

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

5 juillet 2023

PROJET DE LOI

**concernant les normes de produit
pour l'intégration d'énergie produite
à partir de sources renouvelables
dans les carburants fossiles destinés
au secteur du transport et modifiant la loi
du 29 avril 1999 relative à l'organisation
du marché de l'électricité et
modifiant la loi du 12 avril 1965
relative au transport de produits gazeux
et autres par canalisations**

Rapport de la première lecture

fait au nom de la commission
de l'Énergie, de l'Environnement et
du Climat
par
M. Kris Verduyckt

Sommaire**Pages**

I. Procédure	3
II. Exposé introductif	3
III. Discussion générale	10
IV. Discussion des articles et votes	29

Voir:

Doc 55 **3435/ (2022/2023)**:
001: Projet de loi.

Voir aussi:

003: Articles adoptés en première lecture.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

5 juli 2023

WETSONTWERP

**houdende de productnormen
voor het integreren van energie
uit hernieuwbare bronnen in fossiele
motorbrandstoffen bestemd voor
de vervoerssector en tot wijziging van de wet
van 29 april 1999 betreffende de organisatie
van de elektriciteitsmarkt en tot wijziging
van de wet van 12 april 1965 betreffende
het vervoer van gasachtige producten
en andere door middel van leidingen**

Verslag van de eerste lezing

namens de commissie
voor Energie, Leefmilieu en
Klimaat
uitgebracht door
de heer **Kris Verduyckt**

Inhoud**Blz.**

I. Procedure	3
II. Inleidende uiteenzetting	3
III. Algemene bespreking	10
IV. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen	29

Zie:

Doc 55 **3435/ (2022/2023)**:
001: Wetsontwerp.

Zie ook:

003: Artikelen aangenomen in eerste lezing.

09942

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

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Wouter Raskin, Yoleen Van Camp, Bert Wollants
Ecolo-Groen PS	Séverine de Laveleye, Kim Buyst, Barbara Creemers Malik Ben Achour, Mélissa Hanus, Daniel Senesael
VB	Kurt Ravyts, Reccino Van Lommel
MR	Mathieu Bihet, Marie-Christine Marghem
cd&v	Nawal Farih
PVDA-PTB	Thierry Warmoes
Open Vld	Christian Leysen
Vooruit	Kris Verduyck

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

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

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

Les Engagés Georges Dallemagne

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

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de nummering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het 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 (beigekleurig papier)

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi en première lecture au cours de sa réunion du 27 juin 2023.

I. — PROCÉDURE

Au cours de la réunion du 27 juin 2023, la proposition de résolution visant l'élimination immédiate des biocarburants issus de cultures agricoles (DOC 55 2709/001) a été, à la demande de ses auteurs, jointe à la discussion. Mais au cours de la même réunion, elle a été, toujours à la demande de ses auteurs, disjointe de la discussion.

II. — EXPOSÉ INTRODUCTIF

Mme Tinne Van der Straeten, ministre de l'Énergie, commence par développer le projet de loi en indiquant que la Belgique aurait déjà dû transposer depuis un certain temps la deuxième directive sur les énergies renouvelables (RED II) dans sa législation nationale. Cette loi remplace la loi du 17 juillet 2013, qui impose une obligation d'incorporation de biocarburants aux fournisseurs de carburants dans le secteur des transports. La directive RED II a ouvert la voie à de nouveaux types de carburants dans le secteur des transports, à savoir:

- les biocarburants avancés;
- les carburants à base de carbone recyclé;
- les carburants renouvelables d'origine non biologique, comme l'hydrogène renouvelable et les dérivés tels que les e-carburants; et
- l'électricité produite à partir de sources renouvelables.

Par le biais de cette directive, l'Union européenne a souhaité mettre en œuvre une plus grande neutralité technologique dans les politiques de promotion des sources renouvelables dans le secteur des transports.

Par ailleurs, la directive RED II a également intégré un certain nombre d'éléments visant à atténuer, voire à bannir les effets pervers de la politique des biocarburants. La ministre les passe ensuite en revue:

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp in eerste lezing besproken tijdens haar vergadering van 27 juni 2023.

I. — PROCEDURE

Tijdens de vergadering van 27 juni 2023 werd het voorstel van resolutie betreffende een onmiddellijke uitfasering van biobrandstoffen op basis van landbouwgewassen (DOC 55 2709/001) op vraag van de indieners ervan aan de bespreking van het wetsontwerp DOC 55 3435/001 toegevoegd. Tijdens diezelfde vergadering werd het op vraag van de indieners ervan echter opnieuw van de bespreking van het wetsontwerp DOC 55 3435/001 losgekoppeld.

II. — INLEIDENDE UITEENZETTING

Mevrouw Tinne Van der Straeten, minister van Energie, vangt haar toelichting bij het wetsontwerp aan met de vaststelling dat de tweede Richtlijn Hernieuwbare Energie (RED II) al even had omgezet moeten zijn in de nationale wetgeving. Deze wet vervangt de wet van 17 juli 2013 die een bijmengingsverplichting oplegt voor biobrandstoffen aan de brandstofleveranciers in de transportsector. De richtlijn RED II heeft de opening gemaakt naar nieuwe types brandstoffen in de transportsector, zijnde:

- de geavanceerde biobrandstoffen;
- brandstoffen op basis van gerecycleerde koolstof;
- de RFNBOs (*Renewable Fuels Of Non-Biological Origin*), bijvoorbeeld hernieuwbare waterstof en de afgeleiden zoals e-fuels, en
- elektriciteit uit hernieuwbare energiebronnen.

Europa wenst met deze richtlijn een grotere technologie-neutraliteit te implementeren in het beleid dat hernieuwbare energiebronnen moet stimuleren in de transportsector.

Daarnaast werden in de RED II ook een aantal elementen ingebouwd die de nefaste gevolgen van het biobrandstoffenbeleid moeten mitigeren en zelfs bannen. De minister gaat hier vervolgens dieper op in:

— La part des biocarburants basés sur les cultures vivrières et fourragères (mieux connus sous le nom de biocarburants de première génération) est plafonnée à 7 %. Une incitation à réduire cette part a également été prévue: si les États membres réduisent le seuil de la part des biocarburants de première génération, ils sont autorisés à réduire leur obligation (14 % d'équivalent RES-T en 2030). En outre, lors de la fixation de ce seuil, les États membres peuvent fixer un seuil inférieur pour la part des biocarburants, des bioliquides et des carburants issus de la biomasse produits à partir de cultures oléagineuses. C'est ce que vise l'article 7, § 6, de la loi à l'examen.

— La part des biocarburants produits à partir de déchets, comme les huiles de cuisson usagées et les graisses animales de catégories 1 et 2, est limitée à 1,7 %.

— La part des biocarburants produits à partir de matières premières présentant un risque élevé de modification indirecte de l'affectation des sols sera limitée et devra être progressivement supprimée. La ministre se réfère à ce propos à la loi du 16 décembre 2022, qui supprime progressivement l'incitation pour l'huile de palme depuis le 1^{er} janvier 2023, tandis que l'huile de soja suivra le 1^{er} juillet 2023. Il ressortirait des premiers résultats que cette élimination progressive ne manque pas son objectif.

Registre

Cette loi établit une norme de produit pour l'intégration des énergies renouvelables dans les carburants fossiles afin que notre pays puisse respecter ses obligations en matière de RED II. Il a notamment été décidé de créer un registre dans lequel les fournisseurs de carburants peuvent enregistrer leurs livraisons de carburants renouvelables pour les catégories A à F. En retour, ils recevront des unités d'énergie créditées sur leur compte dans le registre. Des systèmes similaires existent déjà dans plusieurs États membres européens, tels que les Pays-Bas, l'Allemagne, la France et l'Autriche. La ministre signale d'ailleurs que la révision de la directive sur les énergies renouvelables (RED III) rendra prochainement la mise en place d'un tel registre obligatoire. Les fournisseurs de carburants peuvent gérer eux-mêmes ces unités d'énergie et faire du commerce entre eux. Cela crée en partie un découplage entre l'incorporation physique des biocarburants et la réalisation des objectifs, ce qui permet aux entreprises de choisir la voie la plus optimale sur le plan économique pour atteindre leurs objectifs. Un autre avantage est que, par ce biais, de nouveaux types de carburants tels que l'hydrogène et l'électricité – qui ne peuvent pas être mélangés physiquement ou qui ne peuvent pas être mélangés du tout – peuvent également contribuer aux obligations, créant ainsi un traitement plus

— Het aandeel biobrandstoffen op basis van voedsel- en voedergewassen (de eerste generatie biobrandstoffen) wordt begrensd op maximum 7 %. Er werd een stimulus ingebouwd om dit aandeel af te bouwen: indien lidstaten de drempel voor het aandeel biobrandstoffen van de eerste generatie afbouwen, mogen ze hun verplichting equivalent verminderen. Bovendien mogen lidstaten bij het bepalen van deze drempel een lagere drempel vaststellen voor het aandeel biobrandstoffen, vloeibare biomassa en biomassabrandstoffen die worden geproduceerd uit oliehoudende gewassen. Dat gebeurt in deze wet in artikel 7.6.

— Het aandeel biobrandstoffen op basis van afvalstoffen zoals gebruikte bak- en braadolie, dierlijke vetten cat. 1 & 2, wordt beperkt tot 1,7 %.

— Het aandeel biobrandstoffen geproduceerd uit grondstoffen met een groot risico op indirecte veranderingen in landgebruik wordt beperkt en moet worden afgebouwd. De minister verwijst hiervoor naar de wet van 16 december 2022 die de stimulus voor palmolie uitfaseert sinds 1 januari 2023, en voor soja-olie vanaf 1 juli 2023. De eerste resultaten zouden aantonen dat deze uitfasering zijn doel niet voorbijsticht.

Register

Deze wet stelt een productnorm in voor de integratie van hernieuwbare energie in fossiele motorbrandstoffen zodat ons land aan de verplichtingen uit de REDII kan voldoen. Daarbij werd ervoor gekozen om een register op te richten waarin brandstofleveranciers hun leveringen van hernieuwbare brandstoffen in de categorieën A tot F kunnen aanmelden. In ruil hiervoor krijgen de leveranciers energie-eenheden bijgeschreven op hun rekening in het register. Gelijkaardige systemen bestaan reeds in andere Europese lidstaten, zoals Nederland, Duitsland, Frankrijk en Oostenrijk. De minister wijst er trouwens op dat de herziening van de richtlijn hernieuwbare energie (RED III) een dergelijk register binnenkort zal verplichten. Deze energie-eenheden kunnen de brandstofleveranciers zelf beheren en ook onderling verhandelen. Hierdoor ontstaat deels een ontkoppeling tussen de fysieke bijmenging van biobrandstoffen en het behalen van de doelstellingen, wat ondernemingen toelaat om de economisch meest optimale weg te kiezen om aan hun doelstellingen te voldoen. Een bijkomend voordeel is dat via die weg ook nieuwe types brandstoffen, zoals waterstof en elektriciteit – die fysiek niet of niet zonder meer kunnen worden bijgemengd – kunnen bijdragen aan de verplichting, wat leidt tot een meer gelijkwaardige behandeling van de verschillende energiedragers.

équitable des différents vecteurs énergétiques. Une fois par an, les compagnies pétrolières et les fournisseurs de combustibles gazeux devront présenter un nombre suffisant d'unités d'énergie pour satisfaire aux obligations et à la norme de produit.

Pour financer les coûts de ce registre, ses utilisateurs devront s'acquitter d'une redevance:

— pour l'ouverture et la tenue de leur compte: 1.000 euros, avec un coefficient qui peut être modifié par le Roi;

— pour l'enregistrement des quantités d'énergie fournies: 0,0032 euro par gigajoule (GJ), avec un coefficient qui peut également être modifié par le Roi.

L'objectif de ce mandat au Roi est d'adapter chaque fois le coefficient en fonction des coûts réels liés au fonctionnement du registre. La contribution peut ainsi augmenter ou diminuer, mais elle n'est pas destinée à financer d'autres coûts que ceux liés au registre. La ministre renvoie à ce propos aux observations du Conseil d'État à ce sujet.

Le Fonds d'analyse des produits pétroliers (Fapetro) gérera le registre au sein de la Direction générale Énergie du SPF Économie.

Pour certaines catégories d'énergie, davantage d'unités d'énergie sont attribuées par gigajoule d'énergie fournie. C'est le cas pour:

— les biocarburants avancés (x 2);

— les biocarburants basés sur des matières premières énumérées dans la partie B de l'annexe IX de la directive RED II (x 2);

— l'électricité renouvelable fournie au transport ferroviaire (x 1,5);

— l'électricité renouvelable fournie au transport routier (x 4).

Les facteurs de multiplication attribués proviennent de la directive RED II.

Tous les carburants des catégories A à E doivent répondre aux critères de durabilité de la directive RED II, qui ont été transposés, par le biais de l'arrêté royal du 17 décembre 2021, dans la législation belge sous l'autorité de la ministre Khattabi en charge de l'Environnement.

Eenmaal per jaar moeten de oliemaatschappijen en leveranciers van gasvormige brandstoffen dan een voldoende aantal energie-eenheden inleveren om te voldoen aan de verplichtingen en de productnorm.

Om de kosten van dit register te financieren wordt aan de gebruikers van het register een bijdrage aangerekend voor:

— het openen en aanhouden van hun rekening: 1000 euro, met een coëfficiënt die door de Koning kan worden gewijzigd;

— het registreren van geleverde hoeveelheden energie: 0,0032 euro per gigajoule (GJ), ook hier met een coëfficiënt die door de Koning kan worden gewijzigd.

De bedoeling van dit mandaat aan de Koning is om de coëfficiënt telkens aan te passen naargelang van de reële kosten verbonden aan de werking van het register. De bijdrage kan via die weg zowel stijgen als dalen, maar heeft niet tot doel om meer of minder te financieren dan de kosten verbonden aan het register. De minister verwijst daarbij naar de opmerkingen van de Raad van State te dien einde.

Het Fonds voor de Analyse van Aardolieproducten (Fapetro) zal het register beheren binnen de Algemene Directie Energie van de FOD Economie.

Voor sommige categorieën energie worden meer energie-eenheden toegekend per GJ geleverde energie. Dit geldt voor:

— geavanceerde biobrandstoffen (x2);

— biobrandstoffen op basis van grondstoffen opgenomen in deel B van Annex IX van de REDII (x2);

— hernieuwbare elektriciteit geleverd aan het spoorvervoer (x 1,5);

— hernieuwbare elektriciteit geleverd aan het wegvervoer (x 4).

De toegekende vermenigvuldigingsfactoren werden overgenomen uit de RED II.

Alle brandstoffen van categorie A t.e.m. E moeten voldoen aan de duurzaamheidscriteria uit de RED II, die in Belgische wetgeving zijn omgezet onder de bevoegdheid van minister Khattabi, bevoegd voor Leefmilieu, via het koninklijk besluit van 17 december 2021.

En outre, tous les carburants doivent recevoir une approbation du ministre compétent sur la base d'un dossier technique avant de pouvoir être mis sur le marché belge. Cette procédure existe déjà dans la loi actuelle du 17 juillet 2013. Elle permet aux autorités, d'une part, de détecter à temps d'éventuelles fraudes et de garder une vue d'ensemble du type de produits commercialisés sur le marché belge et, d'autre part, de garantir aux compagnies pétrolières que les produits qu'elles incorporent sont bien pris en compte dans leurs obligations. Toutefois, par rapport aux règles de fonctionnement actuelles pour le dossier technique, des délais de réponse clairs ont été fixés, afin que les fournisseurs sachent quand ils peuvent recevoir une réponse. Ils bénéficient ainsi d'une plus grande sécurité juridique.

Normes visées à l'article 7

La ministre souhaite apporter des précisions concernant l'article 7 du projet de loi, qui fixe les obligations. Le § 1^{er} comprend l'objectif global, qui augmente progressivement pour atteindre 13,9 % en 2030.

Le § 2 fixe l'objectif pour les biocarburants avancés.

