

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

13 juin 2013

PROPOSITION DE LOI

relative aux volumes nominaux minimaux de biocarburants durables qui doivent être incorporés dans les volumes de carburants fossiles mis annuellement à la consommation

PROPOSITION DE LOI

modifiant la législation en ce qui concerne l'utilisation de biocarburants

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DE L'ÉCONOMIE, DE LA POLITIQUE SCIENTIFIQUE, DE L'ÉDUCATION, DES INSTITUTIONS SCIENTIFIQUES ET CULTURELLES NATIONALES, DES CLASSES MOYENNES ET DE L'AGRICULTURE
PAR
MME **Karine LALIEUX**

Document précédent:

Doc 53 2866/ (2012/2013):

001: Proposition de loi de MM. George, Clarinval, Mmes Dierick et Emmery, M. Schiltz et Mme Vanheste.

Voir aussi:

003: Texte corrigé par la commission.

Doc 53 2026/ (2011/2012):

001: Proposition de loi de M. Wollants et consorts.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

13 juni 2013

WETSVOORSTEL

houdende de minimale nominale volumes duurzame biobrandstoffen die de volumes fossiele motorbrandstoffen, die jaarlijks tot verbruik worden uitgeslagen, moeten bevatten

WETSVOORSTEL

tot wijziging van de wetgeving wat het gebruik van biobrandstoffen betreft

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR HET BEDRIJFSLEVEN, HET WETENSCHAPSBELEID, HET ONDERWIJS, DE NATIONALE WETENSCHAPPELIJKE EN CULTURELE INSTELLINGEN, DE MIDDENSTAND EN DE LANDBOUW
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Karine LALIEUX**

Voorgaand document:

Doc 53 2866/ (2012/2013):

001: Wetsvoorstel van de heren George, Clarinval, de dames Dierick en Emmery, de heer Schiltz en mevrouw Vanheste.

Zie ook:

003: Tekst verbeterd door de commissie.

Doc 53 2026/ (2012/2013):

001: Wetsvoorstel van de heer Wollants c.s.

6357

**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: Liesbeth Van der Auwera

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Cathy Coudyser, Peter Dedecker, Peter Luykx, Karel Uyttersprot
PS	Isabelle Emmerly, Mohammed Jabour, Karine Lalieux, Laurence Meire
CD&V	Leen Dierick, Liesbeth Van der Auwera
MR	Katrin Jadin, Valérie Warzée-Caverenne
sp.a	Ann Vanhese
Ecolo-Groen	Kristof Calvo
Open Vld	Willem-Frederik Schiltz
VB	Peter Logghe
cdH	Joseph George

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Zuhail Demir, Jan Van Esbroeck, Flor Van Noppen, Steven Vandeput, Bert Wollants
Colette Burgeon, Laurent Devin, Linda Musin
Jenne De Potter, Nathalie Muylle, Jef Van den Bergh
David Clarinval, Corinne De Permentier, Olivier Destrebecq
Caroline Gennez, Bruno Tuybens
Meyrem Almaci, Ronny Balcaen
Mathias De Clercq, Frank Wilrycx
Hagen Goyvaerts, Barbara Pas
Christophe Bastin, Marie-Martine Schyns

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
VB	:	Vlaams Belang
cdH	:	centre démocrate Humaniste
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
LDD	:	Lijst Dedecker
MLD	:	Mouvement pour la Liberté et la Démocratie
INDEP-ONAFH	:	Indépendant-Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:	Afkortingen bij de nummering van de publicaties:
DOC 53 0000/000: Document parlementaire de la 53 ^e législature, suivi du n ^o de base et du n ^o consécutif	DOC 53 0000/000: Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA: Questions et Réponses écrites	QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)	CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV: Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV: Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
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)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants	Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Commandes: Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.lachambre.be courriel : publications@lachambre.be	Bestellingen: Natieplein 2 1008 Brussel Tel. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.dekamer.be e-mail : publicaties@dekamer.be

SOMMAIRE	Page
I. Exposé introductif de M. Joseph George, coauteur de la proposition de loi DOC 53 2866/001.....	4
II. Discussion générale.....	5
III. Discussion des articles et votes.....	13

INHOUD	Blz.
I. Inleidende uiteenzetting van de heer Joseph George, mede-indiener van het wetsvoorstel DOC 53 2866/001.....	4
II. Algemene bespreking.....	5
III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen.....	13

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ces propositions de loi au cours de sa réunion du 11 juin 2013. La commission a décidé de prendre comme base de discussion la proposition de loi n° 2866/001 “relative aux volumes nominaux minimaux de biocarburants durables qui doivent être incorporés dans les volumes de carburants fossiles mis annuellement à la consommation”.

I.— EXPOSÉ INTRODUCTIF DE M. JOSEPH GEORGE, COAUTEUR DE LA PROPOSITION DE LOI RELATIVE AUX VOLUMES NOMINAUX MINIMAUX DE BIOCARBURANTS DURABLES QUI DOIVENT ÊTRE INCORPORÉS DANS LES VOLUMES DE CARBURANTS FOSSILES MIS ANNUELLEMENT À LA CONSOMMATION

M. Joseph George (cdH), coauteur de la proposition de loi, renvoie aux développements (DOC 53 2866/001, p. 1). Il explique que la proposition de loi vise à remplacer la loi du 22 juillet 2009 relative à l’obligation d’incorporation des biocarburants dans les carburants fossiles, qui a été prolongée le 1^{er} juillet 2011 et qui prend fin le 30 juin 2013.

Entre-temps sont intervenues un certain nombre d’évolutions qui nécessitent une adaptation du droit sur la base de la concertation avec les secteurs concernés — à savoir, le secteur pétrolier et les producteurs de biocarburants —, du calendrier européen et de l’arrêté royal du 26 novembre 2011 établissant les normes de produits pour les biocarburants.

La proposition de loi a également pour objectif de rendre possible l’introduction et l’encouragement des biocarburants avancés ainsi que les nouvelles technologies de production de biocarburants durables.

L’article 2 modifie certaines définitions et en ajoute d’autres, tandis que l’article 3 inclut une référence au NBN (Bureau de normalisation).

L’article 4 fixe les critères de durabilité des biocarburants.

