificaties van de norm NBN-EN 16.709;

— of GN-code 2710 19 met een zwavelgehalte van niet meer dan 10 mg/kg, gebruikt als motorbrandstof die niet van accijnzen is vrijgesteld en beantwoordt aan de specificaties van de norm NBN-EN 15.940;”;

h) er wordt een bepaling onder 9°/1 ingevoegd, luidende:

“9°/1 “gasvormige brandstof”: vloeibaar of gasvormig methaan, lpg en elk ander gas dat voor vervoer wordt gebruikt;”;

i) er wordt een bepaling onder 13°/1 ingevoegd, luidende:

“13°/1 “hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong – categorie D”: gasvormige of vloeibare brandstof die niet behoort tot de categorie van de biobrandstoffen bestemd voor de vervoerssector waarvan de energie-inhoud afkomstig is van andere hernieuwbare energiebronnen dan biomassa;”;

j) il est inséré un 13°/2, rédigé comme suit:

“13°/2 “biocarburants avancés”: les biocarburants produits à partir des matières premières énumérées à l’annexe IV, partie A, de l’arrêté royal du 16 juillet 2014 relatif aux obligations en matière d’information et d’administration en ce qui concerne les biocarburants de la catégorie B et C en accord avec 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;”;

k) il est inséré un 13°/3, rédigé comme suit:

“13°/3 biocarburants non-avancés: les biocarburants qui ne sont pas produits à partir des matières premières énumérées à l’annexe IV, partie A, de l’arrêté royal du 16 juillet 2014 précité;”;

l) le 16° est remplacé par ce qui suit:

“16° “volume nominal des biocarburants durables”: le volume égal à la somme du volume nominal des biocarburants durables – catégorie A, B, C et D;”;

m) il est inséré un 19°/1, rédigé comme suit:

“19°/1 “HVO”: produit satisfaisant à la norme EN 15.940 – diesel paraffinique issu d’un traitement de synthèse ou par hydrotraitement;”;

Art. 3

Dans l’article 4 de la même loi, dans le 1° et dans le 2°, les mots “26 novembre 2011” sont remplacés par les mots “26 décembre 2021”.

Art. 4

L’article 5 de la même loi, modifié par la loi du 26 décembre 2015, est complété par un 4°, rédigé comme suit:

“4° catégorie D: tous les carburants gazeux ou liquides, autres que les biocarburants, dont l’utilisation est autorisée par le ministre.”

j) er wordt een bepaling onder 13°/2 ingevoegd, luidende:

“13°/2 “geavanceerde biobrandstoffen”: biobrandstoffen die worden geproduceerd uit de grondstoffen opgesomd in bijlage IV, deel A, van het koninklijk besluit van 16 juli 2014 betreffende de informatie- en administratieve verplichtingen met betrekking tot de biobrandstoffen van categorie B en C in overeenstemming met 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;”;

k) er wordt een bepaling onder 13°/3 ingevoegd, luidende:

“13°/3 “niet-geavanceerde biobrandstoffen”: biobrandstoffen die niet worden geproduceerd uit de grondstoffen opgesomd in bijlage IV, deel A, van voormeld koninklijk besluit van 16 juli 2014;”;

l) de bepaling onder 16° wordt vervangen door:

“16° “nominaal volume van de duurzame biobrandstoffen”: het volume gelijk aan de som van het nominale volume van de duurzame biobrandstof – categorie A, B, C en D;”;

m) er wordt een bepaling onder 19°/1 ingevoegd, luidende:

“19°/1 “HVO”: product dat beantwoordt aan de norm EN 15.940 – paraffinische diesel verkregen door synthese en/of hydrobehandeling;”;

Art. 3

In artikel 4, 1° en 2°, van dezelfde wet worden de woorden “26 november 2011” vervangen door de woorden “26 december 2021”.

Art. 4

Artikel 5 van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 26 december 2015, wordt aangevuld met een bepaling onder 4°, luidende:

“4° categorie D: alle andere gasvormige of vloeibare brandstoffen dan biobrandstoffen waarvan het gebruik wordt toegestaan door de minister.”

Art. 5

L'article 7 de la même loi est remplacé par ce qui suit :

« Art. 7. § 1^{er}. À partir du 1^{er} janvier 2025, toute société pétrolière ou fournisseur de carburants gazeux garantit et apporte la preuve que la quantité d'énergie équivalente aux volumes mis à la consommation au cours de l'année civile intègre au minimum 14 % de quantité d'énergie des catégories A, B, C ou D.