Le § 3 établit une incorporation physique minimale de biocarburants. Cette mesure doit permettre d'établir une part de référence des biocarburants pour l'échantillonnage. Elle a toutefois aussi une valeur de mesure de transition entre les obligations qui s'appliquaient en vertu de la loi du 17 juillet 2013, où l'obligation ne pouvait être satisfaite que par une incorporation physique dans les propres produits de l'entreprise, et les obligations de la loi à l'examen, qui peuvent également – ou partiellement – être satisfaites par des unités d'énergie reprises d'une autre entreprise. Par conséquent, une réduction progressive de l'obligation d'incorporation physique des biocarburants est également prévue. Selon la ministre, une évolution s'opère donc vers une sorte d'incorporation numérique. La directive RED III poursuivra encore l'élaboration de ce principe, de sorte que l'incorporation physique diminuera progressivement.

Le § 4 fixe trois limites pour certaines matières premières en ce qui concerne la contribution aux obligations:

— une limitation à 2 % pour les carburants à base de carbone recyclé (*recycled carbon fuels*). Cette limite a été introduite pour tenir compte de la nature limitée de ces matières premières – il s'agit en effet toujours d'un carburant d'origine fossile. Cela permettra d'encourager de manière adéquate les sources renouvelables. La ministre cite comme exemple le projet Steelanol

Verder moeten alle brandstoffen een goedkeuring van de bevoegde minister ontvangen op basis van een technisch dossier alvorens ze op de Belgische markt mogen worden gebracht. Deze procedure bestaat al in de huidige wet van 17 juli 2013. Ze laat de overheid toe om eventuele fraude vroegtijdig op te sporen en een overzicht te houden op het type producten dat op de Belgische markt wordt verhandeld. Ze geeft bovendien de oliemaatschappijen de garantie dat de producten die zij bijmengen, wel degelijk meetellen wat hun verplichtingen betreft. Wel werden ten opzichte van de huidige werkingsregels voor het technisch dossier duidelijke deadlines voor respons ingeschreven, zodat leveranciers weten wanneer zij een antwoord mogen ontvangen. Dat biedt meer rechtszekerheid.

Normen artikel 7

De minister wenst verder artikel 7 van het wetsontwerp wat uitgebreider toe te lichten. Daarin worden de verplichtingen vastgesteld. In de eerste paragraaf wordt de algemene doelstelling opgenomen. Die stijgt geleidelijk naar 13,9 % in 2030.

In de tweede paragraaf wordt de doelstelling voor geavanceerde biobrandstoffen vastgelegd.

In de derde paragraaf wordt een minimale fysieke bijmenging van biobrandstoffen vastgelegd. Deze maatregel moet het mogelijk maken om een referentie-aandeel biobrandstoffen vast te kunnen stellen bij staalnames. Het geldt echter ook als een overgangsmaatregel van de verplichtingen die golden onder de wet van 17 juli 2013, waar enkel aan de verplichting kon worden voldaan via fysieke bijmenging in de eigen producten, naar de verplichtingen in deze wet, aan dewelke ook – of deels – kan worden voldaan via energie-eenheden die van een andere onderneming werden overgenomen. Daarom wordt ook voorzien in een geleidelijke verlaging van de fysieke bijmengingsplicht van biobrandstoffen. Volgens de minister vindt er dus een evolutie plaats naar een soort van digitale bijmenging. In de RED III zal dat principe nog verder uitgewerkt worden. Zo wordt de fysieke bijmenging geleidelijk aan verlaagd.

In de vierde paragraaf worden drie limieten op bepaalde grondstoffen vastgelegd voor de bijdrage aan de verplichtingen:

— een beperking tot 2 % voor brandstoffen op basis van gerecycleerde koolstof (*recycled carbon fuels*). Deze limiet is ingegeven ten einde het eindige karakter van deze grondstoffen te weerspiegelen – het betreft immers nog steeds een brandstof van fossiele oorsprong. Zo moeten hernieuwbare bronnen afdoende worden gestimuleerd. De minister geeft als voorbeeld het *Steelanol*-project

de l'entreprise ArcelorMittal, qui, d'une part, n'est pas soumis à cette mesure (garantie d'une sécurité juridique pour les choix déjà opérés), mais qui, d'autre part, ne peut pas se développer davantage.

— 1 % pour les biocarburants qui ne sont pas produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale, ni à partir de matières premières avancées énumérées dans la partie A de l'annexe IX de la directive RED II, ni à partir de matières premières énumérées dans la partie B de la même annexe IX. Cette restriction reflète la nature limitée de ces matières premières. En outre, elle vise notamment à prévenir la fraude, ce qui permet, comme le souligne la ministre, de limiter les conflits pour ces matières premières avec d'autres secteurs, tels que les cosmétiques, le secteur oléochimique mais aussi l'industrie alimentaire, qui ont également besoin de ces matières premières pour des utilisations diverses, telles que la production de plastiques durables, de savons et de cultures fourragères. Il s'agit par exemple des acides gras, des esters d'acides gras, des cultures intermédiaires ou des graisses animales de catégorie 3 (soit des graisses animales non commercialisables). Les secteurs précités avaient fait part de leurs inquiétudes à la ministre en ce qui concerne la concurrence potentielle face à ces matières premières.

— 2 % pour les biocarburants produits à partir de matières premières énumérées dans la partie B de l'annexe IX de la directive RED II. Cela concerne l'huile de cuisson usagée, les graisses animales des catégories 1 et 2 (du matériel très pollué ou intoxiqué). L'utilisation de ces carburants est limitée, compte tenu de leur sensibilité à la fraude. La ministre renvoie à cet égard à un exemple aux Pays-Bas dans lequel de l'huile de palme polluée a été délibérément utilisée.

Le § 5 prévoit que le palmier, le soja et tout biocarburant futur à forte teneur en glucides ne peuvent pas être pris en compte pour répondre aux obligations. Ces carburants présentent un risque élevé de modification indirecte de l'affectation des sols et ne peuvent dès lors pas être considérés comme durables.

Enfin, le § 6 porte sur la suppression progressive de la contribution des biocarburants de première génération, en établissant une distinction entre le biodiesel, d'une part, et le bioéthanol et les carburants gazeux, d'autre part. Selon la ministre, cette distinction est motivée par le fait que le biodiesel de première génération (produit à partir de cultures oléagineuses) émet des émissions de carbone beaucoup plus élevées que le bioéthanol.

Ce paragraphe prévoit le scénario d'élimination suivant:

van ArcelorMittal, dat met deze maatregel enerzijds niet wordt getroffen (bieden van rechtszekerheid voor keuzes die reeds werden gemaakt) maar anderzijds niet verder kan groeien.

— 1 % voor biobrandstoffen die niet geproduceerd zijn uit voedsel- en voedergewassen, noch uit geavanceerde grondstoffen opgenomen in deel A van annex IX van de RED II, noch uit de grondstoffen opgenomen in deel B van diezelfde annex IX. Deze beperking is een reflectie van het eindige karakter van deze grondstoffen. Daarnaast heeft deze limiet onder andere ook tot doel om fraude tegen te gaan en, zo benadrukt de minister, om conflicten voor deze grondstoffen met andere sectoren te beperken, zoals cosmetische sector, de oleochemische sector maar ook de voedingsindustrie, die deze grondstoffen ook nodig hebben voor allerlei toepassingen zoals het maken van groene plastics, zeep en voedergewassen. Het gaat bijvoorbeeld om vetzuren, vetzuuresters, intermediaire gewassen of dierlijke vetten van categorie 3 (dierlijke vetten die economisch niet "vermarktbaar" zijn). De voornoemde sectoren hadden hun ongerustheid over deze mogelijke concurrentie t.a.v. deze grondstoffen kenbaar gemaakt aan de minister.

— 2 % voor biobrandstoffen geproduceerd uit de grondstoffen opgenomen in deel B van annex IX van de RED II. Het betreft gebruikte bak- en braadolie en dierlijke vetten van de categorieën 1 en 2 (zeer vervuild of geïntoxiceerd materiaal). Het gebruik van deze brandstoffen wordt gelimiteerd wegens hun fraudegevoeligheid. De minister verwijst daarbij naar een Nederlands voorbeeld van bewust vervuilde palmolie.

In paragraaf 5 wordt bepaald dat palm, soja en alle eventuele toekomstige *high-iluc* biobrandstoffen niet kunnen meetellen om aan de verplichtingen te voldoen. Deze brandstoffen leiden tot een hoog risico van indirecte veranderingen in landgebruik en kunnen daarom niet als duurzaam aanzien worden.

Paragraaf 6, ten slotte, gaat over de geleidelijke afbouw van de bijdrage van de eerste generatie biobrandstoffen, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen biodiesel enerzijds en bio-ethanol en gasvormige brandstoffen anderzijds. Dit onderscheid is volgens de minister ingegeven door de vaststelling dat bij biodiesel van de eerste generatie (uit oliehoudende gewassen) een veel hogere CO₂-uitstoot wordt vastgesteld dan bij bio-ethanol.

Het afbouwscenario in deze paragraaf als volgt vastgelegd:

En ce qui concerne le biodiesel de première génération:

- en 2024: 6 % (de tous les carburants diesel);
- en 2025: 5 %;
- en 2030: 2,5 %;

En ce qui concerne le bioéthanol et les combustibles gazeux de première génération:

- en 2024: 6,5 % (de tous les types d'essence et de carburants gazeux);
- en 2027: 5,5 %;
- en 2030: 4,5 %.

Les dispositions prévues à l'article 7 constituent, avec le registre, le cœur de la proposition de loi.

Sanctions

L'article 10 prévoit des amendes administratives afin de rendre les obligations incluses dans cette loi suffisamment contraignantes. Les cas suivants sont concernés par ces sanctions:

- le non-respect des obligations de déclaration;
- le non-respect des obligations visées à l'article 7;
- le non-paiement de la contribution aux coûts du registre.

Lors de la fixation des amendes, la DG Énergie tiendra toujours compte de la gravité de l'infraction.

Enfin, cette loi apporte également un certain nombre de modifications à la loi sur l'électricité et à la loi sur le gaz afin de transposer les obligations découlant de la directive RED II, pour autant qu'elles relèvent de la compétence de l'autorité fédérale.

La loi sur l'électricité prévoit une analyse quinquennale du soutien en matière d'énergies renouvelables et de la planification à long terme du soutien prévu ainsi qu'une évaluation quinquennale des obstacles et du potentiel d'autoconsommation d'énergies renouvelables. Ces compétences sont confiées à la CREG.

La loi sur le gaz reprend l'évaluation de la nécessité d'étendre le réseau de gaz afin d'intégrer du gaz provenant de sources renouvelables dans le cadre du plan d'investissement ainsi que l'obligation pour les gestionnaires du réseau de gaz, d'installation de stockage

Voor biodiesel van de eerste generatie:

- in 2024: 6 % (van alle dieselbrandstoffen);
- in 2025: 5 %;
- in 2030: 2,5 %;

Inzake bio-ethanol en gasvormige brandstoffen van de eerste generatie:

- in 2024: 6,5 % (van alle benzine en gasvormige brandstoffen);
- in 2027: 5,5 %;
- in 2030: 4,5 %.

Samen met het register vormen de bepalingen in artikel 7 de kern van het wetsvoorstel.

Sancties

Artikel 10 voorziet in administratieve boetes om de verplichtingen opgenomen in deze wet voldoende afdwingbaar te maken. Boetes kunnen worden opgelegd voor:

- het niet naleven van de rapporteringsverplichtingen;
- het niet naleven van de verplichtingen in artikel 7;
- het niet betalen van de bijdrage voor de kosten van het register.

Bij het vaststellen van de boetes zal de AD Energie ook steeds rekening houden met de ernst van de inbreuk.

Ten slotte brengt deze wet ook een aantal wijzigingen aan in de elektriciteitswet en in de gaswet, ter omzetting van de verplichtingen die voortkomen uit de RED II, voor zover deze binnen de bevoegdheid van de Federale Overheid vallen.

Wat de elektriciteitswet betreft, gaat het over de vijfjaarlijkse analyse van de steun voor hernieuwbare energie en de langetermijnplanning van de verwachte steun, en over de vijfjaarlijkse beoordeling van belemmeringen en het potentieel van zelfverbruik van hernieuwbare energie. Deze bevoegdheden worden aan de CREG gegeven.

In de gaswet wordt de evaluatie opgenomen van de nood tot uitbreiding van het gasnet ter integratie van gas opgewekt uit hernieuwbare bronnen in context van het investeringsplan, alsook de verplichting voor de beheerders van het gasnet en van de opslag- en

et d'installation de GNL de publier des prescriptions techniques et leurs tarifs de connexion de gaz issu de sources renouvelables. La loi charge par ailleurs la CREG de procéder, tous les cinq ans, à une évaluation des obstacles et du potentiel d'autoconsommation d'énergies renouvelables.

Contexte de la transposition de la directive

La ministre précise ensuite le contexte dans lequel s'inscrit la transposition de la directive RED II, ce qui lui permet d'anticiper éventuellement la question de savoir pourquoi celle-ci fait l'objet d'une transposition, sachant que la directive RED III a été adoptée par le Conseil de l'Énergie et sera votée au Parlement européen avant la fin du mois.

La ministre souligne d'abord que la transposition de la directive RED II tient compte autant que possible de l'avenir. Malgré l'arrivée de la nouvelle directive, il a été décidé de procéder à la transposition en droit belge de la directive RED II dès lors qu'elle renforce le cadre réglementaire sur plusieurs points importants, comme le réclamait le secteur. Cette transposition permettra de garantir la sécurité juridique aux projets d'investissement prévus.

Il s'agit par exemple de carburants à base de carbone recyclé. La ministre renvoie une fois encore au gaz de hauts fourneaux d'ArcelorMittal. L'utilisation de RFNBO (*Renewable Fuels of Non Biological Origin*), nouvellement repris dans la directive RED II est en plein essor, tout comme celle de l'hydrogène, par exemple, comme source d'énergie pour le transport routier lourd. Pour l'heure, le biogaz n'est, lui non plus, pas encore pris en compte dans le système d'incorporation. Enfin, la ministre indique que l'industrie du raffinage demande, depuis un certain temps déjà, une base légale en matière de cotraitement afin de pouvoir lancer les projets d'investissement en chantier. En outre, cela permettra d'éviter que nos raffineries subissent un désavantage concurrentiel vis-à-vis des raffineries néerlandaises.

En renonçant à un mélange purement physique par la transposition de la directive RED II, les autorités publiques se détachent, selon la ministre, de ce que prévoyait le Plan national énergie-climat (PNEC). Ce plan optait encore pour une maximisation du mélange physique, alors que le contenu de la directive RED II était déjà connu, ce qui surprend quelque peu la ministre. Selon elle, le PNEC était dès lors dépassé. Le PNEC permettait de surcroît de déroger à la trajectoire convenue, pour autant que des mesures d'atténuation soient prises et moyennant un monitoring annuel. Cette procédure existe par exemple déjà en matière d'électrification des véhicules de société.

LNG-installaties om technische voorschriften en aansluitingstarieven voor hernieuwbaar gas bekend te maken. En ook hier wordt aan de CREG de bevoegdheid toegewezen om een vijfjaarlijkse beoordeling te maken van de belemmeringen en het potentieel van zelfverbruik van hernieuwbare energie.

Context omzetting richtlijn

De minister schetst vervolgens de context van de omzetting van RED II, waarmee ze mogelijks denkt te anticiperen op de vraag waarom deze richtlijn nog wordt omgezet, wetende dat RED III-richtlijn ondertussen is aangenomen door de Energieraad en nog voor het einde van deze maand zal worden gestemd in het Europees Parlement.

De minister beklemtoont vooreerst dat bij de omzetting van de RED II-richtlijn zoveel mogelijk rekening werd houden met de toekomst. Ondanks de komst van de nieuwe richtlijn werd desalniettemin beslist om de RED II nog om te zetten in de Belgische wetgeving omdat die het regelgevend kader op een aantal belangrijke verbeterd. De sector was daarvoor vragende partij. Zo kan men rechtszekerheid geven aan investeringsprojecten die zijn gepland.