Dans l’article 5, les biocarburants sont classés en trois catégories, à savoir: les biocarburants normés (Catégorie A), les biocarburants pour lesquels il n’existe pas encore de normes (Catégorie B) et les biocarburants

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft de voorliggende wetsvoorstellen besproken tijdens haar vergadering van 11 juni 2013. De commissie heeft beslist om het wetsvoorstel nr. 2866/001 “houdende de minimale nominale volumes duurzame biobrandstoffen die de volumes fossiele motorbrandstoffen, die jaarlijks tot verbruik worden uitgeslagen, moeten bevatten” te kiezen als basistekst voor de bespreking.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE HEER JOSEPH GEORGE, MEDE-INDIENER VAN HET WETSVOORSTEL HOUDENDE DE MINIMALE NOMINALE VOLUMES DUURZAME BIOBRANDSTOFFEN DIE DE VOLUMES FOSSIELE MOTORBRANDSTOFFEN, DIE JAARLIJKS TOT VERBRUIK WORDEN UITGESLAGEN, MOETEN BEVATTEN

De heer Joseph George (cdH), mede-indiener van het wetsvoorstel, verwijst naar de toelichting (DOC 53 2866/001, p. 1). Hij verklaart dat het wetsvoorstel wordt ingediend ter vervanging van de wet van 22 juli 2009 houdende verplichting tot bijmenging van biobrandstoffen in de tot verbruik uitgeslagen fossiele motorbrandstoffen, die op 1 juli 2011 verlengd werd en die op 30 juni 2013 niet langer van kracht is.

Inmiddels zijn een aantal evoluties opgetreden, die een aanpassing van het recht vereisen op grond van het overleg met de betrokken sectoren — dit zijn de petroleumsector en de biobrandstofproducenten —, van de Europese kalender en van het koninklijk besluit van 26 november 2011 houdende bepaling van productnormen voor biobrandstoffen.

Het wetsvoorstel heeft eveneens tot doel het invoeren en het aanmoedigen van geavanceerde biobrandstoffen en van nieuwe productietechnieken voor duurzame biobrandstoffen.

Artikel 2 wijzigt bepaalde definities en voegt er andere toe, terwijl artikel 3 een verwijzing naar het NBN (Bureau voor Normalisatie) opneemt.

Artikel 4 legt de duurzaamheidscriteria voor de biobrandstoffen vast.

In artikel 5 worden de biobrandstoffen gerangschikt in drie categorieën, namelijk: de biobrandstoffen waarvoor een norm bestaat (Categorie A), de biobrandstoffen waarvoor nog geen normen bestaan (Categorie B) en de

qui peuvent être comptabilisés double, triple dans la quote-part des biocarburants utilisés dans le transport (Catégorie C). La loi vise à atteindre les objectifs européens en matière de transport.

C'est pourquoi l'article 7 fixe les pourcentages de biocarburants qui doivent être mélangés aux biocarburants fossiles mis en consommation durant l'année civile. La proposition de loi prévoit d'incorporer des biocarburants à hauteur d'au moins six pour cent dans le diesel et d'au moins neuf pour cent dans l'essence. Ces chiffres expriment des volumes. Pour faire des comparaisons sur le plan énergétique, il faut utiliser un coefficient. L'article prévoit encore la possibilité que certains types de biocarburants puissent être comptabilisés avec un facteur correctif plus grand que un, de manière à favoriser l'utilisation de biocarburants produits à partir de déchets ou de résidus. La mission de contrôle relatif à l'application de la loi est confiée à la Direction Générale de l'Énergie du SPF Économie, en collaboration avec la Direction Générale des Douanes et Accises du SPF Finances (article 11).

L'article 12 prévoit que les résultats des contrôles effectués par le Fonds FAPETRO peuvent être utilisés comme avertissement dans le système de surveillance. La proposition de loi contient des mesures d'avertissement et des processus de contrôle, et crée une base pour la perception d'amendes administratives. La loi du 22 juillet 2009 relative à l'obligation d'incorporation des biocarburants dans les carburants fossiles, qui a été prolongée le 1^{er} juillet 2011, prend fin le 30 juin 2013.

L'article 17 prévoit la date d'entrée en vigueur de la présente loi au 30 juin 2013. De cette manière, on s'assure qu'il n'y aura pas de vide juridique après le 30 juin 2013. La première évaluation aura lieu au plus tôt 12 mois et au plus tard 36 mois à partir de la date d'entrée en vigueur de la loi. Il est important de tenir compte des évolutions technologiques des biocarburants et de l'évolution de la politique européenne en la matière.

Le Roi peut modifier les volumes nominaux d'incorporation définis à l'article 7 par arrêté délibéré en Conseil des ministres.

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen) se pose de nombreuses questions à propos de la proposition de loi à l'examen. Tout d'abord, les raisons pour lesquelles ces dispositions sont présentées sous la forme d'une proposition de loi, pour laquelle

biobrandstoffen die dubbel, drievoudig mogen worden aangerekend in het aandeel van de biobrandstoffen in de transportsector (Categorie C). De wet streeft de Europese doelstellingen na inzake vervoer.

Artikel 7 legt daarom de percentages biobrandstoffen vast die moeten worden bijgemengd in de fossiele brandstoffen die gedurende het kalenderjaar tot verbruik worden uitgeslagen. Het wetsvoorstel schrijft voor ten minste zes percent biobrandstof in diesel en ten minste negen percent biobrandstof in benzines bij te mengen. Deze cijfers slaan op volumes. Om vergelijkingen op energievlak te maken, moet een coëfficiënt worden aangewend. Het artikel voorziet nog in de mogelijkheid om bepaalde types biobrandstoffen te verrekenen met een correctiefactor die groter is dan één, waardoor het gebruik van biobrandstoffen geproduceerd uit afval en residuen bevoorrecht wordt. Het toezicht op de toepassing van de wet wordt opgedragen aan de Algemene Directie Energie van de FOD Economie in samenwerking met de Algemene Directie van Douane en Accijnzen van de FOD Financiën (artikel 11).

Artikel 12 bepaalt dat de resultaten van de controles uitgevoerd door het Fonds FAPETRO kunnen worden gebruikt als waarschuwing in het controlesysteem. Het wetsvoorstel houdt waarschuwingsmaatregelen en controleprocessen in, en geeft een basis om administratieve boetes te innen. De wet van 22 juli 2009 houdende verplichting tot bijmenging van biobrandstof in de tot verbruik uitgeslagen fossiele motorbrandstoffen, die op 1 juli 2011 verlengd werd, is op 30 juni 2013 niet langer van kracht.