À partir du 1^{er} janvier 2027, toute société pétrolière ou fournisseur de carburants gazeux garantit et apporte la preuve que la quantité d'énergie équivalente aux volumes mis à la consommation au cours de l'année civile intègre au minimum 16 % de quantité d'énergie des catégories A, B, C ou D.

À partir du 1^{er} janvier 2030, toute société pétrolière ou fournisseur de carburants gazeux garantit et apporte la preuve que la quantité d'énergie équivalente aux volumes mis à la consommation au cours de l'année civile intègre au minimum 20 % de quantité d'énergie des catégories A, B, C ou D.

Pour satisfaire aux obligations du présent article, seules sont comptabilisées les quantités d'énergie que les compagnies pétrolières et les fournisseurs de combustibles gazeux mettent à la consommation durant l'année civile dans le secteur du transport routier.

§ 2. À partir du 1^{er} janvier 2025, la teneur en biocarburants avancés requise pour la satisfaction aux obligations visées au premier paragraphe du présent article sera d'au moins 2,2 %, exprimés en valeur énergétique et après l'application du facteur multiplicateur.

À partir du 1^{er} janvier 2027, la teneur en biocarburants avancés requise pour la satisfaction aux obligations visées au premier paragraphe du présent article sera d'au moins 2,7 %, exprimés en valeur énergétique et après l'application du facteur multiplicateur.

À partir du 1^{er} janvier 2030, la teneur en biocarburants avancés requise pour la satisfaction aux obligations visées au premier paragraphe du présent article sera d'au moins 4,2 %, exprimés en valeur énergétique et après l'application du facteur multiplicateur.

§ 3. À partir du 1^{er} janvier 2024, la quantité en énergie équivalente au volume des essences mises annuellement à la consommation par toute société pétrolière contient au minimum 6,5 % exprimés en valeur énergétique réelle de biocarburants. Le facteur multiplicateur ne s'applique pas à l'obligation visée au présent alinéa.

Art. 5

Artikel 7 van dezelfde wet wordt vervangen door:

“Art. 7. § 1. Vanaf 1 januari 2025 garandeert en bewijst elke aardoliemaatschappij of leverancier van gasachtige brandstoffen dat de energiehoeveelheid gelijkwaardig aan de volumes die in de loop van het kalenderjaar tot verbruik worden uitgeslagen minstens 14 % energiehoeveelheid van de categorieën A, B, C of D bevat.

Vanaf 1 januari 2027 garandeert en bewijst elke aardoliemaatschappij of leverancier van gasachtige brandstoffen dat de energiehoeveelheid gelijkwaardig aan de volumes die in de loop van het kalenderjaar tot verbruik worden uitgeslagen minstens 16 % energiehoeveelheid van de categorieën A, B, C of D bevat.

Vanaf 1 januari 2030 garandeert en bewijst elke aardoliemaatschappij of leverancier van gasachtige brandstoffen dat de energiehoeveelheid gelijkwaardig aan de volumes die in de loop van het kalenderjaar tot verbruik worden uitgeslagen minstens 20 % energiehoeveelheid van de categorieën A, B, C of D bevat.

Voor de toepassing van de in dit artikel vervatte verplichtingen wordt alleen rekening gehouden met de energiehoeveelheden die de aardoliemaatschappijen en de leveranciers van gasachtige brandstoffen in de loop van het kalenderjaar tot verbruik uitslaan in de wegvervoersector.

§ 2. Vanaf 1 januari 2025 bedraagt het gehalte aan geavanceerde biobrandstoffen dat tot naleving van de in § 1 vervatte verplichtingen vereist is, minstens 2,2 %, uitgedrukt in energiewaarde en na toepassing van de vermenigvuldigingsfactor.

Vanaf 1 januari 2027 bedraagt het gehalte aan geavanceerde biobrandstoffen dat tot naleving van de in § 1 vervatte verplichtingen vereist is, minstens 2,7 %, uitgedrukt in energiewaarde en na toepassing van de vermenigvuldigingsfactor.

Vanaf 1 januari 2030 bedraagt het gehalte aan geavanceerde biobrandstoffen dat tot naleving van de in § 1 vervatte verplichtingen vereist is, minstens 4,2 %, uitgedrukt in energiewaarde en na toepassing van de vermenigvuldigingsfactor.

§ 3. Vanaf 1 januari 2024 bevat de energiehoeveelheid gelijkwaardig aan het volume benzine dat jaarlijks door elke aardoliemaatschappij tot verbruik wordt uitgeslagen, minstens 6,5 %, uitgedrukt in reële energiewaarde, biobrandstoffen. De vermenigvuldigingsfactor wordt niet toegepast op de in dit lid vermelde verplichting.