Het gaat dan bijvoorbeeld over de brandstoffen op basis van gerecycleerde koolstof. De minister verwijst verder opnieuw naar het hoogovengas van ArcelorMittal. Er is de inzet van RFNBOs, nieuw in de RED II, die opgang maakt, met bijvoorbeeld het gebruik aan van waterstof als energiebron voor zwaar wegtransport. Ook biogas telt op ogenblik nog niet mee in het systeem van bijmenging. En ten slotte geeft de minister aan dat de Belgische raffinagesector al langer vragende partij is voor een wettelijke basis voor co-processing om de investeringsprojecten die zij op stapel hebben staan, te kunnen uitvoeren. Bovendien kan daarmee een concurrentienadeel ten opzichte van Nederlandse raffinaderijen worden voorkomen.

Door met de omzetting van de RED II af te stappen van een louter fysieke bijmenging, maakt de overheid volgend de minister een andere keuze dan wat in het Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP) staat. Dat plan koos nog voor een maximalisatie van fysieke bijmenging, terwijl men al kennis had van wat in RED II-richtlijn ging staan, wat de minister enigszins verbaast. Voor haar was het NEKP daarom gedateerd. Bovendien kon volgens het NEKP afgeweken worden van het afgesproken traject mits er mitigerende maatregelen zouden genomen worden, met een jaarlijkse monitoring. Dit gebeurt bijvoorbeeld reeds voor wat de elektrificatie van de bedrijfswagens betreft.

Enfin, la ministre tient à rappeler aux membres de la commission que le projet de loi est soumis à la procédure TRIS, qui vise à contrer les obstacles techniques au commerce. La période de *statu quo* de trois mois, au cours de laquelle le projet de loi ne peut pas être soumis au vote, prend fin le 26 juin et la Commission n'a envoyé aucune notification jusqu'à présent. La ministre suppose donc que tout est en ordre pour l'Union européenne, mais elle prévoit encore de vérifier une dernière fois qu'aucune notification ne lui soit parvenue avant d'inscrire le vote du projet de loi à l'ordre du jour de la séance plénière.

III. — DISCUSSION GÉNÉRALE

A. Questions et observations des membres

M. Bert Wollants (N-VA) remercie la ministre pour ses explications. Il souligne que la réglementation européenne en matière d'énergie renouvelable et sa transposition ont également un impact sur d'autres niveaux de pouvoir en Belgique. Certains passages de l'accord de gouvernement flamand traitent également de la répartition des charges entre le niveau fédéral et le niveau régional. Le projet de loi à l'examen aurait, selon la ministre, fait l'objet d'une concertation avec les régions mais l'intervenant n'en trouve qu'une brève mention dans l'analyse d'impact de la réglementation. Il demande donc à la ministre de fournir des éclaircissements à propos de la discussion du projet de loi à l'examen au sein du comité de concertation.

Il aimerait obtenir, en particulier, des précisions à propos des préoccupations exprimées au sein de ce comité au sujet des conséquences des changements apportés par le projet par rapport au PNEC, par exemple en ce qui concerne l'abandon de l'objectif d'incorporation maximale de biocarburants. Cette modification pourrait entraîner un transfert des efforts nécessaires du niveau fédéral vers le niveau régional. Il souhaite également obtenir davantage de précisions à propos de l'obligation de rapportage qui aurait été convenue avec les régions au sein du comité de concertation. Est-il vrai que le pouvoir fédéral s'est engagé à prendre des mesures de compensation au cas où le monitoring révélerait l'existence d'un risque de transfert des efforts vers les régions? De quelles mesures s'agira-t-il? Quand le premier rapport à ce sujet sera-t-il établi?

L'intervenant souhaite ensuite évoquer les réserves émises par le secteur à l'égard du projet de loi à l'examen. Les sociétés concernées s'attendent à des modifications.

Tot slot herinnert de minister de commissieleden eraan dat het wetsontwerp het voorwerp is van de TRIS-procedure, die bedoeld is om technische handelsbelemmeringen tegen te gaan. De standstill-termijn van drie maanden waarbinnen het wetsontwerp niet mag worden gestemd, is op 26 juni verstreken en tot nader order werd geen kennisgeving van de Commissie ontvangen. De minister gaat er dan ook van uit dat voor Europa alles in orde is, maar plant nog een laatste controle van een eventuele kennisgeving alvorens de stemming van het wetsontwerp in plenaire zitting te agenderen.

III. — ALGEMENE BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Bert Wollants (N-VA) dankt de minister voor de toelichting van het voorstel. Hij wijst erop dat de Europese regelgeving inzake hernieuwbare energie en de omzetting ervan ook effect heeft op andere bevoegdheidsniveaus in dit land. Ook in het Vlaamse regeerakkoord staan passages over de verdeling van de lasten tussen het federale en gewestelijke niveau. Dit wetsontwerp zou ook overlegd zijn met de gewesten, maar daar vindt de spreker slechts één kleine vermelding over terug in de regelgevingsimpactanalyse. Hij vraagt daarom aan de minister om wat toelichting te geven bij de bespreking van dit ontwerp in overlegcomité.

Hij wenst met name meer te weten te komen over de bezorgdheden die daar geformuleerd zouden zijn over de gevolgen van de aanpassingen in het ontwerp ten opzichte van het NEKP, zoals het afstappen van het streven naar maximale bijmenging. Dit zou tot een verschuiving van de nodige inspanningen kunnen leiden van het federale naar het regionale niveau. Hij wenst ook meer uitleg over de rapportageverplichting die zou zijn afgesproken met de gewesten op het overlegcomité. Klopt het dat de federale overheid zich engageert om compenserende maatregelen te treffen, indien uit de monitoring zou blijken dat er een verschuiving dreigt te gebeuren van de inspanningen naar de gewesten? Over welke maatregelen gaat het? Wanneer wordt daarover de eerste keer gerapporteerd?

Verder wenst de spreker in te gaan op de bedenkingen die de sector heeft bij dit wetsontwerp. De betrokken maatschappijen verwachten dat er een aanpassingen

Des modifications sont-elles souhaitables et, si oui, pourront-elles être mises en œuvre? M. Wollants passe ensuite en revue les cinq réserves exprimées par le secteur:

Premièrement, le secteur craint que la loi ne devienne rapidement obsolète, sachant que les objectifs de la directive RED III sont déjà connus, ce qui explique la suggestion de rendre l'obligation d'incorporation de biocarburants nettement plus stricte afin de répondre immédiatement aux normes RED III. L'intervenant demande à la ministre si cela a été envisagé. Ou compte-t-elle élaborer, assez rapidement après l'adoption du projet de loi à l'examen, un nouveau projet qui serait conforme à la directive RED III?

Une deuxième préoccupation concerne l'augmentation progressive (de 0,22 % à 4,2 % en 2030) de la proportion de biocarburants avancés. Compte tenu des investissements nécessaires pour y parvenir, le secteur souhaiterait que ces objectifs soient revus à la hausse, avec l'imposition d'une norme minimale de 4,2 % dès 2027. Pourquoi cette proposition n'a-t-elle pas été inscrite dans le projet de loi?

Troisièmement, le secteur se demande si le choix d'une élimination progressive asymétrique du biodiesel et du bioéthanol de première génération est scientifiquement fondé. Ces biocarburants pourraient en effet jouer un rôle compensatoire utile dans le cadre de l'élimination progressive des biocarburants présentant un potentiel important de changement indirect d'affectation des sols (*high-iluc*). Cela permettrait, dans la foulée, de déjà se rapprocher des objectifs de la directive RED III.

Une quatrième proposition du secteur concerne la restriction, inscrite dans le projet, portant sur les biocarburants non avancés qui renvoient à l'annexe 4. Le secteur propose de ne pas restreindre la part des biocarburants produits à partir de cultures intermédiaires et de cultures de couverture. Selon le secteur, ces cultures peuvent fonctionner comme des puits de carbone. Cette proposition est-elle conforme à la directive qui devra être transposée?

La cinquième et dernière réserve concerne, elle aussi, la restriction pesant sur les biocarburants non avancés. Selon l'industrie, la limite proposée ne serait plus conforme à la directive RED III. Cela ne va-t-il pas dans la mauvaise direction? Le secteur souhaiterait porter la part des biocarburants de ce type à 3,4 % d'ici 2030.

Enfin, M. Wollants s'inquiète de la haute technicité du projet de loi. Toutes les formulations sont-elles correctes? L'intervenant épingle par exemple la définition contenue au point 22, qui lui semble incomplète. Il recommande

zou komen. Zijn die wenselijk en haalbaar? Hij overloopt vervolgens de vijf geformuleerde bedenkingen:

Ten eerste vreest de sector dat de wet snel achterhaald zal zijn gezien het feit dat de RED III-doelstellingen reeds gekend zijn. Vandaar de suggestie om de bijmengverplichting drastisch te verhogen zodat meteen aan de RED III-normen wordt voldaan. De spreker vraagt aan de minister of dat werd overwogen. Of gaat zij na de goedkeuring van dit wetsontwerp op relatief korte termijn een nieuw ontwerp uitwerken dat beantwoordt aan de RED III-richtlijn?

Een tweede bezorgdheid gaat over de geleidelijke verhoging (van 0,22 % tot 4,2 % in 2030) van het aandeel geavanceerde biobrandstoffen. Met het oog op de investeringen die daarvoor moeten worden gedaan, wenst de sector die doelstellingen te verhogen en reeds in 2027 een minimumnorm van 4,2 % te hanteren. Waarom werd dit niet opgenomen in het wetsontwerp?

Ten derde vraagt de sector zich af of de keuze voor de ongelijke uitfasering van de eerste generatie biodiesel en de eerste generatie bio-ethanol wetenschappelijk onderbouwd is. Deze biobrandstoffen zouden namelijk nuttige compenserende rol kunnen spelen wanneer de *high indirect land use change (high-iluc)* biobrandstoffen worden uitgefaseerd. Dat zou meteen ook een stap in de richting van de RED-III doelstellingen zijn.

Een vierde voorstel van de sector betreft de opgenomen beperking op niet-geavanceerde biobrandstoffen uit grondstoffen van bijlage 4. Voor de intermediaire en bodembedekkende gewassen stelt men voor om die niet te beperken. De sector geeft aan dat deze gewassen voor een permanente koolstofverankering in de bodem kunnen zorgen. Is dat conform de om te zetten richtlijn?

De vijfde en laatste bedenking gaat over diezelfde beperking op niet-geavanceerde biobrandstoffen. Die limiet zou volgens de sector niet meer in lijn zijn met de RED-III richtlijn. Zetten we daar dan geen stap in de verkeerde richting? De sector zou het percentage van dat type biobrandstoffen willen optrekken tot 3,4 % in 2030.

Tot slot maakt de spreker zich zorgen over de hoge technicité van het wetsontwerp. Zijn alle formuleringen correct? De definitie in punt 22 lijkt bijvoorbeeld onvolledig te zijn. Hij beveelt aan om de tekst nog eens

une relecture attentive du texte et plaide en faveur de la rédaction d'une note de légistique, ajoutant que l'on dispose du temps nécessaire à cet effet étant donné que la date du vote sur le projet de loi en séance plénière n'est pas encore fixée.

Mme Séverine de Laveleye (Ecolo-Groen) estime que la transposition de la directive RED II est extrêmement importante dans le contexte européen actuel. En effet, l'Europe s'est non seulement engagée à être neutre en carbone pour 2050, mais aussi à diminuer ses émissions de gaz à effet de serre de 55 % d'ici à 2030. La transposition de RED II constitue à cet égard un levier important, mais aussi un défi important en particulier pour le secteur du transport, puisque ce dernier contribue à hauteur d'un quart aux émissions totales de gaz à effet de serre au niveau européen.

L'oratrice souligne que les écologistes privilégient des choix réellement durables pour l'avenir du transport, y compris du transport lourd. Pour ce dernier, il existe aussi des alternatives au transport routier. Mais, vu que le biodiesel est immédiatement disponible, il était important que la ministre propose des solutions concrètes, sans tomber dans de fausses solutions, comme le sont les agrocarburants dommageables pour le climat, pour la santé et pour les droits humains.

L'intervenante réagit ensuite à la proposition de résolution DOC 55 2709/001. Elle rappelle que le gouvernement a d'ores et déjà avancé de manière très concrète sur la question des agrocarburants non durables. Ainsi, l'huile de palme et l'huile de soja sont définitivement sortis des agrocarburants au niveau belge. Ce n'est pas un détail, vu que, en 2021, l'huile de palme représentait encore environ 30 % des agrocarburants utilisés en Belgique. En ce qui concerne l'huile de soja, elle représentait, en 2021, encore plus d'un tiers des agrocarburants de première génération. Ce choix ambitieux du gouvernement a donc eu un impact sur une consommation plus durable en Belgique.

Le présent projet de loi constitue une pas supplémentaire. Il s'agit de diminuer fortement les autres carburants de première génération. L'objectif est d'arriver, en 2030, à 2,5 % de biodiesel et à 4,5 % pour le bioéthanol. Mme de Laveleye souligne qu'il était important d'avancer plus rapidement pour le biodiesel qui a des impacts environnementaux et climatiques plus importants que le bioéthanol.

Le groupe Ecolo-Groen regrette qu'on n'ait pas pu fixer un objectif de 0 % en 2030. Mais, il est conscient que le présent projet de loi est le résultat d'un compromis

grondig na te lezen, en stuurt aan op het vragen van een wetgevingstechnische nota. Er zou daar nog voldoende tijd voor zijn omdat de stemming van het ontwerp in plenaire zitting nog niet vastligt.

Mevrouw Séverine de Laveleye (Ecolo-Groen) is van oordeel dat de omzetting van de richtlijn RED II uiterst belangrijk is in de huidige Europese context. Europa heeft zich er immers niet alleen toe verbonden om tegen 2050 koolstofneutraal te zijn, maar ook om tegen 2030 de uitstoot van broeikasgassen met 55 % te verminderen. De omzetting van RED II is in dit opzicht een belangrijke hefboom, maar ook een aanzienlijke uitdaging, in het bijzonder voor de vervoerssector, aangezien die goed is voor een kwart van de totale uitstoot van broeikasgassen op Europees niveau.

De spreekster benadrukt dat de groenen voorstander zijn van écht duurzame keuzes voor de toekomst van het vervoer, van het zwaar vervoer inbegrepen. Wat dat laatste betreft, zijn er ook alternatieven voor het wegvervoer. Aangezien biodiesel onmiddellijk beschikbaar is, kwam het er voor de minister echter op aan concrete oplossingen voor te stellen, zonder in de val te trappen van valse oplossingen, zoals de voor het klimaat, voor de gezondheid en voor de mensenrechten schadelijke agrobrandstoffen.

Vervolgens gaat de spreekster in op voorstel van resolutie DOC 55 2709/001. Ze wijst erop dat de regering al heel concrete vooruitgang heeft geboekt op het gebied van de niet-duurzame agrobrandstoffen. Zo werden palmolie en sojaolie definitief uitgefaseerd als agrobrandstoffen op Belgisch niveau. Dat is geen detail want in 2021 was palmolie nog goed voor ongeveer 30 % van de in België gebruikte agrobrandstoffen. Sojaolie was in 2021 nog goed voor meer dan een derde van de agrobrandstoffen van de eerste generatie. Die ambitieuze keuze van de regering heeft dus een weerslag gehad op een duurzamere consumptie in België.

Met het onderhavige wetsontwerp wordt een bijkomende stap gezet. Beoogd wordt het gebruik van de andere brandstoffen van de eerste generatie aanzienlijk te verminderen. In 2030 zou het aandeel biodiesel nog maar 2,5 % en het aandeel bio-ethanol nog maar 4,5 % bedragen. Mevrouw de Laveleye benadrukt dat het belangrijk was om sneller vooruitgang te boeken op het gebied van biodiesel, die een grotere impact heeft op het milieu en het klimaat dan bio-ethanol.

De Ecolo-Groen-fractie vindt het jammer dat het niet mogelijk was om tegen 2030 0 % als doelstelling vast te leggen. Ze beseft echter dat dit wetsontwerp het

au sein de la majorité et d'une large concertation avec le secteur concerné. Même si le résultat n'est pas aussi ambitieux qu'espéré, l'intervenante est satisfaite qu'on puisse enfin avancer de manière concrète plutôt que d'en rester au stade des promesses.