Artikel 17 bepaalt de datum waarop deze wet in werking treedt: 30 juni 2013. Op deze wijze wordt verzekerd dat er geen juridische leemte ontstaat na 30 juni 2013. De eerste evaluatie van de wet zal plaatsvinden ten vroegste de 12e maand en uiterlijk de 36e maand na de datum van de bekendmaking van de wet. Het is belangrijk rekening te houden met technologische ontwikkelingen van de biobrandstoffen en de evolutie van de Europese politiek ter zake.

De Koning kan de nominale bijmenging volumes, gedefinieerd in artikel 7, wijzigen bij besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad.

II. — ALGEMENE BESPREKING

Mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen) heeft heel wat vragen bij dit wetsvoorstel. Ten eerste is het niet duidelijk waarom de voorliggende bepalingen door middel van een wetsvoorstel worden ingediend, en dan nog met een spoedbehandeling. De vervaldatum

l'urgence est demandée au surplus, ne sont pas très claires. L'échéance de la loi actuelle est connue depuis longtemps déjà et l'on se perd en conjectures quant à l'incidence de la politique suivie. En deuxième lieu, le gouvernement a depuis longtemps un projet de loi dans ses cartons (la membre a même posé une question orale à ce sujet, qui est restée sans réponse), mais un jour avant la discussion, le document parlementaire ne pouvait toujours pas être consulté sur le site internet de la Chambre. Ces procédés de travail ne sont pas très sérieux.

Pour ce qui est de la teneur de la proposition de loi, la politique suivie quant aux biocarburants est en fait incompréhensible. Pourquoi augmente-t-on si sensiblement les pourcentages, alors que des mises en garde sont lancées depuis plusieurs années, car les biocarburants ont une incidence négative et les pourcentages élevés sont manifestement en discussion. Tout le monde sait que l'agriculture n'a pas été limitée à l'Europe, mais qu'une grande partie du biocarburant dépend des importations et pèse sur l'économie du Sud, où la production alimentaire est mise en péril afin de répondre à la demande européenne. Dans certains pays, la sécurité alimentaire ne peut même plus être garantie en raison de cette évolution, qui entraîne en outre des violations des droits de l'homme et des droits sociaux, ainsi qu'une dégradation de l'environnement sans résultat visible en matière d'émission de gaz à effet de serre.

Les biocarburants de la première génération font l'objet de critiques généralisées, tout le monde est partisan d'un autre mode de production, qui ne porte pas atteinte à la sécurité alimentaire, à la superficie agricole et à la biodiversité. La loi initiale du 22 juillet 2009 relative à l'obligation d'incorporation de biocarburant dans les carburants fossiles mis à la consommation contenait des critères de durabilité clairs, qui ont reçu le soutien de tout un chacun. Ils ne sont plus mentionnés dans la proposition de loi à l'examen, il ne reste qu'une allusion par un renvoi à l'arrêté royal du 26 novembre 2011 établissant les normes de produits pour les biocarburants. De surcroît, la condition initiale relative à l'origine européenne des biocarburants a disparu dans l'intervalle. La proposition de loi à l'examen ouvre la porte à une importation généralisée.

On notera toute la discussion au sein de la Commission européenne, où la Belgique défend des exigences très strictes en vue de réduire la part des biocarburants de la première génération. Ces exigences emportent l'adhésion des ONG qui s'occupent de la problématique Nord-Sud et des questions environnementales. La proposition de loi à l'examen y est diamétralement

van de huidige wet is reeds geruime tijd bekend en over de impact van het beleid tast men in het duister. Ten tweede beschikt de regering al lang over een wetsontwerp (het lid heeft daaromtrent zelfs een mondelinge vraag ingediend, die zonder antwoord is gebleven), maar het Kamerstuk kon tot één dag voor de bespreking niet op de website van de Kamer worden geraadpleegd. Deze manier van werken kan men nauwelijks ernstig noemen.

Wat dan de inhoud van het wetsvoorstel betreft, is het beleid ten aanzien van de biobrandstoffen eigenlijk onbegrijpelijk. Waarom worden de percentages zo sterk opgetrokken, terwijl nu sinds verscheidene jaren alarmkreten worden geslaakt, want de biobrandstoffen hebben een negatieve invloed en de hoge percentages staan manifest ter discussie? Iedereen weet dat de landbouw niet tot Europa beperkt werd, maar dat een groot deel van de biobrandstof importafhankelijk is en op de economie van het Zuiden weegt, waar de voedingproductie in het gedrang komt om de Europese vraag tegemoet te treden. In sommige landen kan de voedselzekerheid hierdoor zelfs niet meer worden gewaarborgd. Daarenboven leidt deze gang van zaken tot schendingen van mensenrechten, sociale rechten en tot de teloorgang van het milieu zonder zichtbaar resultaat inzake uitstoot van broeikasgassen.

De biobrandstoffen van de eerste generatie staan onder algemene kritiek, iedereen is voorstander van een andere productiewijze, die geen afbreuk doet aan de voedselzekerheid, het landbouwareaal en de biodiversiteit. De oorspronkelijke wet van 22 juli 2009 houdende verplichting tot bijmenging van biobrandstoffen in de tot verbruik uitgeslagen fossiele motorbrandstoffen hield duidelijke duurzaamheidscriteria in, waarvoor iedereen zijn steun heeft toegezegd. In het voorliggende wetsvoorstel worden zij niet meer vermeld, er wordt alleen erop gealludeerd door een verwijzing naar het koninklijk besluit van 26 november 2011 houdende bepaling van productnormen voor biobrandstoffen. Bovendien is de oorspronkelijke voorwaarde inzake de Europese origine van de biobrandstoffen inmiddels verdwenen. Het voorliggende wetsvoorstel opent de deur voor een algemene import.

Merkwaardig is de hele discussie binnen de Europese Commissie waarbij België zeer strenge eisen verdedigt teneinde het aandeel biobrandstoffen van de eerste generatie te verminderen. Die eisen dragen volledig de goedkeuring weg van de NGO's die zich met de Noord-Zuidproblematiek en milieuvraagstukken bezighouden. Het voorliggende wetsvoorstel staat hiermee in schril

opposée, dès lors qu'elle propose un doublement de cette part. Au niveau européen, on se trouve dans une phase transitoire, et les auteurs de la proposition de loi entendent en urgence tracer les lignes d'une tout autre politique. Cette situation est assez surprenante.