À partir du 1^{er} janvier 2024, la quantité en énergie équivalente au volume des gasoil-diesels qui sont mis annuellement à la consommation par toute société pétrolière contient au minimum 6,5 % exprimés en valeur énergétique réelle de biocarburants. Le facteur multiplicateur ne s'applique pas à l'obligation visée au présent alinéa.

À partir du 1^{er} janvier 2024, la teneur en biocarburants qui sont produits à partir de matières premières énumérées à l'annexe IV, partie B, de l'arrêté royal du 16 juillet 2014 relatif aux obligations en matière d'information et d'administration en ce qui concerne les biocarburants de la catégorie B et C en accord avec 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 limitée à un maximum de 1,5 % exprimé en valeur énergétique, avant l'application du facteur multiplicateur.

À partir du 1^{er} janvier 2027, la teneur en biocarburants qui sont produits à partir de matières premières énumérées à l'annexe IV, partie B, de l'arrêté royal du 16 juillet 2014 précité est limitée à un maximum de 1,25 %, exprimé en valeur énergétique, avant l'application du facteur multiplicateur.

Compte tenu des évolutions technologiques et de l'évolution de la législation de l'Union européenne en la matière, le Roi peut modifier les pourcentages visés au présent paragraphe par arrêté délibéré en Conseil des ministres.

À partir du 1^{er} janvier 2030, la teneur en biocarburants qui sont produits à partir de matières premières énumérées à l'annexe IV, partie B, de l'arrêté royal du 16 juillet 2014 précité est limitée à un maximum de 1,70 % exprimé en valeur énergétique, avant l'application du facteur multiplicateur.

§ 4. Afin d'atteindre les pourcentages requis en vertu du paragraphe 1^{er}, exprimés en valeur énergétique de biocarburants durables mélangés aux carburants fossiles, toute société pétrolière ou fournisseur de carburants doit limiter la teneur en biocarburants durables produits à partir de céréales et d'autres plantes riches en amidon, sucrières et oléagineuses à partir de cultures cultivées en tant que cultures principales essentiellement à des fins de production d'énergie sur des terres agricoles à maximum 7 %, exprimés en valeur énergétique sur l'ensemble des biocarburants durables mélangés aux carburants fossiles mis annuellement à la consommation.

Vanaf 1 januari 2024 bevat de energiehoeveelheid gelijkwaardig aan het volume gasolie-diesel dat jaarlijks door elke aardoliemaatschappij tot verbruik wordt uitgeslagen, minstens 6,5 %, uitgedrukt in reële energiewaarde, biobrandstoffen. De vermenigvuldigingsfactor wordt niet toegepast op de in dit lid vermelde verplichting.

Vanaf 1 januari 2024 wordt het gehalte aan biobrandstoffen geproduceerd uit grondstoffen opgesomd in bijlage IV, deel B, van het koninklijk besluit van 16 juli 2014 betreffende de informatie- en administratieve verplichtingen met betrekking tot de biobrandstoffen van categorie B en C in overeenstemming met 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, beperkt tot hoogstens 1,5 %, uitgedrukt in energiewaarde, vóór toepassing van de vermenigvuldigingsfactor.

Vanaf 1 januari 2027 wordt het gehalte aan biobrandstoffen geproduceerd uit grondstoffen opgesomd in bijlage IV, deel B, van voormeld koninklijk besluit van 16 juli 2014, beperkt tot hoogstens 1,25 %, uitgedrukt in energiewaarde, vóór toepassing van de vermenigvuldigingsfactor.

Rekening houdend met de technologische evolutie en met de evolutie van de EU-wetgeving op dit gebied, kan de Koning de in deze paragraaf bedoelde percentages wijzigen bij besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad.

Vanaf 1 januari 2030 wordt het gehalte aan biobrandstoffen geproduceerd uit grondstoffen opgesomd in bijlage IV, deel B, van voormeld koninklijk besluit van 16 juli 2014, beperkt tot hoogstens 1,70 %, uitgedrukt in energiewaarde, vóór toepassing van de vermenigvuldigingsfactor.

§ 4. Teneinde de krachtens § 1 vereiste percentages, uitgedrukt in energiewaarde, duurzame biobrandstoffen bijgemengd in fossiele brandstoffen te halen, beperkt elke aardoliemaatschappij of brandstoffenleverancier het gehalte aan duurzame biobrandstoffen geproduceerd uit granen en andere zetmeelrijke gewassen, suikers en oliegewassen en uit gewassen die als hoofdgewas primair voor energiedoeleinden op landbouwgrond worden geteeld, tot hoogstens 7 %, uitgedrukt in energiewaarde, van alle jaarlijks tot verbruik uitgeslagen duurzame biobrandstoffen bijgemengd in fossiele brandstoffen.