Mme de Laveleye revient enfin sur la limite proposée par le projet de loi à l'examen en ce qui concerne les graisses animales de catégorie 3. Elle signale que la directive RED II avait fait l'impasse sur cette catégorie, alors même qu'elle prévoyait des limites pour les graisses animales de catégories 1 et 2. Or, les graisses animales de catégorie 3 peuvent être utilisées dans l'alimentation humaine et animale ainsi que dans le secteur de l'oléo-chimie. Si ces secteurs n'y ont pas ou plus accès, ils seront contraints de se tourner à nouveau vers d'autres produits tels que l'huile de palme. L'oratrice renvoie, à cet égard, à une étude récente de l'ONG Transport et Environnement intitulée "*Pigs do fly*", laquelle alerte sur les aspects délétères des graisses animales de catégorie 3 et sur le fait qu'elles ne constituent pas une solution pour le transport lourd et pour l'aviation, puisqu'il faudrait 8.800 cochons pour effectuer un aller simple en avion entre Paris et New-York. Il est donc positif que le présent projet de loi fixe des limites à l'utilisation de ces graisses dans les agrocarburants.

En conclusion, Mme de Laveleye estime que le projet de loi constitue un pas en avant très concret, même s'il ne répond pas à toutes les aspirations des écologistes. Elle invite en outre les industriels à se préparer à une sortie des agrocarburants à base de denrées alimentaires d'ici à 2030. Elle affirme que son groupe soutiendra le projet de loi, mais pas la proposition de résolution DOC 55 2709/001.

M. Malik Ben Achour (PS) demande tout d'abord les raisons du retard pris dans la transposition de la directive RED II, dès lors que la date limite de transposition était fixée au 30 juin 2021.

Sur le fond, l'intervenant estime que la question des biocarburants est préoccupante. Il existe en effet des impacts sociaux dans les pays en développement où l'utilisation des terres pour la production des matières premières servant aux biocarburants a des conséquences pour les populations locales: expulsions, dépossessions, destructions de l'agriculture paysanne, dégradations des conditions de travail, pertes de revenu, accès limité à l'alimentation, etc. Les biocarburants ont également un impact négatif sur le climat. Ainsi, le rapport Globiom de 2016 souligne que les biodiesels de première génération produits à partir de colza, palmier à huile, soja ou tournesol, émettaient en moyenne plus de 1,75 fois

résultat is van een compromis binnen de meerderheid en van een breed overleg met de betrokken sector. Het resultaat is weliswaar niet zo ambitieus als gehoopt, maar de spreekster is tevreden dat eindelijk concrete vooruitgang wordt geboekt in plaats van in het stadium van de beloftes te blijven hangen.

Tot slot gaat mevrouw de Laveleye in op de door het ter bespreking voorliggende wetsontwerp voorgestelde beperking inzake de dierlijke vetten van categorie 3. Ze wijst erop dat die categorie niet aan bod kwam in RED II, terwijl die richtlijn wel beperkingen heeft ingesteld voor de dierlijke vetten van de categorieën 1 en 2. De dierlijke vetten van categorie 3 kunnen echter worden gebruikt in menselijke en dierlijke voeding, alsook in de oleo-chemische sector. Indien die sectoren er geen toegang (meer) toe hebben, zullen ze moeten overschakelen op andere producten zoals palmolie. In dat verband verwijst de spreekster naar een recent onderzoek van de ngo *Transport & Environment* (getiteld *Pigs do fly*) waarin wordt gewaarschuwd voor de schadelijke aspecten van de dierlijke vetten van categorie 3 en voor het feit dat ze geen oplossing zijn voor het zwaar vervoer en voor de luchtvaart, aangezien er 8.800 varkens nodig zouden zijn voor een enkele vlucht tussen Parijs en New York. Het is dus een goede zaak dat dit wetsontwerp beperkingen vastlegt voor het gebruik van die vetten in agrobrandstoffen.

Samenvattend, vindt mevrouw De Laveleye het wetsontwerp een heel concrete stap vooruit, ook al komt het niet aan alle verlangens van de groenen tegemoet. Voorts roept ze de industrie op zich voor te bereiden om tegen 2030 helemaal van uit voedsel verkregen agrobrandstoffen af te stappen. Ze geeft aan dat haar fractie het wetsontwerp zal steunen, maar dat ze voorstel van resolutie DOC 55 2709/001 niet steunt.

De heer Malik Ben Achour (PS) vraagt eerst waarom de omzetting van de richtlijn RED II vertraging heeft opgelopen aangezien de uiterste datum voor omzetting 30 juni 2021 was.

De spreker vindt het vraagstuk van de biobrandstoffen zorgwekkend. Er is immers een sociale weerslag in de ontwikkelingslanden, waar het landgebruik om grondstoffen te produceren voor biobrandstoffen gevolgen heeft voor de lokale bevolking: uitzettingen, onteigeningen, de vernietiging van de kleinschalige landbouw, slechtere arbeidsomstandigheden, verlies van inkomen, beperkte toegang tot voedsel enzovoort. Daarnaast hebben de biobrandstoffen negatieve gevolgen voor het klimaat. Zo benadrukt het GLOBIOM-verslag uit 2016 dat de biodiesels van de eerste generatie (verkregen uit koolzaad, oliepalm, soja of zonnebloem) gemiddeld meer dan 1,75 keer meer CO₂ uitstoten dan fossiele diesel.

plus de CO₂ que le diesel fossile. Enfin, sur le plan des impacts environnementaux, on observe une perte de biodiversité, une destruction d'écosystèmes, une pollution des eaux et des sols ainsi qu'une érosion de ces derniers. Ces impacts peuvent être liés à un phénomène qui s'est fortement développé avec les biocarburants: le changement d'affectation des sols, consistant à utiliser les sols, non plus pour produire de l'alimentation, mais des carburants.

L'orateur fait cependant remarquer que les impacts des biocarburants diffèrent d'un type à l'autre, de même que selon leur lieu de production, ce qui a été pris en compte dans le présent projet de loi. Ainsi, la majorité des biodiesels actuellement consommés en Belgique sont issus de zones extra-européennes, où la grande majorité des impacts négatifs cités sont observés. Aussi, les restrictions prévues par le projet de loi à l'examen pour ces carburants sont plus grandes que, par exemple, celles imposées au bioéthanol, produit majoritairement en Belgique et en Europe. Ces mesures ciblées vont dans le bon sens, à plus forte raison qu'elles s'accompagnent de dispositions plus ambitieuses que la directive en ce qui concerne la catégorie des biocarburants de première génération et l'intégration de biocarburants plus durables au secteur des transports d'ici la fin de la décennie.

Il y a plus d'un an, le groupe PS avait déposé une proposition de résolution demandant au gouvernement de mettre en place un monitoring des impacts négatifs des biocarburants consommés en Belgique. M. Ben Achour est dès lors satisfait de constater que ce projet de loi prévoit qu'une étude de durabilité sera réalisée tous les deux ans, avec un accent particulier mis non seulement sur les effets sur l'environnement, la biodiversité, le climat, mais également sur les impacts sociaux liés à la production de ces carburants. Il déplore au passage le manque d'attention portée par la directive RED II à la question des impacts sur les populations locales, sur les droits des femmes ainsi que sur l'accès à l'alimentation et à l'agriculture.

L'intervenant constate qu'une directive RED III est actuellement en cours d'élaboration au niveau européen. Il s'agira d'une mise à jour de la directive RED II dont le présent projet de loi constitue la transposition en droit belge. Il demande dans quelle mesure la future adoption de la nouvelle directive RED III a été anticipée dans le projet de loi à l'examen.

M. Kurt Ravyts (VB) s'interroge tout d'abord sur les raisons du retard pris pour cette transposition partielle de la directive RED II. En outre, pourquoi y a-t-il eu deux avant-projet de loi différents?

Wat tot slot de weerslag op het milieu betreft, worden een verlies aan biodiversiteit, de vernietiging van ecosystemen, water- en bodemvervuiling en erosie vastgesteld. Die weerslag kan worden gekoppeld aan een verschijnsel dat samen met de biobrandstoffen sterk is toegenomen, namelijk de veranderingen in landgebruik, waarbij het land niet meer wordt gebruikt om voedsel maar om brandstoffen te produceren.

De spreker merkt echter op dat de impact van biobrandstoffen verschilt naargelang van de soort, evenals naargelang van hun plaats van productie. In dit wetsontwerp is daarmee rekening gehouden. Zo is het grootste deel van de thans in België verbruikte biodiesels afkomstig uit zones buiten Europa, waar ook de meeste negatieve gevolgen worden waargenomen. De beperkingen die het ter bespreking voorliggende wetsontwerp voor die brandstoffen beoogt in te stellen zijn dan ook groter dan, bijvoorbeeld, die welke worden opgelegd aan bio-ethanol, dat hoofdzakelijk in België en in Europa wordt geproduceerd. Die gerichte maatregelen zijn een stap in de goede richting, vooral omdat ze vergezeld gaan van bepalingen die ambitieuzer zijn dan de richtlijn wat de categorie biobrandstoffen van de eerste generatie en de integratie van duurzamere biobrandstoffen in de transportsector tegen het einde van het decennium betreft.

De PS-fractie heeft meer dan een jaar geleden een voorstel van resolutie ingediend waarbij aan de regering werd gevraagd een monitoring in te voeren van de negatieve gevolgen van de in België verbruikte biobrandstoffen. De heer Ben Achour stelt dan ook tevreden vast dat dit wetsontwerp beoogt te bepalen dat elke twee jaar een duurzaamheidsstudie zal worden uitgevoerd, waarbij niet alleen een bijzondere klemtoon zal worden gelegd op de gevolgen voor het milieu, de biodiversiteit, het klimaat maar ook op de sociale gevolgen die gepaard gaan met de productie van die brandstoffen. Hij betreurt dat de richtlijn RED II geen aandacht besteedt aan de gevolgen voor de lokale bevolking, voor de vrouwenrechten en voor de toegang tot voedsel en landbouw.

De spreker stelt vast dat op Europees niveau thans een richtlijn RED III wordt uitgewerkt. Dat zal een bijwerking zijn van de richtlijn RED II, waarvan dit wetsontwerp de omzetting in Belgisch recht beoogt. Hij vraagt in welke mate op de toekomstige aanneming van de nieuwe richtlijn RED III werd geanticipeerd in het ter bespreking voorliggende wetsontwerp.

De heer Kurt Ravyts (VB) vraagt zich vooreerst af waarom deze gedeeltelijke omzetting van de RED II vertraging heeft opgelopen. Waarom zijn er bovendien twee verschillende voorontwerpen van wet geweest?

Sur le fond, il s'associe aux remarques de M. Wollants concernant le phénomène de vases communicants par lequel la diminution de l'obligation d'incorporation de biocarburant dans les carburants fossiles pourrait avoir un effet sur la réalisation des objectifs climatiques flamands.

Les préoccupations du secteur ont été relayées par M. Wollants, mais il est exact que le secteur était demandeur d'une transposition de la directive RED II, compte tenu des évolutions technologiques de la dernière décennie sur le plan des énergies renouvelables.

Quant à la proposition de résolution DOC 55 2709, l'intervenant la considère comme irréaliste et ne la soutiendra donc pas.

Mme Marie-Christine Marghem (MR) fait remarquer que, dès lors que la Belgique renonce à déposer son Plan national Énergie-Climat avant le 30 juin 2023, le présent texte ne revêt plus de caractère urgent.

Sur le fond, l'oratrice estime que le présent projet de loi, censé contribuer à la décarbonation du secteur du transport, manque d'ambition. Ce manque d'ambition est d'autant plus étonnant que l'Union européenne vient de se mettre d'accord sur un rehaussement de ses ambitions, ce qui se traduit pas un nouvel objectif de 29 % d'énergie renouvelable dans le secteur du transport d'ici à 2030. Cet objectif, qui sera contenu dans la directive RED III, devra faire l'objet d'une transposition en droit belge au plus tard en 2025.

Cet objectif de 29 % d'énergie renouvelable constitue un réel défi pour le secteur du transport. Ne faudrait-il pas dès aujourd'hui revoir les ambitions belges à la hausse afin de donner un signal clair aux producteurs de biocarburants et offrir des alternatives solides au secteur du transport, au moment où l'Union européenne annonce une nouvelle taxe carbone sur les combustibles fossiles qui s'appliquera, non seulement aux grandes industries, mais aussi aux particuliers, à partir de 2027?

Mettre en place un cadre réglementaire réaliste permettrait de faire un bond en avant considérable, puisque le secteur du transport contribue pour environ un quart des émissions totales de gaz à effet de serre en Europe. Pour le transport lourd, les solutions de décarbonation ne sont pas très nombreuses, dès lors que l'électrification de ce type de transport ne sera pas possible avant une bonne dizaine d'années. C'est pourquoi, il faut dès maintenant recourir à toutes les technologies bas carbone et renouvelables existantes. La Belgique dispose d'un réseau routier très dense dont

Ten gronde sluit hij zich aan bij de opmerkingen van de heer Wollants inzake het fenomeen van communicerende vaten waarbij de vermindering van de verplichting om in de fossiele brandstoffen biobrandstof bij te mengen een effect kan hebben op het behalen van de Vlaamse klimaatdoelstellingen.

De heer Wollants heeft de bezorgdheden van de sector weergegeven, maar het klopt dat de sector vragende partij was voor de omzetting van de RED II-richtlijn, rekening houdend met de technologische evoluties inzake hernieuwbare energie van de jongste tien jaar.

De spreker acht voorstel van resolutie DOC 55 2709 onrealistisch en zal het dan ook niet steunen.

Mevrouw Marie-Christine Marghem (MR) merkt op dat de voorliggende tekst niet meer dringend is, aangezien België verzaakt aan de indiening van zijn Nationaal Energie- en Klimaatplan vóór 30 juni 2023.

De spreekster is ten gronde van oordeel dat dit wetsontwerp, dat wordt geacht bij te dragen tot het koolstofvrij maken van de transportsector, onvoldoende ambitieus is. Dat gebrek aan ambitie wekt des te meer verwondering daar de Europese Unie net een akkoord heeft bereikt over het verhogen van haar ambities, waarbij een nieuwe doelstelling van 29 % hernieuwbare energie in de transportsector tegen 2030 wordt nagestreefd. Die doelstelling, die zal worden opgenomen in richtlijn RED III, moet ten laatste in 2025 in het Belgisch recht zijn omgezet.

Die doelstelling van 29 % hernieuwbare energie vormt voor de transportsector een grote uitdaging. Moeten de Belgische doelstellingen niet onmiddellijk naar boven worden bijgesteld, om aan de producenten van biobrandstoffen een duidelijk signaal te geven en aan de transportsector degelijke alternatieven te bieden, op het moment dat de Europese Unie een nieuwe koolstofaks op fossiele brandstoffen aankondigt, die niet alleen op de grote industrieën, maar ook op de particulieren van toepassing zou zijn vanaf 2027?

Een regelgevend kader instellen zou een grote sprong voorwaarts mogelijk maken, aangezien de transportsector goed is voor ongeveer een kwart van de totale uitstoot van broeikasgassen in Europa. Er zijn niet veel oplossingen om het zwaar vervoer koolstofvrij te maken, aangezien de elektrificatie van dergelijke transportvorm pas binnen dik tien jaar mogelijk zal zijn. Daarom moet vanaf vandaag een beroep worden gedaan op alle bestaande koolstofarme en hernieuwbare technologieën. België heeft een zeer dicht wegennet waarvan de economische centra Antwerpen en Brussel sterk afhankelijk

les pôles économiques d'Anvers et de Bruxelles sont fort dépendants. Mme Marghem estime qu'on ne peut se permettre de fragiliser l'activité économique du pays par des décisions qui la rendraient moins concurrentielle que celle des pays voisins.

Par ailleurs, la guerre en Ukraine a montré à quel point il était primordial d'assurer la sécurité d'approvisionnement du pays, en diversifiant les sources d'approvisionnement en énergie et en gardant à l'esprit que le coût de l'énergie doit rester abordable tant pour les particuliers que pour les professionnels du transport. L'oratrice considère que le présent projet de loi n'intègre pas suffisamment ces enjeux.