*
* *

Le collaborateur du secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, souligne que le législateur a fixé, en 2006, des quotas de biocarburants (éthanol et diesel), qui doivent respecter un certain nombre de critères tels que l'origine de la biomasse — qui doit être européenne. On n'importe donc pas de biomasse en vue de fabriquer des biocarburants et de les proposer sur le marché belge. Depuis 2006, on fabrique du biodiesel à l'aide de colza, et du bioéthanol avec du blé et des betteraves.

*
* *

M. David Clarinval (MR) exprime, au nom de son groupe, son soutien à la proposition de loi à l'examen, qu'il qualifie d'excellente. Le tableau sombre dressé par l'intervenante précédente le surprend, précisément parce que la proposition de loi à l'examen offre une réponse à toutes les observations formulées. La proposition poursuit quatre objectifs. Tout d'abord, elle s'efforce de prendre en compte la production locale, dès lors que les usines tournent actuellement en sous-capacité. À cet égard, il n'est nullement question d'importations. En deuxième lieu, l'objectif est de fabriquer des biocarburants durables, ce qui représente une avancée par rapport à la législation actuelle. Contrairement à ce qu'affirme l'opposition, l'Europe n'a pas encore pris de décision qui entraînerait une modification des objectifs. Les auteurs de la proposition de loi à l'examen s'efforcent au contraire de les atteindre — et c'est le troisième point. Si le législateur devait systématiquement tenir compte des intentions et des propositions de la Commission européenne, cela entraînerait de multiples modifications de la loi, ce qui est malgré tout exagéré. En outre, les débats au niveau européen ne sont pas non plus rapportés de façon totalement fidèle. Le législateur doit dès lors se baser sur un cadre juridique existant. En quatrième lieu, la proposition de loi à l'examen favorise la sécurité juridique. La loi actuelle vient à échéance le 30 juin 2013 et le secteur doit disposer de règles claires, ce qui sera le cas avec les nouvelles dispositions.

*
* *

contrast, nu het een verdubbeling van dat aandeel voorstelt. Op Europees vlak zit men met een overgangsfase, en de auteurs van het wetsvoorstel willen met urgentie een heel ander beleid uittekenen. Deze situatie is tamelijk verwonderlijk.

*
* *

De medewerker van de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, wijst erop dat de wetgever in 2006 quota voor bio-brandstoffen heeft vastgelegd (ethanol en diesel), die een aantal criteria moeten naleven, zoals de oorsprong van de biomassa — die Europees hoort te zijn. Er wordt bijgevolg geen biomassa ingevoerd om biobrandstoffen te vervaardigen en op de Belgische markt aan te bieden. Biodiesel wordt sedert 2006 met behulp van koolzaad aangemaakt, en bio-ethanol met tarwe en bieten.

*
* *

De heer David Clarinval (MR) steunt namens zijn fractie het voorliggende wetsvoorstel, dat hij uitstekend noemt. Het sombere beeld, dat de eerste spreker heeft opgetrokken, wekt zijn verbazing, precies omdat het wetsvoorstel op alle geformuleerde opmerkingen een antwoord biedt. Het wetsvoorstel streeft vier doelstellingen na. Ten eerste wordt getracht de lokale productie in aanmerking te nemen, omdat de fabrieken thans onder hun capaciteit zitten. In dat verband is van invoer helemaal geen sprake. Ten tweede is het de bedoeling duurzame biobrandstoffen te fabriceren, wat een vooruitgang betekent tegenover de huidige wetgeving. In tegenstelling tot hetgeen de oppositie aanvoert, heeft Europa nog geen beslissing getroffen waardoor de doelstellingen zouden veranderen. De indieners pogen ze integendeel te bereiken — en dit is het derde punt. Indien de wetgever systematisch rekening zou moeten houden met intenties en voorstellen van de Europese commissie, zou dit tot talrijke wetswijzigingen leiden, wat toch verregaand is. Bovendien worden de debatten op Europees niveau ook niet volledig waarheidsgetrouw weergegeven. De wetgever moet zich daarom op een bestaand juridisch kader baseren. Ten vierde komt het voorliggende wetsvoorstel de rechtszekerheid tegemoet. De huidige wet vervalt op 30 juni 2013 en de sector moet over duidelijke regels beschikken, wat met de nieuwe bepalingen het geval zal zijn.

*
* *

Mme Isabelle Emmerly (PS) estime que la proposition de loi à l'examen comporte de nombreux éléments positifs, tels que la possibilité d'évaluer le texte et de réagir aux changements. En effet, la technologie en matière de biocarburants est en évolution constante, et il se pourrait fort bien que l'Union européenne décide d'imposer de nouvelles normes. Pour le surplus, le législateur doit agir avec prudence.

*
* *

M. Bert Wollants (N-VA) rappelle que cette problématique a déjà été abordée à diverses reprises. Il a lui-même déposé le 27 janvier 2012 une proposition de loi en la matière (DOC 53 2026/001 - Proposition de loi modifiant la législation en ce qui concerne l'utilisation de biocarburants). Le législateur a tort de ne pas offrir la sécurité nécessaire à un secteur confronté à des investissements considérables. Édicter des lois qui ne seront valables que pour une période de deux ans n'est pas une solution. La politique déficiente menée en la matière a même entraîné la faillite d'un des sept producteurs de biocarburants.

Plusieurs membres ont posé des questions orales au secrétaire d'État, qui a promis à diverses reprises d'augmenter les pourcentages. Rien n'a toutefois encore été fait dans ce sens, ce qui explique le dépôt de la proposition de loi à l'examen. Le membre marque son accord sur un certain nombre d'éléments, tels que l'augmentation du pourcentage, ne serait-ce que parce que ces dix pour cent doivent tout de même être atteints. Il n'est pas question d'attendre d'avoir la certitude que la Commission européenne ne changera plus d'avis, car le tissu économique souffre de cette situation, qui rend du reste l'économie nationale dépendante de l'étranger. Le recours aux biocarburants est souhaitable, même si l'on peut regretter qu'il soit nécessaire de disposer de biocarburants de première génération avant de pouvoir commercialiser ceux de deuxième ou troisième génération. Le plan d'action en matière d'énergies renouvelables approuvé par les trois régions — dans certains cas, avec le soutien des groupes verts — prévoit qu'une grande partie des objectifs fixés en matière de transport jusqu'en 2016-2017 devront être réalisés à l'aide des biocarburants. Ce n'est qu'à partir de ce moment que les biocarburants de deuxième génération et les véhicules électriques commenceront à prendre de l'importance. Il existe donc en Belgique un large consensus en matière de biocarburants, ce qui n'empêche pas le membre de poser un certain nombre de questions.