Compte tenu des évolutions technologiques et de l'évolution de la législation de l'Union européenne en la matière, le Roi peut modifier le pourcentage visé au présent paragraphe par arrêté délibéré en Conseil des ministres.

§ 5. À partir du 1^{er} janvier 2024, les biocarburants, bioliquides ou carburants issus de la biomasse classés en vertu de la législation européenne comme présentant un risque élevé de produire des effets indirects en provoquant un changement d'affectation des sols, peuvent être utilisés en vue de satisfaire à l'obligation prévue au paragraphe 1^{er} pour autant qu'ils soient certifiés comme présentant un faible risque de provoquer un changement indirect d'affectation des sols, conformément aux dispositions et critères à cet effet contenus 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.

§ 6. À partir du 1^{er} janvier 2024, la contribution des biocarburants non-avancés hors annexe IV, partie B, de l'arrêté royal du 16 juillet 2014 précité est autorisée pour autant qu'ils ne soient pas produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale.

Art. 6

Dans l'article 11, § 6, de la même loi, après les mots "de l'essence E10" sont insérés les mots ", de l'essence E85 et/ou du diesel B7/B10/B20/B30 et/ou du HVO".

Art. 7

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

1^o le § 1^{er}, alinéa 1^{er}, est remplacé par ce qui suit:

"Est puni d'une amende administrative de minimum 1000 euros à maximum 10 % de son chiffre d'affaires la société pétrolière ou le fournisseur de carburant gazeux qui a opéré sur le marché belge au cours du dernier exercice clôturé et qui ne respecte pas ou entrave le respect des obligations visées à l'article 10, § 1^{er}."

2^o le § 2, alinéa 1^{er}, est remplacé par ce qui suit:

"Est puni d'une amende administrative de 1400 euros pour chaque quantité manquante de biocarburant durable équivalente à un gigajoule d'énergie, la société pétrolière

Rekening houdend met de technologische evolutie en met de evolutie van de EU-wetgeving op dit gebied, kan de Koning het in deze paragraaf bedoelde percentage wijzigen bij besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad.

§ 5. Vanaf 1 januari 2024 mogen, tot naleving van de in § 1 vervatte verplichting, biobrandstoffen, vloeibare biomassa of biomassabrandstoffen met volgens hun classificatie in de Europese wetgeving een groot risico op indirecte veranderingen in landgebruik worden gebruikt, mits uit certificatie blijkt dat ze een laag risico op indirecte veranderingen in landgebruik hebben, overeenkomstig de bepalingen en criteria van Gedelegeerde Verordening (EU) 2019/807 van de Commissie van 13 maart 2019 tot aanvulling van Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad.

§ 6. Vanaf 1 januari 2024 is de bijdrage toegestaan van niet-geavanceerde biobrandstoffen die niet zijn opgenomen in bijlage IV, deel B, van voormeld koninklijk besluit van 16 juli 2014, op voorwaarde dat ze niet zijn geproduceerd uit gewassen bestemd voor menselijke of dierlijke consumptie."

Art. 6

In artikel 11, § 6, van dezelfde wet worden na de woorden "benzine E10" de woorden ", benzine E85 en/of diesel B7/B10/B20/B30 en/of HVO" ingevoegd.

Art. 7

Artikel 14 van dezelfde wet wordt gewijzigd als volgt:

1^o paragraaf 1, eerste lid, wordt vervangen door:

"De aardoliemaatschappij of de leverancier van gasachtige brandstof die in de loop van het voorbije boekjaar op de Belgische markt actief is geweest en de in artikel 10, § 1, vervatte verplichtingen niet naleeft of verhindert, wordt bestraft met een administratieve boete van minstens 1000 euro tot hoogstens 10 % van de geboekte omzet."

2^o paragraaf 2, eerste lid, wordt vervangen door:

"De aardoliemaatschappij of de leverancier van gasachtige brandstoffen die de in artikel 7 vervatte verplichtingen niet naleeft, wordt bestraft met een administratieve

ou le fournisseur de carburants gazeux qui ne respecte pas les obligations visées à l'article 7.”

1^{er} décembre 2022

Marie-Christine Marghem (MR)

boete van 1400 euro voor elke gigajoule energie die aan duurzame biobrandstof ontbreekt.”.

1 december 2022