Non seulement, le projet de loi manque d'ambition, mais il ne crée pas non plus un environnement légal sécurisant offrant un *level playing field* aux investisseurs. L'ambition pour les biocarburants avancés est insuffisante pour donner une perspective à l'industrie, laquelle a consenti d'importants investissements, de sorte que la production de biocarburants avancés est déjà possible sur le territoire belge, ce qui permettrait d'afficher un niveau d'ambition supérieure à l'objectif annoncé de 4,2 % d'ici à 2030. Pourquoi la ministre n'élargit-elle pas la gamme des biocarburants commercialisables, ce que recommande pourtant la Commission européenne? Pourquoi limiter à 1 % la contribution des biocarburants qui ne sont pas repris dans l'annexe IV de l'arrêté royal du 16 juillet 2014? Ne faudrait-il pas inciter davantage les investissements industriels nécessaires à la décarbonation du secteur du transport lourd? La Belgique ne devrait-elle pas, à cet égard, montrer l'exemple, à la veille de sa présidence du Conseil des ministres de l'Union européenne?

L'intervenante attire l'attention de la ministre sur le fait que le projet de loi à l'examen instaure une différence de traitement injustifiée entre l'élimination progressive du biodiesel et celle du bioéthanol de première génération. Cette différence de traitement est discriminatoire et risque de déboucher sur des recours juridictionnels. Cette insécurité juridique devrait être corrigée.

Mme Marghem signale aussi qu'elle a déposé une proposition de loi pour adapter la législation et les ambitions belges à la directive RED III. Dans ce contexte, il serait intéressant d'organiser des auditions du secteur.

L'oratrice tient également à souligner que, contrairement à ce que la ministre affirme, le secteur n'a pas été entendu, du moins pas dans son entièreté. Elle souligne en outre que l'étude "*Pigs do fly*" mentionnée par Mme de Laveleye ne donne pas un aperçu complet

zijn. Mevrouw Marghem is van oordeel dat men het zich niet kan veroorloven de economische activiteit van het land te verzwakken door beslissingen waardoor die activiteit minder concurrentieel zou worden dan die van de buurlanden.

Bovendien heeft de oorlog in Oekraïne aangetoond hoe fundamenteel het is de bevoorradingszekerheid van het land te waarborgen, door de energiebevoorradingsbronnen te diversifiëren en rekening te houden met het feit dat de energiekosten voor zowel de particulieren als de professionals uit de transportsector betaalbaar moeten blijven. De spreker vindt dat die uitdagingen onvoldoende zijn opgenomen in dit wetsontwerp.

Het wetsontwerp is niet alleen te weinig ambitieus, het creëert evenmin een vertrouwenwekkende juridische omgeving die investeerders gelijke kansen biedt. De ambitie voor de geavanceerde biobrandstoffen is ontoereikend om een perspectief te bieden aan de industrie, die aanzienlijke investeringen heeft gedaan, zodat de productie van geavanceerde biobrandstoffen al mogelijk is op het Belgisch grondgebied, waardoor een ambitieniveau zou kunnen worden aangekondigd dat hoger ligt dan de vooropgestelde doelstelling van 4,2 % tegen 2030. Waarom verruimt de minister het gamma van markt-klaare biobrandstoffen niet, wat de Europese Commissie nochtans aanbeveelt? Waarom wordt de bijdrage van de biobrandstoffen die niet zijn opgenomen in bijlage IV van het koninklijk besluit van 16 juli 2014 beperkt tot 1 %? Zouden de industriële investeringen die noodzakelijk zijn voor het koolstofvrij maken van de sector van het zwaar vervoer niet méér moeten worden gestimuleerd? Zou België op dat vlak niet het voorbeeld moeten geven, aan de vooravond van zijn voorzitterschap van de Raad van ministers van de Europese Unie?

De spreker vestigt de aandacht van de minister op het feit dat het voorliggende wetsontwerp zou leiden tot een ongerechtvaardigd verschil in behandeling tussen de afbouw van biodiesel en die van bioethanol van de eerste generatie. Dat behandelingsverschil is discriminerend en dreigt te worden aangevochten via het gerecht. Die rechtsonzekerheid zou moeten worden weggewerkt.

Mevrouw Marghem wijst er voorts op dat zij een wetsvoorstel heeft ingediend om de wetgeving en de Belgische ambities aan te passen aan de RED-III-richtlijn. In dat verband zouden hoorzittingen met de sector dienstig zijn.

De spreker beklemtoont voorts dat in tegenstelling tot de beweringen van de minister de sector niet werd gehoord, of toch niet volledig. Zij wijst erop dat de door mevrouw de Laveleye aangehaalde studie met de titel *Pigs do fly* geen compleet overzicht van de situatie behelst

de la situation et ne rend pas compte de la technicité de cette matière.

Dans le contexte actuel de crise, et au moment où l'Union européenne recule l'interdiction des moteurs thermiques, il serait souhaitable d'utiliser toutes les capacités renouvelables et décarbonées disponibles, sans changer le moteur des véhicules, d'autant plus que tout le monde n'aura pas la possibilité d'acheter un véhicule électrique et qu'il n'est en outre pas certain qu'on disposera de suffisamment d'électricité. Dans ce contexte, donner la possibilité d'utiliser des biocarburants avancés sans changer de moteur, permettrait aux citoyens de faire un énorme bond en avant qualitatif et de participer dès maintenant à la transition énergétique.

M. Jan Briers (cd&v) demande si et dans quelle mesure le présent projet de loi, une fois adopté, devra être adapté à la future adoption de la directive RED III.

Il souhaite aussi des précisions sur les secteurs qui ont été consultés dans le cadre de l'élaboration de ce projet de loi. Dans quelle mesure la ministre a-t-elle tenu compte des avis formulés par ceux-ci?

Enfin, est-ce que l'objectif de 14 % d'incorporation des biocarburants figurant dans le Plan national Énergie-Climat pourra être atteint?

M. Thierry Warmoes (PVDA-PTB), co-auteur de la proposition de résolution DOC 55 2709/001, constate que le gouvernement refuse la sortie progressive totale des biocarburants de première génération produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale, malgré le fait qu'il existe désormais de nombreuses études scientifiques démontrant l'impact négatif de ces biocarburants sur le climat, sur la biodiversité, sur l'utilisation des sols, sur les prix de l'alimentation, sur les droits humains, etc.

La sortie de l'huile de palme et de l'huile de soja des biocarburants à laquelle Mme de Laveleye a fait référence est totalement insuffisante, car il y a un effet de substitution. En effet, le secteur se tourne à présent vers l'huile de colza qui, du coup, augmente de prix, de sorte que l'industrie alimentaire qui utilisait beaucoup d'huile de colza se tourne à présent vers l'huile de palme. C'est la raison pour laquelle une sortie progressive partielle ne sert à rien et il faut opter pour une sortie progressive totale.

L'intervenant retrace ensuite la marche arrière opérée par le groupe Ecolo-Groen. Ainsi, en juin 2021, la ministre avait annoncé son intention de procéder à une sortie totale des biocarburants produits à partir de

en geen rekening houdt met de technische complexiteit van de materie in kwestie.

In de huidige crisiscontext en nu de Europese Unie het verbod op verbrandingsmotoren uitstelt, zou het wenselijk zijn alle beschikbare hernieuwbare en koolstofvrije capaciteit in te zetten, zonder dat van voertuigmotor moet worden veranderd, temeer daar niet iedereen een elektrische wagen zal kunnen aanschaffen en het bovendien onzeker is dat er genoeg elektriciteit zal zijn. In die context zou de mogelijkheid om geavanceerde biobrandstoffen te gebruiken zonder van motor te veranderen, het voor de burgers mogelijk maken om kwalitatief een heel grote stap voorwaarts te zetten en nu al deel te nemen aan de energietransitie.

De heer Jan Briers (cd&v) vraagt of en in welke mate het voorliggende wetsontwerp na de aanneming ervan zal moeten worden aangepast aan de in de toekomst aan te nemen RED-III-richtlijn.

Hij wil ook verduidelijking over de sectoren die in het kader van de uitwerking van dit wetsontwerp werden geraadpleegd. In welke mate heeft de minister rekening gehouden met hun adviezen?

Zal tot slot de in het Nationaal Energie- en Klimaatplan opgenomen doelstelling dat 14 % biobrandstof moet worden bijgemengd, kunnen worden waargemaakt?

De heer Thierry Warmoes (PVDA-PTB), mede-indiener van het voorstel van resolutie DOC 55 2709/001, stelt vast dat de regering weigert om over te gaan tot de geleidelijke volledige afbouw van eerstegeneratiebiobrandstoffen op basis van landbouwgewassen die bestemd zijn voor menselijke of dierlijke voeding. Nochtans liggen thans talrijke wetenschappelijke studies voor waaruit blijkt dat dergelijke biobrandstoffen een negatieve weerslag hebben op het klimaat, op de biodiversiteit, op het grondgebruik, op de voedingsprijzen, op de mensenrechten enzovoort.

De door mevrouw de Laveleye aangehaalde uitbanning van palm- en sojaolie in biobrandstoffen is volstrekt ontoereikend wegens een substitutie-effect. De brandstofsector schakelt nu immers over op koolzaadolie, waardoor de prijs van dat product stijgt en de voedingsindustrie, die veel koolzaadolie afnam, thans haar toevlucht neemt tot palmolie. Om die reden dient een gedeeltelijke afbouw tot niets en moet worden gekozen voor een volledige uitfasering.

De spreker schetst vervolgens de bocht van de Ecolo-Groenfractie. In juni 2021 had de minister haar voornemen aangekondigd om volledig af te stappen van biobrandstoffen op basis van voor menselijke of

cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale, en 2027 pour le biodiesel, et en 2030 pour le bioéthanol. Le 6 avril 2022, le groupe Ecolo-Groen a publié un communiqué de presse annonçant une sortie totale des biocarburants produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale, en 2025 pour le biodiesel, et en 2030 pour le bioéthanol. Le 16 juillet 2022, groupe Ecolo-Groen a déposé la proposition de loi dans ce sens (DOC 55 2757/001) laquelle prévoyait une sortie totale des biocarburants produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale, en 2025 pour le biodiesel, mais seulement en 2035 pour le bioéthanol. À présent, avec le présent projet de loi, il n'y a plus aucune sortie totale des biocarburants produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale, puisque celui-ci prévoit encore 2,5 % de biodiesel et 4,5 % de bioéthanol en 2030.

M. Warmoes souligne que la sortie totale n'est pas une demande propre au groupe PVDA-PTB. Il s'agit d'une demande émanant du monde associatif, syndical, environnemental, de la coopération au développement, qui estime que les terres agricoles doivent être utilisées pour produire de la nourriture, et non pas pour produire des carburants.

Quant à la directive RED III, l'orateur fait remarquer qu'elle ne prévoit pas la sortie progressive des biocarburants produits à partir d'huile de soja. Il ajoute que les pourcentages de réduction sont déterminés politiquement et ne sont en rien basés sur des données scientifiques. Ainsi, les biocarburants de première génération comptent encore pour 50 % des réductions des émissions de gaz à effet de serre, alors qu'en réalité ils font augmenter les émissions nettes. Il est donc clair que la Belgique doit prendre ses responsabilités et ne pas attendre qu'une solution intervienne au niveau européen.

Pour l'intervenant, il est curieux que l'analyse d'impact du projet de loi à l'examen signale un impact positif sur les ressources naturelles, alors que ce devrait être l'inverse, vu que l'usage des biocarburants de première génération est bétonné par le présent projet de loi, lequel impose même un pourcentage minimum d'incorporation de biocarburants.

Pour finir, M. Warmoes demande des précisions sur la manière dont ce projet de loi contribuerait, selon les dires de la ministre, "à la promotion et à la facilitation de l'autoconsommation d'énergies renouvelables".

dierlijke voeding bestemde landbouwgewassen. Dat zou in 2027 gebeuren voor biodiesel en in 2030 voor bioethanol. Op 6 april 2022 heeft de Ecolo-Groenfractie een perscommuniqué verspreid waarin werd aangekondigd dat biobrandstoffen op basis van voor menselijke of dierlijke voeding bestemde landbouwgewassen volledig zouden worden uitgebannen vanaf 2025 wat biodiesel betreft en vanaf 2030 wat bioethanol betreft. Op 16 juli 2022 heeft de Ecolo-Groenfractie daartoe een wetsvoorstel ingediend (DOC 55 2757/001). Dat strekt ertoe om voor biodiesel vanaf 2025 volledig af te stappen van biobrandstoffen op basis van voor menselijke of dierlijke voeding bestemde landbouwgewassen, maar voor bioethanol pas vanaf 2035. In het onderhavige wetsontwerp is geen sprake meer van een volledige uitbanning van biobrandstoffen op basis van voor menselijke of dierlijke voeding bestemde landbouwgewassen, daar nog 2,5 % zou mogen worden bijgemengd in biodiesel, alsook 4,5 % in bioethanol, in 2030.

De heer Warmoes beklemtoont dat de volledige uitbanning geen eis is van de PVDA-PTB-fractie alleen. Ook de verenigingen, de vakbonden, de milieuorganisaties en de ontwikkelingssamenwerkingsactoren vragen zulks, want zij vinden dat landbouwgronden moeten worden aangewend voor voedselproductie in plaats van voor brandstoffen.

De spreker stipt aan dat de RED-III-richtlijn niet voorziet in de geleidelijke afbouw van de biobrandstoffen op basis van sojaolie. Hij voegt daaraan toe dat de reductiepercentages een politieke beslissing zijn en geenszins berusten op wetenschappelijke gegevens. Zo geldt dat de biobrandstoffen van de eerste generatie nog meetellen voor 50 % van de broeikasgasuitstootreductie, terwijl zij in werkelijkheid bijdragen tot een toename van de netto-emissie. Het is dan ook duidelijk dat ons land zijn verantwoordelijkheid moet opnemen en niet mag wachten tot op Europees niveau een oplossing wordt bereikt.

Het verbaast de spreker dat in de impactanalyse bij het wetsontwerp een positieve impact op de natuurlijke rijkdommen wordt vermeld, terwijl het tegengestelde het geval zou moeten zijn, aangezien het gebruik van biobrandstoffen van de eerste generatie door het voorliggende wetsontwerp zou worden verankerd en dat wetsontwerp er zelfs toe strekt een minimumpercentage voor biobrandstofbijmenging op te leggen.

Tot slot vraagt de heer Warmoes verduidelijking over de wijze waarop dit wetsontwerp zou bijdragen tot de door de minister aangehaalde facilitatie van het zelfverbruik van hernieuwbare energie.

M. Christian Leysen (Open Vld) fait observer, comme d'autres intervenants avant lui, qu'il a fallu deux ans à la ministre pour présenter au Parlement le projet de loi à l'examen, qui vise à transposer la directive RED II, alors que transposition de la directive RED III est déjà annoncée.

Selon l'intervenant, la directive RED III table toujours sur les biocarburants de première génération pour atteindre ses objectifs. Il constate que pour certaines limites fixées dans le projet de loi à l'examen, la ministre, en tant que membre de la famille politique écologiste, est allée un peu au-delà de ce que prévoit la nouvelle directive.

L'intervenant espère que la ministre indiquera quelle contribution à l'objectif de 29 % d'énergie renouvelable d'ici 2030 elle envisage pour chaque technologie et combustible. La ministre a-t-elle récemment fait procéder à des estimations à ce sujet, compte tenu de l'accélération de l'électrification des transports depuis cette année, mais aussi du parc automobile actuel, qui dépend encore bien sûr, pour plus de 95 %, des combustibles fossiles?

En ce qui concerne la transposition de la directive RED II, l'intervenant revient sur la volonté de la ministre de prévoir une réduction systématique de la part des biocarburants de première génération, alors que, dans ce domaine également, l'Europe autorise des pourcentages plus élevés. Peut-elle expliquer cette différence d'approche et comment ces pourcentages ont été fixés?

En ce qui concerne la réduction de la part de biocarburants de première génération et étant donné que l'Europe est un importateur net de protéines pour l'alimentation animale et de glycérine – deux produits dérivés de la production de biodiesel de première génération –, l'intervenant demande à la ministre si elle pense qu'une réduction trop rapide des biocarburants de première génération pourrait aboutir à une augmentation des importations. Il se demande à cet égard si nous ne devrions pas veiller à ce que des restrictions s'appliquent également dans les pays exportateurs.