M. Bert Wollants se dit préoccupé par le fait que la proposition de loi à l'examen permette l'utilisation de biocarburants non normalisés. Dans sa propre

Mevrouw Isabelle Emmerly (PS) ziet heel wat positieve elementen in het voorliggende wetsvoorstel, zoals de mogelijkheid om de tekst te evalueren en in te spelen op veranderingen, want de technologie inzake biobrandstoffen staat niet stil en bovendien valt het niet uit te sluiten dat Europese Unie nieuwe normen oplegt. Voor het overige moet de wetgever voorzichtig optreden.

*
* *

De heer Bert Wollants (N-VA) herinnert aan het feit dat de aangesneden problematiek al meermaals ter sprake is geweest. Zelf is hij auteur van een wetsvoorstel, dat op 27 januari 2012 werd ingediend (DOC 53 2026/001 — Wetsvoorstel tot wijziging van de wetgeving wat het gebruik van biobrandstoffen betreft). De wetgever heeft het mis, wanneer hij er niet in slaagt een sector, die voor consequente investeringen staat, zekerheid te bieden. Het gaat daarom niet op om wetten uit te vaardigen, die slechts voor twee jaar gelden. Het gebrekkige beleid heeft zelfs tot het failliet van een van de zeven producenten van biobrandstoffen geleid.

Verschillende leden hebben aan de staatssecretaris mondelinge vragen gesteld, die in zijn antwoorden toch heel wat beloftes doet om de percentages te verhogen. Tot op heden is daarvan echter niets in huis gekomen, wat de indiening van het ter bespreking voorliggende wetsvoorstel verklaart. Het lid verklaart zich akkoord met een aantal punten, zoals de optrekking van het percentage, al was het maar omdat die tien procent toch moet worden gehaald. Wachten tot het vaststaat dat de Europese Commissie niet meer van gedachte zou veranderen, is geen optie, omdat het eigen economisch weefsel hierdoor schade ondervindt en de nationale economie van het buitenland afhankelijk wordt. Biobrandstoffen zijn wenselijk, ook al kan men betreuren dat men biobrandstoffen van de eerste generatie nodig heeft, vooraleer men biobrandstoffen van de tweede of de derde generatie op de markt kan brengen. Het actieplan "hernieuwbare energie" dat de drie gewesten hebben goedgekeurd — met steun van groene fracties in een aantal gevallen — stelt dat een groot deel van de doelstellingen inzake vervoer tot 2016-2017 moet worden verwezenlijkt aan de hand van biobrandstoffen. Vanaf dan begint het aandeel van biobrandstoffen van de tweede generatie en elektrische voertuigen pas te spelen. In België bestaat dus een ruime consensus rond biobrandstoffen, wat het lid niet belet om een aantal vragen te formuleren.

De heer Bert Wollants zegt bezorgd te zijn over het feit dat het voorliggende wetsvoorstel de mogelijkheid opert om werken met niet genormeerde biobrandstoffen.

proposition de loi (*supra*), il a tenu compte des normes européennes qui autorisent l'incorporation d'une quantité déterminée de biocarburants, afin de garantir le bon fonctionnement des moteurs. On peut vraiment s'interroger sur l'effet que les biocarburants non normalisés auront sur ces moteurs, en particulier en ce qui concerne le régime de garantie offert par les fabricants. Le membre renvoie à la problématique de l'E-15 aux Pays-Bas, où des consommateurs qui, de bonne foi, font le plein de biocarburants à la pompe, ne peuvent plus bénéficier de la garantie sur leur véhicule, ce qui nuit évidemment à la réputation des biocarburants et réduit l'adhésion qui existe à leur égard. Est-il exact que l'administration de l'Énergie déterminera si les biocarburants sont appropriés? Sur la base de quelles connaissances le fera-t-elle? Peut-elle analyser les systèmes de carburant? L'État assumera-t-il les garanties qui sont en principe assumées par les fabricants automobiles? Il s'agit d'une piste dangereuse. Le membre recommande de respecter le principe de précaution, afin d'éviter les demandes de dédommagement. Le gouvernement tient-il à courir un risque et à contraindre l'État belge à engager sa responsabilité?

En outre, il y a lieu d'analyser comment les adaptations proposées par la proposition de loi à l'examen se situent par rapport aux volumes qui sont exonérés fiscalement. Si les volumes nécessaires sont supérieurs à ceux qui sont exonérés, le prix à la pompe sera mis sous pression. Quels sont les effets prévus? Existe-t-il une relation réciproque? Ou bien la proposition à l'examen nécessitera-t-elle une adaptation du volet fiscal?

En ce qui concerne les six producteurs, la question se pose de savoir s'ils peuvent assurer la production intérieure ou si une partie doit être importée. Y aura-t-il éventuellement un nouvel appel, afin de trouver un septième ou un huitième producteur susceptible de fournir les quantités requises? Le membre plaide en faveur d'une analyse rigoureuse.

Le fait que la proposition de loi prévoit une base permanente et crée donc une sécurité juridique à long terme est une bonne chose. Mais le membre ne peut établir si ce sera effectivement le cas en réalité, ou si un moment d'évaluation est prévu.

La proposition de loi opte pour des volumes qui restent inférieurs de une à deux unités — s'agit-il de pourcentages? — à la norme européenne. Pour quelles raisons?

Est-ce lié aux objectifs fixés en matière d'énergies renouvelables dans le secteur du transport? Quels sont les effets escomptés et quelles seront les mesures nécessaires? Il n'est pas exclu, en effet, que les normes

Zijn eigen wetsvoorstel (*supra*) hield rekening met Europese normen die het bijmengen van een bepaalde hoeveelheid biobrandstoffen toestaat, om te garanderen dat de motoren degelijk blijven werken. Het is zeer de vraag wat het effect zal zijn van niet genormeerde biobrandstoffen op die motoren, in het bijzonder op het vlak van de waarborgregeling van fabrikanten. Het lid verwijst naar de problematiek rond E-15 in Nederland, waarbij consumenten, die te goeder trouw aan de bezindepomp biobrandstoffen tanken, geen aanspraak meer kunnen maken op de waarborg van hun voertuig. Dit beschadigt uiteraard de reputatie van biobrandstoffen en ondergraaft voor een stuk het draagvlak dat ervoor bestaat. Klopt het dat de administratie Energie zal oordelen of de biobrandstoffen geschikt zijn? Op basis van welke kennis? Kan zij brandstofsysteemen analyseren? Zal de overheid dan instaan voor de waarborgen waarvoor autofabrikanten in principe instaan? Dit is een gevaarlijke piste. Het lid pleit voor het naleven van het voorzorgsprincipe om schadeclaims te vermijden. Wil de regering een risico lopen en de Belgische Staat tot aansprakelijkheid dwingen?

Daarnaast moet worden nagegaan hoe de aanpassingen van het voorliggende wetsvoorstel zich verhouden tot de volumes, die fiscaal worden vrijgesteld. Als de noodzakelijke volumes groter zijn dan hetgeen wordt vrijgesteld, komt de prijs aan de pomp onder druk. Wat zijn de voorspelde effecten? Is er een onderlinge relatie? Of zal dit voorstel een aanpassing van het fiscale onderdeel vergen?

Wat de zes producenten betreft, is de vraag of zij de binnenlandse productie aankunnen, of zal een gedeelte moeten worden ingevoerd? Komt er eventueel een nieuwe oproep, om een zevende of achtste producent te zoeken om de vereiste volumes te leveren? Het lid pleit voor een nauwkeurig onderzoek.

Dat het wetsvoorstel op permanente basis werkt, en dus rechtszekerheid creëert op lange termijn, is een goede zaak. Maar het lid kan niet opmaken, of dat in werkelijkheid ook het geval zal zijn, dan wel of er een evaluatiemoment komt.

Het wetsvoorstel kiest ervoor om met een à twee eenheden — zijn dit percenten? — onder de Europese norm te blijven. Om welke redenen?

Is er een relatie met de doelstellingen op het vlak van hernieuwbare energie voor transport? Welke effecten verwacht men en welke maatregelen zullen nodig zijn? Het is immers niet uitgesloten dat de gekozen normen

choisies nous obligent à utiliser d'autres méthodes pour atteindre malgré tout les objectifs fixés.

*
* *

M. Joseph George (cdH) répond que la proposition de loi à l'examen entend assurer la sécurité juridique. Il est fait observer, à juste titre, que la loi actuelle cessera de sortir ses effets après le 30 juin 2013. C'est pourquoi il est souhaitable d'édicter de nouvelles règles, ce que la proposition de loi fait en l'occurrence, précisément pour répondre à de nouveaux objectifs. Mais il faut éviter de verser dans l'image d'Épinal, ou de caricaturer. Cette thématique s'inscrit bien sûr intégralement dans une dimension européenne. On sait qu'en matière de transport, le pourcentage des biocarburants devra atteindre 10 % à l'horizon 2020. Mais la décision définitive de l'Europe n'est pas encore connue.

En 1960, le parc automobile se composait de 600 000 véhicules, cinquante ans plus tard, il est passé à 4 200 000 unités, soit sept fois plus. Il ne faut pas oublier non plus que la Belgique est confrontée à une série de défis en matière d'environnement et de développement durable. Les secteurs concernés ont besoin d'un cadre précis, ce qui importe pour l'emploi et la production. Le mérite de la proposition de loi à l'examen est significatif à plus d'un titre.

D'abord, l'article 15 prévoit une évaluation. Ensuite, il est possible d'adapter la loi en fonction des objectifs européens. Enfin, sont pris en considération les biocarburants de première et de deuxième génération. L'intervenant renvoie au "biocarburant durable — catégorie B" évoqué précédemment: "un biocarburant durable pour lequel il n'existe pas encore de norme européenne ou belge mais dont l'utilisation est autorisée par le ministre"; (DOC 2866/001, p. 11). À cet égard, il est utile de signaler que les biocarburants ne sont acceptés que sur la base d'un dossier technique complet, qui a été préalablement transmis à la direction générale de l'Énergie et qui atteste de leur conformité aux normes supranationales. Le ministre devra approuver le dossier et FAPETRO pourra se faire assister par des experts. La sécurité de la nouvelle technologie est donc garantie par un certain nombre de structures. Mais le législateur doit également soutenir ces nouvelles technologies, car les choses évoluent: les combustibles fossiles et même les biocarburants ne sont que des maillons dans une phase de transition vers les véhicules hybrides et électriques. Pour arriver finalement à ce stade, il faut d'abord réaliser une série d'objectifs. La proposition de loi à l'examen doit être comprise dans ce cadre. Elle s'inscrit dans une chaîne dynamique, qui est définie par l'Europe, mais qui tient également compte des caractéristiques spécifiques

ertoe zullen leiden dat ander methodes moeten worden aangewend, om alsnog de doelstellingen te halen.

*
* *

De heer Joseph George (cdH) antwoordt dat het voorliggende wetsvoorstel rechtszekerheid wil geven. Terecht wordt erop gewezen dat de bestaande wet na 30 juni 2013 geen effecten meer zal sorteren. Daarom is het wenselijk om met nieuwe regels uit te pakken, wat nu gebeurt aan de hand van een wetsvoorstel, precies om nieuwe doelstellingen tegemoet te treden. Men moet zich de zaken nu ook weer niet al te simplistisch gaan voorstellen of een karikatuur maken. Alles past natuurlijk in een Europese dimensie. Het is bekend dat inzake vervoer tegen 2020 10 % biobrandstof moet worden aangeboden. Wat Europa uiteindelijk zal doen, moet nog worden afgewacht.

In 1960 bestond heft wagenpark uit 600 000 voertuigen, vijftig jaar later loopt dat op tot 4 200 000, wat zeven keer hoger ligt. Men moet evenmin uit het oog verliezen, dat België voor een aantal uitdagingen staat op het vlak van milieu en duurzame ontwikkeling. De betrokken sectoren hebben een vastomlijnd kader nodig, wat belangrijk is voor de tewerkstelling en de productie. De verdienste van het voorliggende wetsvoorstel is in menig opzicht betekenisvol.