À l'instar des intervenants précédents, il attire l'attention de la ministre sur les critiques formulées par plusieurs entreprises du secteur à l'égard de la limitation à 1 % prévue pour les biocarburants produits à partir de graisses animales de catégorie 3, par exemple, et pour ceux produits à partir de cultures de couverture, alors que presque tous les autres États membres introduisent une limitation moins stricte. Le membre souhaite obtenir davantage de précisions à propos de ce choix d'une limitation plus sévère. Le secteur a le sentiment de ne pas être suffisamment entendu à ce sujet. Pour ces entreprises, ce chiffre de 1 % n'est pas seulement un chiffre parmi tant

De heer Christian Leysen (Open Vld) merkt net als vorige sprekers op dat het twee jaar geeft geduurd alvorens de minister met dit wetsontwerp ter omzetting van de RED II-richtlijn naar het Parlement is gekomen, en dat de omzetting van de RED III zich al bijna aandient.

In de RED III-richtlijn wordt volgens de spreker nog steeds op biobrandstoffen van de eerste generatie gerekend om de doelstellingen te bereiken. Hij stelt vast dat de minister, als lid van de groene politieke familie, voor bepaalde beperkingen iets ambitieuzer is geweest bij het maken van het wetsontwerp dan wat de nieuwe richtlijn bepaalt.

De spreker hoopt van de minister te vernemen welke bijdrage zij ziet voor welke technologie/brandstof richting de 29 % doelstelling tegen 2030? Heeft de minister hierover recent nog inschattingen laten uitvoeren, rekening houdende met een versnelling in de elektrificatie vanaf dit jaar richting 2030 maar evenzeer rekening houdend met het wagenpark dat natuurlijk nog voor meer dan 95 % fossiel is?

Inzake de omzetting van de RED II-richtlijn komt het commissielid terug op de invoering door de minister van een stelselmatige verlaging voor de eerste generatie biobrandstoffen, hoewel Europa hier ook hogere percentages toelaat. Kan zij dat verschil in aanpak duiden en uitleggen hoe deze percentages bepaald werden?

Inzake de verlaging van het aandeel biobrandstoffen van de eerste generatie en aangezien Europa een netto-importeur is van proteïnes voor diervoeding en glycerine – twee nevenproducten van de productie van eerste generatie biodiesel – vraagt de spreker aan de minister of zij denkt dat een te snelle uitfasering van de eerste generatie zou kunnen leiden tot een verhoogde import. Hij stelt zich daarbij de vraag of we er niet voor moeten zorgen dat er in de exportlanden ook beperkingen zijn.

Hij wijst de minister net als voorgaande sprekers op de kritiek van verschillende bedrijven uit sector op de beperking van 1 % op biobrandstoffen van bijvoorbeeld categorie 3 dierlijke vetten en op biobrandstoffen die uit bodembedekkende gewassen geproduceerd zijn, terwijl zowat alle andere lidstaten een minder strenge limiet invoeren. Hij wenst meer duiding bij deze keuze voor een strengere beperking. De sector voelt zich hierover onvoldoende gehoord. Voor deze bedrijven is die 1 % niet zomaar een van de vele cijfers in dit wetsontwerp, maar hangen daar ook investeringsbeslissingen van af, in België of elders. De spreker vermoedt dat de minister

d'autres dans le projet de loi à l'examen: il conditionne également de nombreuses décisions d'investissement, en Belgique ou ailleurs. L'intervenant présume que la ministre ne souhaite pas ces investissements et qu'elle n'est probablement pas du tout favorable aux biocarburants, mais elle doit dans ce cas afficher clairement sa position. Il estime que l'exposé des motifs aurait pu être mieux rédigé sur ce point.

Le membre pose en outre plusieurs questions ponctuelles:

— L'article 2 définit le secteur du transport comme suit: "transport routier et ferroviaire dont l'approvisionnement en énergie est assuré sur le territoire belge. Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, élargir la présente définition". La ministre peut-elle indiquer dans quelle mesure cette définition pourrait être élargie?

— *Quid* de l'arrêté royal qui déterminera les modalités du registre, du fonds, etc.? Quelle en sera l'incidence sur le financement et l'administration de Fapetro?

— Quel est le facteur de correction pour les énergies renouvelables qui sera appliqué à l'électricité consommée par les véhicules électriques? Quel est ce facteur pour la Belgique?

— Le projet de loi à l'examen prévoit une dérogation pour les véhicules militaires – un thème actuel compte tenu du contexte international, et qui concerne de petits fournisseurs. Quelles sont les quantités visées?

— Une dernière question porte sur les études visant à promouvoir l'autoconsommation. Quand les résultats de cette évaluation seront-ils connus?

Enfin, l'intervenant constate que l'analyse d'impact intégrée ne prévoit "aucun impact" sur les modes de consommation et de production, sur le développement économique, sur les investissements, sur la recherche et le développement, sur la mobilité et sur l'alimentation. Il lui semble curieux que le projet de loi à l'examen n'ait aucune incidence sur ces domaines. Il demande donc des clarifications à la ministre.

M. Leysen conclut que son groupe est plutôt défavorable au projet de loi à l'examen. Il espère que la ministre apportera des précisions à propos des observations formulées, ce qui pourrait permettre à son groupe de soutenir le projet.

die investeringen niet wenst, en dat ze waarschijnlijk helemaal geen biobrandstoffen wilt, maar dan moet zij daar wel duidelijk over zijn. De toelichting kon volgens hem op dit punt wat beter.

Verder heeft hij nog een aantal punctuele vragen:

— In artikel 2 staat de volgende definitie van de vervoerssector: "het weg- en spoorvervoer wiens energiebevoorrading plaatsvindt binnen de Belgische landsgrenzen. De Koning kan, bij een besluit vastgelegd na overleg in de Ministerraad, de definitie van de vervoerssector uitbreiden". Kan de minister aangeven in welke mate die definitie uitgebreid kan worden?

— Wat met het koninklijk besluit dat de nadere regels van het register, het fonds etc. zal bepalen? Wat is de impact op de financiering en het bestuur van Fapetro?

— Wat is de correctiefactor hernieuwbare energie die in de elektriciteit zit die elektrische voertuigen verbruiken? Wat is die factor voor België?

— Er is een vrijstelling voor militaire voertuigen, een actueel thema gezien de internationale context, en kleine leveranciers. Over welke hoeveelheden gaat het?

— Een laatste vraag betreft de studies ter bevordering van het zelfverbruik. Wanneer zullen de resultaten van de evaluatie daarvan bekend zijn?

Tot slot deelt de spreker vast dat in de geïntegreerde impactanalyse sprake is van "geen impact" op consumptie- en productiepatronen, op de economische ontwikkeling, op investeringen, op onderzoek en ontwikkeling, noch op mobiliteit en voeding. Hij lijkt hem vreemd dat deze wet géén enkele impact zou hebben op die domeinen, en vraagt aan de minister of zij dat kan verklaren.

De heer Leysen besluit dat zijn fractie eerder een koele minnaar is van dit wetsontwerp en hij hoopt dat de minister enige verduidelijking kan brengen omtrent de gemaakte opmerkingen. Dat zou dan moeten leiden tot de goedkeuring van het ontwerp door zijn fractie.

B. Réponses de la ministre

Mme Tinne Van der Straeten, ministre de l'Énergie, répond aux questions et observations des membres de la manière suivante:

Concertation avec les Régions

Le projet de loi à l'examen a fait l'objet d'une concertation exhaustive avec les Régions, tant au niveau de CONCERE et de la Conférence interministérielle de l'environnement que du Comité de concertation. L'avis du Conseil d'État a aussi été transmis et discuté au sein de groupes de travail intercabinets.

Au sein du Comité de concertation, il a été explicitement fait référence au fait que la ministre comptait faire usage de la possibilité prévue dans le Plan national Énergie-Climat de déroger au pourcentage d'incorporation qui était convenu dans le Plan national Énergie-Climat 2019. Un rapportage annuel sera mis en place à ce sujet. Les engagements quant à des mesures alternatives prises par le gouvernement fédéral seront respectés. La ministre fait référence à l'électrification du parc de voitures de sociétés, ainsi qu'à la baisse de la TVA à 6 % pour les pompes à chaleur.

En contrepartie, la ministre attend que les Régions tiennent compte du projet de loi à l'examen dans l'établissement de leurs parties du nouveau Plan national Énergie-Climat. Or, elle constate que la partie flamande du nouveau Plan national Énergie-Climat ne le fait pas. Elle se réfère à cet égard aux réponses apportées ce 27 juin 2023 par la ministre du Climat, de l'Environnement, du Développement durable et du *Green Deal* aux questions orales concernant l'état des lieux du Plan national Énergie-Climat.

Préoccupations du secteur

La ministre revient ensuite sur les remarques du secteur relayées par M. Wollants et Mme Marghem. Elle fait remarquer que ce secteur est très vaste et ne peut pas être considéré comme un ensemble homogène. Les cinq préoccupations spécifiques qui ont été formulées émanent de différentes parties et ne peuvent pas être attribuées au secteur dans son entièreté. Elle ajoute qu'il y a des parties du secteur qui sont très favorables au projet de loi à l'examen. Elle se réfère notamment au raffinage, à l'instauration d'une base légale pour le cotraitement, à la possibilité d'utiliser des carburants renouvelables d'origine non biologique (RFNBO) dans le transport routier, etc.

B. Antwoorden van de minister

Mevrouw Tinne Van der Straeten, minister van Energie, beantwoordt de vragen en opmerkingen van de leden als volgt:

Overleg met de gewesten

Over dit wetsontwerp werd uitvoerig overleg gepleegd met de gewesten, op het niveau van ENOVER en van de Interministeriële Conferentie Leefmilieu (ICL), én op het niveau van het Overlegcomité. Het advies van de Raad van State werd ook doorgestuurd naar en besproken binnen de werkgroep Beleidscoördinatie.

Binnen het Overlegcomité werd nadrukkelijk verwezen naar het feit dat de minister beoogde gebruik te maken van de in het Nationaal Energie-Klimaatplan opgenomen mogelijkheid om af te wijken van het in het Nationaal Energie-Klimaatplan 2019 afgesproken bijmengingspercentage. Daarover zal jaarlijks een verslag worden opgesteld. De verbintenissen van de federale regering inzake alternatieve maatregelen zullen in acht worden genomen. De minister verwijst naar de elektrificatie van het bedrijfswagenpark en naar de verlaging van het btw-tarief naar 6 % voor warmtepompen.

Als tegenprestatie verwacht de minister dat de gewesten rekening houden met het ter bespreking voorliggende wetsontwerp bij het opstellen van hun onderdelen van het nieuwe Nationaal Energie-Klimaatplan. Ze stelt echter vast dat het Vlaamse deel van het nieuwe Nationaal Energie-Klimaatplan zulks niet doet. Ze verwijst in dat verband naar de antwoorden die de minister van Klimaat, Leefmilieu, Duurzame Ontwikkeling en *Green Deal* op 27 juni 2023 heeft gegeven op de mondelinge vragen betreffende de stand van zaken van het Nationaal Energie-Klimaatplan.

Bezorgdheden van de sector

De minister gaat vervolgens in op de door de heer Wollants en mevrouw Marghem aan de orde gestelde opmerkingen van de sector. Ze wijst erop dat die sector erg uitgebreid is en niet als een homogeen geheel kan worden beschouwd. De vijf specifieke zorgpunten die naar voren werden gebracht, zijn afkomstig van verschillende geledingen en kunnen niet worden toegeschreven aan de sector als geheel. Ze voegt eraan toe dat sommige geledingen van de sector heel erg voorstander zijn van het onderhavige wetsontwerp. Ze verwijst met name naar de raffinage, naar de invoering van een wettelijke grondslag voor co-verwerking, naar de mogelijkheid om hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong (RFNBO's) te gebruiken in het wegvervoer enzovoort.

RED III

La ministre précise qu'il y a eu récemment un vote au niveau des ambassadeurs. La Belgique a voté en faveur du texte. Le vote au sein du Parlement européen est attendu pour septembre 2023. Si la directive est adoptée, une transposition en droit belge devra être réalisée.

Le projet de loi à l'examen anticipe cependant déjà un certain nombre de choses. Tout d'abord, certains aspects de la directive RED III sont déjà contenus dans la directive RED II, raison pour laquelle il est important de poursuivre la transposition de la directive RED II. C'est par exemple le cas pour l'intégration des combustibles gazeux, de l'électricité renouvelable, des carburants renouvelables d'origine non biologique, des carburants à base de carbone recyclé, et du cotraitement. La transposition ultérieure concernera donc essentiellement la hausse des objectifs. C'est pourquoi, le projet de loi à l'examen prévoit une délégation au Roi pour la hausse des objectifs qui s'imposeront en raison de l'adoption de la directive RED III.

Biocarburants avancés

L'objectif est de ramener la part minimum à 4,2 % d'ici à 2030. La ministre a entendu les remarques du secteur au sujet des investissements nécessaires pour augmenter la disponibilité des biocarburants avancés. Si on regarde les chiffres, on observe que la part des biocarburants avancés était déjà de 5 % l'an passé. En 2023, cette part est passée à 9 %, en raison notamment de la sortie progressive de l'huile de palme. L'objectif inscrit dans le projet de loi est donc un minimum. Les fournisseurs de carburants peuvent donc utiliser davantage de biocarburants avancés.

La ministre indique qu'elle n'est pas opposée aux biocarburants en général, mais que certains d'entre eux sont dommageables, en raison de leurs émissions élevées de gaz à effet de serre, et en raison de l'utilisation des sols qu'ils nécessitent. Il s'agit des biocarburants de première génération, pour lesquels il y a une concurrence avec le secteur de l'alimentation. La ministre souhaite supprimer cette concurrence entre secteurs. Mais, l'utilisation de biocarburants avancés, en particulier dans les procédés industriels, est rendue possible, ce qui constituait d'ailleurs une demande de l'industrie.

Diminution accélérée du biodiesel de première génération

La problématique écologique et sociale qui va de pair avec les biocarburants de première génération

RED III

De minister verduidelijkt dat er onlangs een stemming heeft plaatsgevonden op ambassadeursniveau. België heeft voor de tekst gestemd. De stemming in het Europees Parlement wordt verwacht in september 2023. Als de richtlijn wordt aangenomen, zal ze in Belgisch recht moeten worden omgezet.

Dit wetsontwerp loopt echter al op een aantal zaken vooruit. Ten eerste zijn bepaalde aspecten van RED III al opgenomen in RED II. Daarom komt het erop aan de omzetting van RED II voort te zetten. Het gaat bijvoorbeeld om de integratie van gasvormige brandstoffen, van hernieuwbare elektriciteit, van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, van gerecycleerde koolstofbrandstoffen en van co-verwerking. De latere omzetting zal dus voornamelijk op de verhoging van de streefcijfers betrekking hebben. Daarom beoogt het ter bespreking voorliggende wetsontwerp de Koning te machtigen om, naar aanleiding van de goedkeuring van RED III, de nodige verhoging van de streefcijfers door te voeren.

Geavanceerde biobrandstoffen

Het is de bedoeling het minimumaandeel tegen 2030 terug te brengen tot 4,2 %. De minister heeft de opmerkingen van de sector gehoord over de noodzakelijke investeringen om de beschikbaarheid van de geavanceerde biobrandstoffen te verhogen. Uit de cijfers blijkt dat het aandeel geavanceerde biobrandstoffen vorig jaar al 5 % bedroeg. In 2023 is dat aandeel gestegen naar 9 %, meer bepaald als gevolg van de geleidelijke uitstap uit palmolie. De in het wetsontwerp opgenomen doelstelling is dus een minimumdoelstelling. De brandstofleveranciers mogen dus meer geavanceerde biobrandstoffen gebruiken.