Ten eerste voorziet artikel 15 in een evaluatie. Ten tweede wordt het mogelijk de wet aan te passen op basis van Europese doelstellingen. Ten derde worden de biobrandstoffen van de eerste en de tweede generatie in beschouwing genomen. De spreker verwijst naar de eerder aangehaalde "duurzame biobrandstof — categorie B": "duurzame biobrandstof waarvoor nog geen Europese of Belgische norm bestaat maar waarvan het gebruik door de minister wordt toegestaan" (DOC 2866/001, p. 11). In dat verband is het nuttig te vermelden dat de biobrandstoffen slechts worden aanvaard op grond van een volledig technisch dossier, dat vooraf aan de algemene directie Energie werd bezorgd en het bewijs levert conform te zijn met supranationale normen. De minister zal het dossier moeten goedkeuren en FAPETRO zal zich kunnen laten omringen door experts. De veiligheid van de nieuwe technologie wordt dus gewaarborgd door een aantal structuren. Maar de wetgever moet die nieuwe technologieën ook ondersteunen, want de zaken staan niet stil; de fossiele brandstoffen en zelfs de biobrandstoffen zijn slechts schakels in een overgangsfase naar hybride en elektrische voertuigen. Om dit stadium uiteindelijk te kunnen bereiken, moet men eerst een aantal doelstellingen verwezenlijken. Het voorliggende wetsvoorstel moet in dit kader worden begrepen. Het past in een dynamische keten, die door

de la Belgique et de la nécessité d'offrir à l'industrie une sécurité dans une perspective de développement durable, dont les biocarburants de deuxième génération font également partie.

*
* *

Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen) souligne encore la contradiction entre, d'une part, l'attitude exceptionnellement progressiste de la Belgique dans un cadre supranational, qui découle de la vision commune de l'autorité fédérale et des trois régions, et, d'autre part, le contenu de la proposition de loi à l'examen.

Sur le plan international, la Belgique ne défend pas une augmentation, mais, à l'inverse, une diminution de la part des biocarburants de la première génération – en limitant le niveau à 5 % tout au plus, voire 4 %. La Belgique soutient également les biocarburants de la deuxième génération et s'oppose à toute restriction à leur mise sur le marché.

À l'opposé, la proposition de loi à l'examen vise à doubler la part des biocarburants de la première génération dans les carburants.

Voilà qui est totalement incohérent: au niveau européen, la Belgique est exigeante et bénéficie du soutien de tous, alors qu'au niveau fédéral, les représentants défendent une idée totalement contraire dans leur proposition de loi.

Il existe en outre un contentieux avec l'Argentine, qui poursuit la Belgique pour violation des traités de l'Organisation mondiale du commerce. La loi de 2009 contient des critères de durabilité, qui font obstacle à l'exportation de produits argentins vers l'Union européenne et la Belgique. Il n'est pas du tout évident que la proposition de loi à l'examen pourra atteindre les objectifs en matière de production locale. Même si la Belgique annonce que la loi de 2009 sera modifiée et que la nouvelle loi ne prévoira pas de critères de durabilité en vue de répondre aux objections de l'Argentine, il est tout de même renvoyé à un arrêté royal pour ces critères. Il n'est pas certain que cela satisfera l'Argentine; par contre, cette attitude témoigne d'une certaine dose d'hypocrisie. L'attitude de la Belgique est totalement schizophrène.

Pourquoi la possibilité de produire des biocarburants de catégorie B et de catégorie C est-elle d'ailleurs limitée à 1,5 %? Les termes ne sont, de surcroît, pas du tout

Europa wordt bepaald maar ook wel rekening houdt met de bijzondere kenmerken van België en de nood om zekerheid te bieden aan de industrie in een perspectief van duurzame ontwikkeling waarvan de biobrandstoffen van de tweede generatie ook deel uitmaken.

*
* *

Mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen) legt nog eens de nadruk op de tegenstrijdigheid tussen de buitengewoon progressieve houding van België in supranationaal verband enerzijds, die voortvloeit uit een gemeenschappelijke visie van de federale overheid en de drie gewesten, en de inhoud van het voorliggende wetsvoorstel anderzijds.

Op het internationale toneel verdedigt België geen verhoging, maar integendeel een daling van het aandeel van de biobrandstoffen van de eerste generatie — waarbij het niveau wordt beperkt tot hooguit 5 of zelfs 4 %. België steunt eveneens de biobrandstoffen van de tweede generatie en verzet zich tegen elke inperking om die op de markt te brengen.

Daartegenover staat een wetsvoorstel dat het aandeel van de biobrandstoffen van de eerste generatie in de brandstoffen wil verdubbelen.

De coherentie is ver zoek: Europees is België veel-eisend en geniet het eenieders steun, terwijl federaal de volksvertegenwoordigers met hun wetsvoorstel aan de tegenpool staan.

Daarenboven bestaat er een geschil met Argentinië, dat België vervolgt wegens overtreding van de verdragen van de Wereldhandelsorganisatie. De wet van 2009 bevat duurzaamheidscriteria, die de Argentijnse export naar de Europese Unie en België hinderen. Het staat helemaal niet vast dat het voorliggende wetsvoorstel de doelstellingen inzake plaatselijke productie zal kunnen bereiken. België mag dan wel verkondigen dat de wet van 2009 zal worden gewijzigd en dat de nieuwe wet geen duurzaamheidscriteria zal vermelden om aan Argentinië bezwaren tegemoet te treden, feit is toch dat voor deze criteria naar een koninklijk besluit wordt verwezen. Het staat niet vast of dit de Argentijnen tevreden zal kunnen stellen, maar het wijst wel op een zekere dosis hypocrisie. De Belgische houding is totaal schizofreen.

Waarom wordt overigens de mogelijkheid om biobrandstoffen van categorie B en categorie C te produceren tot 1,5 % beperkt? Bovendien zijn de begrippen

clairs, à l'instar de l'ensemble de la proposition de loi, qui est tout sauf transparente.

Le groupe écologiste a soutenu la loi de 2009, qui était beaucoup plus univoque, prônait la durabilité et promouvait la production d'origine européenne. Il est un fait que l'on ignorait, à l'époque, l'incidence négative de la législation. L'on tablait en outre sur des pourcentages raisonnables.

La membre ne s'oppose pas fondamentalement aux pourcentages et elle peut se rallier à une prolongation de l'aide fiscale jusqu'à un certain point, pourvu que cette aide soit dégressive. Ce qui est inacceptable, en revanche, c'est une augmentation des quantités exigées et, en corollaire, des avantages fiscaux. Il conviendrait par ailleurs de pouvoir se faire une idée globale des émissions de gaz à effet de serre.

*
* *

M. David Clarinval (MR) souligne que les écologistes sont au pouvoir en Région wallonne et qu'ils soutiennent BioWanze. Comment peut-on dénoncer les biocarburants au Parlement fédéral et soutenir les producteurs au niveau régional? Ce ne sont pas les auteurs de la proposition de loi qui font preuve de schizophrénie, mais le groupe écologiste. En ce qui concerne le problème de l'Argentine, on se heurte aux limites du protectionnisme, que défend par Ecolo. Voilà qui illustre une fois encore l'incohérence de leur discours.