De minister geeft aan niet gekant te zijn tegen biobrandstoffen in het algemeen, maar stipt aan dat een aantal heel specifieke biobrandstoffen schadelijk zijn vanwege hun hoge uitstoot van broeikasgassen en door het bodemgebruik dat er voor nodig is. Het gaat om de biobrandstoffen van de eerste generatie, waarvoor er een concurrentie bestaat met de voedselsector. De minister wil een einde maken aan die concurrentie tussen sectoren, maar het gebruik van geavanceerde biobrandstoffen, vooral in de industriële processen, is echter op vraag van de industrie mogelijk gemaakt.

Versnelde afname van biodiesel van de eerste generatie

De ecologische en maatschappelijke problemen die biobrandstoffen van de eerste generatie met zich

est largement documentée, notamment par les rapports bisannuels qui sont réalisés en Belgique, et pour lesquels le projet de loi à l'examen prévoit d'ailleurs une base légale. Il ressort d'études réalisées par la Commission européenne que toutes les sortes de biodiesel (quelles qu'en soient les matières premières) produisent, sur leur cycle de vie, plus d'émissions de gaz à effet de serre que le diesel fossile. C'est pourquoi, la réglementation européenne incite les États membres à en réduire l'usage plus rapidement.

En guise d'illustration, la ministre cite l'article 26.1, alinéa 3 de la directive RED II: "Les États membres peuvent fixer une limite inférieure et peuvent opérer une distinction aux fins de l'article 29, paragraphe 1, entre différents biocarburants, bioliquides et combustibles issus de la biomasse produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale, en tenant compte des meilleures données disponibles relatives à l'impact des changements indirects dans l'affectation des sols. Les États membres peuvent par exemple fixer une limite inférieure pour la part des biocarburants, bioliquides et combustibles issus de la biomasse produits à partir de plantes oléagineuses."

La ministre souligne que la possibilité d'opérer une distinction entre le biodiesel et le bioéthanol est inscrite dans la directive RED II elle-même, et que cette distinction est largement justifiée par des études scientifiques.

Graisses animales de catégorie 3 et limitation des biocarburants non avancés

La ministre constate que Mme Marghem a relayé le point de vue de l'entreprise Neste, laquelle avait déjà fait savoir qu'elle avait un problème avec la limitation des biocarburants non avancés. La ministre répète que sa volonté de limiter les biocarburants non avancés est justifiée par l'augmentation de la demande qu'on observe sur certaines matières premières: les acides gras, les esters d'acides gras, et les graisses animales de catégorie 3. Cela entraîne une concurrence pour ces matières premières avec le secteur oléochimique (pour fabriquer des plastiques verts par exemple), le secteur des cosmétiques (pour fabriquer du savon par exemple) et le secteur de l'alimentation animale. Or, on sait par expérience qu'il faut faire attention aux transferts entre secteurs. Ces secteurs pourraient être contraints de se tourner vers d'autres matières premières, comme l'huile de palme, dont la production entraîne la déforestation.

La ministre réfère également à l'étude de l'ONG Transport et Environnement intitulée "*Pigs do fly*" qui met en lumière les potentiels conséquences négatives. Elle souligne que l'ONG Transport et Environnement

brengen zijn uitvoerig in kaart gebracht, onder meer via de tweejaarlijkse rapporten die in België worden opgemaakt en waarvoor dit wetsontwerp overigens een wettelijk basis wil bieden. Uit onderzoeken van de Europese Commissie blijkt dat alle soorten biodiesel (ongeacht de grondstof ervoor) tijdens hun levenscyclus meer broeikasgas produceren dan fossiele diesel. Daarom zet de Europese regelgeving de lidstaten aan de vermindering van het gebruik ervan te versnellen.

Ter illustratie leest de minister artikel 26.1, derde lid van de RED II-richtlijn voor: "De lidstaten kunnen een lagere drempel vaststellen en voor de toepassing van artikel 29, lid 1, een onderscheid maken tussen verschillende biobrandstoffen, vloeibare biomassa en biomassabrandstoffen die worden geproduceerd uit voedsel en voedergewassen, rekening houdend met de best beschikbare gegevens over het effect van indirecte veranderingen in landgebruik. De lidstaten kunnen bijvoorbeeld een lagere drempel vaststellen voor het aandeel biobrandstoffen, vloeibare biomassa en biomassabrandstoffen die worden geproduceerd uit oliehoudende gewassen."

De minister benadrukt dat de mogelijkheid om een onderscheid te maken tussen biodiesel en bio-ethanol in de RED II-richtlijn zelf is opgenomen en dat dat onderscheid ruimschoots wordt gerechtvaardigd door wetenschappelijke studies.

Dierlijke vetten van categorie 3 en beperking van de niet-geavanceerde biobrandstoffen.

De minister merkt op dat mevrouw Marghem het standpunt doorgeeft van Neste, dat al te kennen heeft gegeven moeite te hebben met het beperken van de niet-geavanceerde biobrandstoffen. De minister herhaalt dat haar wens om het gebruik van de niet-geavanceerde biobrandstoffen te beperken wordt gerechtvaardigd door de toename van de vraag naar bepaalde grondstoffen: vetzuren, vetzuuresters en dierlijke vetten van categorie 3. Daardoor ontstaat voor die grondstoffen concurrentie met de oleochemische sector (om bijvoorbeeld groene plastics te maken), de cosmetische sector (om bijvoorbeeld zeep te maken) en de diervoedersector. De ervaring leert echter dat men oog moet hebben voor de overdrachten tussen sectoren. Die sectoren zouden gedwongen kunnen worden om op andere grondstoffen over te stappen, zoals palmolie, waarvan de productie tot ontbossing leidt.

De minister verwijst eveneens naar de studie *Pigs do fly* van de ngo Vervoer & Milieu die de potentiële negatieve gevolgen voor het voetlicht brengt. Ze beklemtoont dat die ngo zelfs aanbeveelt om voor het bereiken van de

recommande même qu'aucune graisse animale de catégorie 3 ne soit prise en compte dans l'objectif. La ministre fait remarquer qu'elle n'a pas suivi cette recommandation, afin de garantir l'équilibre entre les différentes parties prenantes. Elle ajoute que ces concertations avec les parties prenantes prennent du temps et que ça explique aussi en partie le retard pris dans la transposition de la directive.

Annexe IV

L'annexe IV reprend les matières premières qui figurent à l'annexe IX de la directive RED II. Une délégation au Roi est prévue afin de pouvoir modifier l'arrêté royal de sorte que les matières premières qui y sont listées correspondent avec celles mentionnées dans la directive.

Corrections techniques

La ministre répond à M. Wollants que l'erreur qu'il a mentionnée à l'article 2, 22° du projet de loi est uniquement une faute d'impression qui a déjà été signalée aux services de la Chambre et qui fera l'objet d'une correction technique.

Calendrier

La ministre confirme qu'il y a bien urgence pour ce projet de loi. L'objectif est que le registre puisse être opérationnel le 1^{er} janvier 2024. Elle précise que la période de standstill prévue par la procédure TRIS est arrivée à échéance le 26 juin 2023. D'après l'administration, aucune remarque n'a été notifiée à la Commission européenne. Mais, la ministre indique qu'une nouvelle vérification sera effectuée avant la mise à l'ordre du jour en séance plénière de la Chambre.

Délai de transposition

La ministre indique que la transposition n'avait pas été préparée lorsqu'elle est entrée en fonction. Il s'agit en outre d'une matière très technique qui a requis de nombreuses concertations avec le secteur, vu les intérêts contradictoires qui étaient en jeu, sans compter la concertation avec les régions. La transposition de la directive RED III devrait être plus rapide.

Suivi

Le projet de loi prévoit l'établissement d'un rapport d'avancement annuel et un rapport d'évaluation bisannuel. Dans une optique de transparence, il est prévu que ces rapports devront être transmis au parlement et publiés. En réalité, il existe déjà un rapport d'évaluation

doelstelling met geen dierlijke vetten van categorie 3 rekening te houden. De minister attendeert erop dat ze die aanbeveling niet heeft gevolgd teneinde het evenwicht tussen de verscheidene stakeholders te verzekeren. Ze voegt eraan toe dat dat overleg met de stakeholders tijd vraagt en dat dat ook ten dele verklaart dat omzetting van de richtlijn vertraging heeft opgelopen.

Bijlage IV

Bijlage IV bevat de grondstoffen die in bijlage IX bij de RED II-richtlijn zijn opgenomen. Er wordt voorzien in een machtiging aan de Koning zodat het koninklijk besluit zo kan worden gewijzigd dat de erin opgenomen grondstoffen overeenkomen met die uit de richtlijn.

Technische correcties

Ter attentie van de heer Wollants antwoordt de minister dat de fout bij artikel 2, 22° van het wetsontwerp waarvan hij melding heeft gemaakt, louter een drukfout betreft. Die werd reeds aan de diensten van de Kamer gemeld en zal het voorwerp van een technische correctie vormen.

Timing

De minister bevestigt dat de tijd wel degelijk dringt voor dit wetsontwerp. Het is de bedoeling dat het register op 1 januari 2024 operationeel kan zijn. Ze verduidelijkt dat de standstill-periode waarin de TRIS-procedure voorziet op 26 juni 2023 ten einde is gekomen. Volgens de administratie werd geen enkele opmerking aan de Europese Commissie gemeld. De minister geeft echter mee dat dat opnieuw zal worden gecheckt voordat het wetsontwerp op de agenda van de plenaire zitting in de Kamer wordt geplaatst.

Omzettingstermijn

De minister deelt mee dat de omzetting niet was voorbereid toen ze haar functie heeft opgenomen. Bovendien gaat het om een heel technische materie waarvoor er, naast het overleg met de gewesten, veel overleg met de sector nodig is geweest, gezien de tegengestelde belangen die in het spel waren. De omzetting van richtlijn RED III zou sneller moeten gaan.

Follow-up

Het wetsontwerp beoogt te bepalen dat een jaarlijks voortgangsrapport en een tweejaarlijks evaluatierapport zullen worden opgesteld. Om transparantieredenen is erin voorzien dat die rapporten aan het Parlement moeten worden bezorgd en openbaar moeten worden

bisannuel, mais le présent projet de loi instaure une base légale. Ces rapports permettront au gouvernement ou au parlement d'entreprendre les actions nécessaires.

Avis du Conseil d'État

Dans son premier avis, le Conseil d'État a fait remarquer que la définition d'unités d'énergie, l'application des multiplicateurs et le fonctionnement du registre pouvaient entraîner une certaine confusion. En outre, la proportionnalité du régime de sanctions devait être mieux argumentée. Dans son second avis portant sur les dispositions concernant le financement du registre, le Conseil d'État estimait que les dispositions donnaient l'impression que la contribution servirait à financer l'administration générale du Fonds d'analyse des produits pétroliers (Fapetro). Le projet de loi a été modifié afin de mieux spécifier que la contribution servirait à financer les obligations résultant de ce projet de loi et non l'administration générale de Fapetro.

Goldplating

L'idée de départ dans le Plan national Énergie-Climat 2019 est de maximaliser l'incorporation des biocarburants au profit des objectifs comptables en matière climatique et d'énergie renouvelable. Dans la directive RED II, du fait de l'existence et de l'intégration d'autres vecteurs énergétiques (tels que les carburants renouvelables d'origine non biologique et l'électricité), il n'est pas question d'une incorporation physique. Il ne peut donc être question de "goldplating".

Stimuler l'utilisation de la biomasse doit être bien réfléchi. La biomasse est une matière première de valeur mais dont la disponibilité est limitée. La demande de biomasse va augmenter à l'avenir.

Avis des secteurs

La ministre répond à M. Briers que 24 organisations issues du secteur et de la société civile ont été consultées dans le cadre de la rédaction de ce projet de loi. Des avis officiels ont en outre été demandés au Conseil fédéral du développement durable ainsi qu'au Conseil central de l'Économie. Les points de vues ainsi rassemblés étaient très divers et parfois même contradictoires. Le projet de loi à l'examen est le résultat d'une recherche d'équilibre entre les différents intérêts. D'un point de vue de durabilité, il n'est pas acceptable d'utiliser de l'alimentation animale comme carburant. Mais, il a fallu prendre en compte la politique passée du pays qui a conduit à ce que des investissements soient réalisés

gemaakt. In de feiten bestaat er reeds een tweejaarlijks evaluatierapport. Het voorliggende wetsontwerp biedt er nu echter de wettelijke basis voor. Op basis van die rapporten zullen de regering of het Parlement de nodige acties kunnen ondernemen.

Advies van de Raad van State

In zijn eerste advies heeft de Raad van State opgemerkt dat de definitie van energie-eenheden, de toepassing van de vermenigvuldigingsfactoren en de werking van het register tot een zekere verwarring konden leiden. Voorts diende de proportionaliteit van het sanctieregime beter te worden beargumenteerd. In zijn tweede advies over de bepalingen met betrekking tot de financiering van het register heeft de Raad van State geoordeeld dat de bepalingen de indruk gaven dat de bijdrage zou dienen om het algemeen bestuur van het Fonds voor de analyse van aardolieproducten (Fapetro) te financieren. Het wetsontwerp werd gewijzigd teneinde beter te specificeren dat de bijdrage dient om de verplichtingen die uit dit wetsontwerp voortvloeien en niet het algemeen bestuur van Fapetro te financieren.

Goldplating

Het uitgangspunt van het Nationaal Energie- en Klimaatplan bestaat erin te streven naar maximale bijmenging van biobrandstoffen ten bate van de boekhoudkundige doelstellingen inzake klimaat en hernieuwbare energie. In de RED-II-richtlijn is geen sprake van fysiek bijmengen, wegens het bestaan en de opname van andere energiedragers, zoals hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en elektriciteit. Er wordt dus geen goldplating toegepast.

Over het aanmoedigen van biomassagebruik moet goed worden nagedacht. Biomassa is een waardevolle grondstof, maar de beschikbaarheid ervan is beperkt. De vraag naar biomassa zal in de toekomst toenemen.

Adviezen van de sectoren

De minister antwoordt aan de heer Briers dat in het kader van de opstelling van het wetsontwerp 24 organisaties uit de sector en uit het middenveld werden geraadpleegd. Daarenboven werden officiële adviezen gevraagd aan de Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling, alsmede aan de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven. De aldus verzamelde standpunten waren heel uiteenlopend en soms zelfs onderling tegenstrijdig. Het voorliggende wetsontwerp is het resultaat van een zoektocht naar een evenwicht tussen de diverse belangen. Vanuit het oogpunt van de duurzaamheid is het niet aanvaardbaar om dierenvoeding als brandstof aan te wenden, maar er moest rekening worden gehouden met het beleid dat

dans ce secteur. Dans cette recherche d'équilibre, on a aussi voulu permettre les investissements dans les biocarburants avancés dont on aura besoin dans l'industrie, tout en évitant la concurrence entre secteurs. Le projet de loi s'inscrit aussi dans une approche climatique et énergétique plus large, incluant aussi l'électrification du transport de personnes. La biomasse et les biocarburants doivent être orientés en priorité vers les applications industrielles qui en ont le plus besoin. La ministre ajoute que le travail n'est pas achevé. Il devra être continué sur la base des rapports d'avancement et d'évaluation.

Taux d'incorporation

La ministre répond aussi à M. Briers que, actuellement, le taux d'incorporation des biocarburants s'élève à 10,2 %.

Sortie progressive des biocarburants de première génération

La ministre déclare que ce projet de loi apporte deux corrections importantes à la politique des biocarburants, telle qu'elle a été menée en Belgique jusqu'à présent.

Une plus grande neutralité technologique est introduite, de sorte que les secteurs énergétiques dont on attend qu'ils jouent un rôle de plus en plus important dans le secteur des transports soient également stimulés. Les systèmes mis en place dans d'autres États membres montrent que cela a un effet bénéfique sur, par exemple, le déploiement des stations de recharge publiques.

Dans le même temps, un scénario d'élimination progressive des biocarburants de première génération est lancé, après l'élimination des matières premières les plus nocives (huile de palme et huile de soja).

La voie choisie dans ce projet de loi est le résultat de la difficile recherche d'un équilibre entre les différents intérêts qui étaient en jeu.

Pourcentage minimum

Un pourcentage minimum est uniquement prévu pour les biocarburants avancés. L'article 7, § 3 contient donc un scénario de réduction et des dispositions transitoires.

Autoconsommation d'énergies renouvelables

L'autoconsommation d'énergies renouvelables est une obligation résultant de la directive RED II. Un des

ons land in het verleden heeft gevoerd en dat ertoe heeft geleid dat in die sector werd geïnvesteerd. In die zoektocht naar een evenwicht werd er voorts naar gestreefd om investeringen in geavanceerde biobrandstoffen mogelijk te maken, daar de industrie die nodig zal hebben, maar werd erop toegezien concurrentie tussen de sectoren te voorkomen. Het wetsontwerp maakt voorts deel uit van een bredere aanpak inzake klimaat en energie, waar ook de omschakeling naar elektrisch personenvervoer deel van uitmaakt. Biomassa en biobrandstoffen moeten prioritair worden toegeleid naar de industriële toepassingen waarvoor ze het meest nodig zijn. De minister voegt daaraan toe dat het werk niet af is, maar moet worden voortgezet op basis van de voortgangs- en evaluatieverslagen.

Bijmengingspercentage

De minister antwoordt ook nog aan de heer Briers dat het bijmengingspercentage van de biobrandstoffen thans 10,2 % bedraagt.

Afbouw van de biobrandstoffen van de eerste generatie

De minister geeft aan dat het wetsontwerp twee grote bijsturingen behelst met betrekking tot het biobrandstofbeleid zoals dat tot dusver door België werd gevoerd.

Het is de bedoeling dat er meer technologie-neutraliteit komt, opdat er ook stimulering zou zijn van de energie-sectoren waarvan wordt verwacht dat ze een almaar grotere rol binnen de transportsector zullen spelen. De in andere lidstaten opgezette regelingen tonen aan dat zulks een gunstige weerslag heeft op bijvoorbeeld de uitrol van openbare laadstations.

Tegelijk wordt een scenario met het oog op de afbouw van de biobrandstoffen van de eerste generatie gelanceerd, nadat is afgestapt van de schadelijkste grondstoffen (palm- en sojaolie).

De in dit wetsontwerp gekozen benadering is het resultaat van een zoektocht naar een evenwicht tussen de diverse belangen die op het spel stonden.

Minimumpercentage

Er zou alleen voor de geavanceerde biobrandstoffen een minimumpercentage gelden. Artikel 7, § 3 behelst dan ook een reductiescenario en overgangsbepalingen.

Zelfverbruik van hernieuwbare energie

Het zelfverbruik van hernieuwbare energie is een verplichting die voortvloeit uit de RED-II-richtlijn. Een van

objectifs de la facilitation de l'autoconsommation est de contribuer à la stabilité du réseau et aux initiatives en matière de stockage et de flexibilité.

Faisabilité des objectifs après l'élimination progressive des biocarburants de première génération

La directive prévoit une incitation permettant de réduire les objectifs lorsque les biocarburants de première génération seront éliminés progressivement. L'enjeu est de disposer de la bonne matière première au bon endroit: "Pas de nourriture dans ma voiture!". Et de réserver les biocarburants avancés à la fabrication des plastiques verts. Cette mise en balance d'intérêts – parfois contradictoires – a été effectuée. Si certains considèrent que la limitation progressive des biocarburants de première génération est trop rapide, d'autres estiment au contraire que leur élimination progressive est trop lente. Il faut donc constamment chercher un équilibre.

Élargissement de la définition du secteur des transports

Le Roi a effectivement reçu un mandat en vue de transposer la disposition de la directive RED III qui prévoit d'élargir le champ d'application des objectifs d'énergies renouvelables dans le secteur des transports à l'ensemble des modes de transport – et plus uniquement au transport routier et ferroviaire.

Facteur de correction des énergies renouvelables

Celui-ci s'élève actuellement à environ 25 %.

Dérogation pour les véhicules militaires

Cette dérogation existait déjà dans la législation, elle a juste été reprise. Elle est justifiée par la finalité d'utilisation particulière de ces véhicules.

C. Répliques

M. Bert Wollants (N-VA) va vérifier une série de points en fonction des explications de la ministre. Bien que le délai de statu quo ("standstill period") fixé par la procédure TRIS arrive à son terme, il estime qu'il dispose encore d'un délai d'une dizaine de jours.

Mme Séverine de Laveleye (Ecolo-Groen) souhaite encore prendre la parole après avoir été interpellée à deux reprises. L'intervenante confirme qu'elle a évoqué une étude récente consacrée à l'impact des agrocarburants sur le climat, l'environnement, les droits de l'homme et l'approvisionnement alimentaire. Si elle a choisi de citer cette étude, c'est parce que celle-ci se concentre sur un sujet peu étudié dans le cadre du débat mené

de doelstellingen van de zelfverbruikfacilitatie bestaat erin bij te dragen tot de stabiliteit van het netwerk en tot de initiatieven inzake opslag en flexibiliteit.

Haalbaarheid doelstellingen na afbouw eerste generatie biobrandstoffen

De richtlijn bouwt een incentive in die een vermindering van de doelstellingen toestaat wanneer de eerste generatie biobrandstoffen wordt afgebouwd. Het is kwestie van de juiste grondstof op de juiste plaats te krijgen: "Geen voedsel in een brandstoftank". Wel geavanceerde biobrandstoffen om groene plastics te kunnen maken. Die afweging van – soms tegenstrijdige – belangen werd gemaakt. Daar waar het geleidelijk beperken van de biobrandstoffen van de eerste generatie voor sommigen te snel gaat, gaat het uitfaseren voor sommigen te traag. Het is dus telkens zoeken naar een evenwicht.

Uitbreiding definitie van de vervoerssector

De Koning krijgt inderdaad een mandaat dat toestaat om de RED III-bepaling om te zetten die voorziet in de uitbreiding van het toepassingsgebied van de doelstellingen inzake hernieuwbare energie in de transportsector van enkel weg- en spoorvervoer naar alle transportmodi.

Correctiefactor hernieuwbare energie

Die bedraagt nu ongeveer 25 %.

Vrijstelling militaire voertuigen

Deze vrijstelling bestaat al in de huidige wetgeving en werd gewoon overgenomen. Ze werd ingegeven door het specifieke gebruiksdoel van deze voertuigen.

C. Replieken

De heer Bert Wollants (N-VA) zal op basis van de uitleg van de minister een aantal zaken dubbelchecken. Ondanks het eindigen van de standstill-periode zoals bepaald door de TRIS-procedure, meent hij daar nog een tiental dagen de tijd voor te hebben.

Mevrouw Séverine de Laveleye (Ecolo-Groen) wenst nog even het woord te nemen nadat ze tweemaal geïnterpelleerd werd. De spreekster bevestigt dat ze melding heeft gemaakt van een recente studie over de impact van agrobrandstoffen op het klimaat, het leefmilieu, de mensenrechten en de voedselvoorziening. Ze koos ervoor deze studie aan te halen omdat ze focust op een onderwerp dat in dit debat minder onderzocht werd

aujourd'hui, mais néanmoins pertinent à la lumière du projet de loi à l'examen: les déchets d'animaux.

En marge de la réalisation d'une étude approfondie, la membre de la commission s'est également entretenue avec différents acteurs industriels, dont certains opèrent dans le bassin liégeois, sur les défis qui vont de pair avec une transition énergétique juste. Ces visites de terrain dans des entreprises créatrices d'emplois ont effectivement conduit à modifier légèrement la date finale de l'élimination du bioéthanol dans la proposition de loi déposée par Ecolo-Groen (DOC 55 2757/001).

Elle s'adresse ensuite à M. Warmoes à la suite de ses critiques à l'égard des écologistes quant à leur ambition exprimée initialement concernant la suppression des biocarburants issus de cultures agricoles, qui a finalement été réduite à néant dans le projet de loi. Faire de la politique revient à faire des compromis. Des progrès ont néanmoins été accomplis et la membre est fière que la Belgique soit l'un des premiers États membres à avoir tiré la sonnette d'alarme sur cette problématique et à prendre des mesures. Les écologistes se montrent bel et bien ambitieux lorsqu'il s'agit de protéger les droits de l'homme, l'environnement et le climat, mais ils acceptent de rechercher des solutions, par la voie politique, pour le secteur industriel et les consommateurs belges.

Mme Marie-Christine Marghem (MR) constate une différence entre le raisonnement étoffé de la ministre et le projet de loi qui au final, comme souvent lorsqu'il s'agit de transposer une directive, est surtout un projet technique. Elle répète qu'elle ne peut se rallier à la logique politique de la ministre car celle-ci manque d'ambition. Pour l'instant, son groupe se satisfait de la proposition qui est sur la table, mais ce paquet ne suffit pas pour faire face aux défis que nous allons devoir relever rapidement. Son groupe a élaboré des solutions qui diffèrent de celles proposées par les écologistes. Elle conclut en disant qu'elle a, elle aussi, écouté attentivement un large panel d'acteurs sur le marché, tant des investisseurs actifs que potentiels, pour se forger une idée des mesures qui doivent être prises dès à présent, en tenant compte de l'état du marché belge et de sa capacité à produire des solutions qui ne peuvent être ignorées.

M. Thierry Warmoes (PVDA-PTB) réagit à la réplique de Mme Laveleye en soulignant que son parti fait, lui aussi, de la politique, mais d'une autre manière, et que l'on peut également réaliser des victoires depuis l'opposition. Il rappelle toutefois sa position, à savoir que le projet à l'examen est néfaste en ce qui concerne les effets des biocarburants en termes d'écologie et d'approvisionnement alimentaire, bien qu'il ait été présenté ensuite par les écologistes comme étant une

mais wel relevant is in het kader van dit wetsontwerp, namelijk het dierlijk afval.

Naast het verrichten van uitgebreid studiewerk heeft het commissielid ook gesproken met verschillende industriële actoren, waaronder sommigen uit het Luikse bekken, over de uitdagingen die gepaard gaan met een rechtvaardige energietransitie. Deze terreinbezoeken aan bedrijven die zorgen voor werkgelegenheid hebben inderdaad geleid tot een kleine aanpassing aan de einddatum van de uitfasering van bio-ethanol in het wetsvoorstel van Ecolo-Groen (DOC 55 2757/001).

Vervolgens richt ze zich tot de heer Warmoes met betrekking tot zijn kritiek ten aanzien van de groene fractie over hun initieel uitgesproken ambities inzake de uitfasering van biobrandstoffen op basis van landbouwgewassen die uiteindelijk teruggeschroefd werden in het wetsontwerp. Politiek bedrijven betekent nu eenmaal compromissen sluiten. Desondanks is er vooruitgang gemaakt en is ze trots dat België als een van de eerste lidstaten aan de alarmbel heeft getrokken over deze problematiek en stappen onderneemt. De groenen zijn wel degelijk ambitieus als het gaat om de bescherming van mensenrechten, het leefmilieu en het klimaat, maar aanvaarden om via politieke weg oplossingen te zoeken voor de Belgische industriële sector en consumenten.

Mevrouw Marie-Christine Marghem (MR) stelt een verschil vast tussen de uitgebreide redenering van de minister en het wetsontwerp dat, zoals vaak bij de omzetting van een richtlijn, uiteindelijk vooral een technisch ontwerp is. Ze herhaalt dat ze niet akkoord gaat met de politieke logica van de minister omdat die onvoldoende ambitieus is. Voorlopig neemt haar fractie genoegen met wat op tafel ligt, maar het pakket volstaat niet om de uitdagingen die er snel aankomen het hoofd te bieden. Haar fractie heeft daar oplossingen voor die verschillen van de oplossingen die de groene fractie voorstelt. Ze besluit dat ook zij aandachtig geluisterd heeft naar het brede spectrum aan spelers op de markt, zowel de actieve als potentiële investeerders, om zich een idee te vormen van wat er reeds vandaag moet gebeuren, daarbij rekening houdend met de staat waarin de Belgische markt zich bevindt en zijn capaciteit om oplossingen te produceren die niet mogen worden genegeerd.

De heer Thierry Warmoes (PVDA-PTB) reageert op de repliek van mevrouw de Laveleye dat zijn partij ook aan politiek doet, maar op een andere wijze, en dat men in de oppositie ook successen kan behalen. Hij herhaalt echter zijn standpunt dat dit ontwerp een slechte zaak is voor de impact van de biobrandstoffen op ecologisch vlak en op vlak van voedselvoorziening, dat vervolgens door de groene fractie wordt voorgesteld als een goede zaak. De antwoorden van de minister dat de belangen

bonne chose. Il considère que de ce point de vue, les réponses de la ministre selon lesquelles les intérêts de l'industrie ont été pris en compte ont été claires et il le regrette. La problématique des biocarburants issus de cultures agricoles est connue depuis longtemps et il dénonce le compromis qui a été trouvé.

La poursuite de la suppression des biocarburants issus de cultures agricoles que la ministre fixe à l'horizon 2030, donc dans sept ans, est à ses yeux une occasion manquée. Mais dès lors que le projet de loi évoque tout de même un scénario d'élimination progressive, son groupe s'abstiendra plutôt que de voter contre. S'il reconnaît que le projet constitue une certaine avancée, il en attendait bien davantage.

IV. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Article 1^{er}

Cet article fixe le fondement constitutionnel de la compétence.

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité.

Art. 2

Cet article n'appelle aucun commentaire.

L'article 2 est adopté par 13 voix et une abstention.

Art. 3 à 8

Ces articles n'appellent aucun commentaire.

Les articles 3 à 8 sont successivement adoptés par 11 voix contre une et 2 abstentions.

Art. 9 à 11

Ces articles n'appellent aucun commentaire.

Les articles 9 à 11 sont successivement adoptés par 13 voix et une abstention.

van de industrie mee in rekening werden gebracht, waren voor hem op dat vlak duidelijk, en hij betreurt dat. De problematiek van de biobrandstoffen op basis van landbouwgewassen is al langer bekend en hij hekelt het bereikte compromis.

De verdere uitfasering van de biobrandstoffen op basis van landbouwgewassen die de minister vooropstelt na 2030, dus over zeven jaar, ziet hij als een gemiste kans. Maar aangezien er in het wetsontwerp toch al sprake is van een afbouwscenario, zal zijn fractie zich onthouden en niet tegenstemmen. Hij erkent dat er met het ontwerp een zekere vooruitgang is geboekt, al had hij er veel meer van verwacht.

IV. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Artikel 1

Dit artikel betreft de constitutionele bevoegdheidsgrondslag.

Artikel 1 wordt eenparig aangenomen.

Art. 2

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 2 wordt aangenomen met 13 stemmen en 1 onthouding.

Art. 3 tot 8

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

De artikelen 3 tot 8 worden achtereenvolgens aangenomen met 11 stemmen tegen 1 en 2 onthoudingen.

Art. 9 tot 11

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

De artikelen 9 tot 11 worden achtereenvolgens aangenomen met 13 stemmen en 1 onthouding.

Art. 12 à 17

Ces articles n'appellent aucun commentaire.

Les articles 12 à 17 sont successivement adoptés par 13 voix contre une.

Art. 18

Cet article n'appelle aucun commentaire.

L'article 18 est adopté par 11 voix contre 3.

Art. 19

Cet article n'appelle aucun commentaire.

L'article 19 est adopté à l'unanimité.

Art. 20

Cet article n'appelle aucun commentaire.

L'article 20 est adopté par 13 voix et une abstention.

*
* *

À la demande de M. Bert Wollants (N-VA), la commission procédera, en application de l'article 83.1 du Règlement, à une deuxième lecture. La commission souhaite disposer d'une note du Service juridique.

Le rapporteur,

Kris Verduyckt

Le président,

Christian Leysen

Art. 12 tot 17

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

De artikelen 12 tot 17 worden achtereenvolgens aangenomen met 13 stemmen tegen 1.

Art. 18

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 18 wordt aangenomen met 11 tegen 3 stemmen.

Art. 19

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 19 wordt eenparig aangenomen.

Art. 20

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 20 wordt aangenomen met 13 stemmen en 1 onthouding.

*
* *

Op verzoek van de heer Bert Wollants (N-VA) zal de commissie met toepassing van artikel 83.1 van het Reglement van de Kamer overgaan tot een tweede lezing. De commissie wenst te beschikken over een nota van de Juridische Dienst.

De rapporteur,

Kris Verduyckt

De voorzitter,

Christian Leysen