*
* *

Le collaborateur du secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, explique qu'il n'y a aucun malentendu en ce qui concerne la position de la Belgique, ni en ce qui concerne les pourcentages. Dans la proposition de loi à l'examen, les pourcentages sont exprimés en volume. Si on les convertit en énergie, on obtient *grosso modo* la valeur de la Commission européenne, à savoir 5 % en termes d'énergie.

L'origine européenne de la biomasse reste dans la loi, mais elle figure dans la loi de finances, une prolongation étant demandée pour le quota non produit qui n'a pas été mis à la consommation en Belgique. La prolongation concerne donc le biodiésel et le bioéthanol. C'est le point de vue de la Belgique; on attend encore le point de vue de la Commission européenne. Bien qu'il existe

helemaal niet duidelijk. Dit geldt eigenlijk voor het hele wetsvoorstel, dat alles behalve transparant is.

De groene fractie stond achter de wet van 2009, die heel wat doorzichtiger was, duurzaamheid verdedigde en de Europese oorsprong van de productie voorstond. Het is wel zo dat men zich toen niet bewust was van de negatieve impact van de wetgeving. Bovendien mikt men op redelijke percentages.

Het lid is niet *per se* gekant tegen percentages en kan zich scharen achter een verlenging van de fiscale steun tot op zekere hoogte, maar dan wel op degressieve wijze. Wat echter niet aanvaard kan worden, is een verhoging van de vereiste hoeveelheden en daarmee samenhangend de fiscale voordelen. Daarnaast is een algemene visie wenselijk rond de uitstoot van broeikasgassen.

*
* *

De heer David Clarinval (MR) wijst erop dat de groenen het beleid bepalen in het Waals Gewest en BioWanze steunen. Het gaat dus niet op om in het federale parlement biobrandstoffen aan te klagen en regionaal de producenten te steunen. Niet de indieners van het wetsvoorstel, maar de groene fractie getuigt van schizofrenie. Wat het probleem met Argentinië betreft, stuit men op de grenzen van het protectionisme, die Ecolo-Groen verdedigt. Ook dat illustreert een zekere incoherentie in het discours.

*
* *

De medewerker van de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, verklaart dat er geen misverstand bestaat rond het Belgische standpunt, noch inzake de percentages. De percentages in het voorliggende wetsvoorstel worden uitgedrukt in volume. Wanneer zij worden omgezet in energie, komt men op de waarde van de Europese Commissie, zijnde 5 % in termen van energie, terwijl het wetsvoorstel naar een percentage in volume verwijst. Na conversie levert dit *grosso modo* 5 % op.

De Europese oorsprong van de biomassa blijft in de wet, maar dat staat in de financierwet waarbij een verlenging wordt gevraagd voor de niet geproduceerde quota die niet in België werd uitgeslagen tot verbruik. De verlenging heeft dus betrekking op biodiesel en bio-ethanol. Dit is het standpunt van België en het standpunt van de Europese Commissie wordt afgewacht. Hoewel

donc différents cadres juridiques, ils ne sont tout de même pas incompatibles; au contraire, ils se complètent.

*
* *

Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen) fait remarquer que la loi de 2009 exprimait également des pourcentages en volume. Y a-t-il oui ou non un doublement? La membre renvoie aux articles 4 et 7 de cette loi. Dans la proposition de loi à l'examen, il convient de consulter le commentaire des articles, car les articles eux-mêmes ne sont pas clairs.

*
* *

Le collaborateur du secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, explique que la loi de 2009 parlait de 4 % en volume, ce qui correspond à 2 % en énergie. On passe maintenant à 6 et 9 % en volume, ce qui représente un peu plus de 5 % en énergie. Cela correspond à ce qui est examiné au niveau européen. L'objectif est d'atteindre 10 % d'ici 2020. On en est encore loin.

La porte est ouverte pour les biocarburants avancés et l'électromobilité. La proposition de loi à l'examen ne fait que franchir une étape supplémentaire. En tout cas, tout semble très cohérent.

*
* *

Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen) déclare que le secrétaire d'État avait clairement défendu une limite de 5 % en volume.

III. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Article 1^{er}

Cet article ne donne lieu à aucun commentaire et est adopté à l'unanimité.

Art. 2

Cet article ne donne lieu à aucune discussion et est adopté par 13 voix contre une.

er dus verschillende juridische kaders bestaan, zijn ze toch niet incompatibel; integendeel, ze vullen elkaar aan.

*
* *

Mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen) merkt op dat ook de wet van 2009 percentages in volume uitdrukte. Is er ja dan neen een verdubbeling? Het lid verwijst naar de artikelen 4 en 7 van die wet. In het voorliggende wetsvoorstel moet men te rade bij de artikelsgewijze bespreking, want de artikelen zelf zijn niet duidelijk.

*
* *

De medewerker van de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, legt uit dat de wet van 2009 het had over 4 % volume, wat overeenkomt met 2 % energie. Nu gaat men over tot 6 en 9 % volume, wat iets meer dan 5 % energie betekent. Dit stemt overeen met hetgeen op Europees niveau wordt besproken. Het doel is om tegen 2020 10 % te bereiken, wat nog veraf staat.

De deur staat open voor geavanceerde biobrandstoffen en elektromobiliteit. Met het voorliggende wetsvoorstel wordt slechts een stap vooruit gedaan. Alles lijkt in ieder geval erg coherent.

*
* *

Mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen) voert aan dat de staatssecretaris duidelijk een limiet van 5 % volume heeft verdedigd.

III.— ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Artikel 1

Dit artikel geeft geen aanleiding tot commentaar en wordt eenparig aangenomen.

Art. 2

Dit artikel geeft geen aanleiding tot discussie en wordt aangenomen met 13 tegen een stem.

Articles 3, 4 et 5

Ces articles ne donnent lieu à aucun commentaire et sont adoptés par 9 voix contre 5.

Art. 6

Cet article ne donne lieu à aucun commentaire et est adopté par 13 voix et une abstention.

Art. 7

Il n'a pas été répondu à la question posée précédemment par *Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen)*. Pourquoi les biocarburants "durables" B et C sont-ils limités à 1,5 % au maximum? À quoi ce pourcentage renvoie-t-il? Concerne-t-il l'ensemble des biocarburants incorporés ou s'agit-il de 1,5 % de 6 ou 9 %?

*
* *

M. Joseph George (cdH) renvoie à cet égard au texte de l'article 7, § 6, à l'examen qui a fait l'objet d'une concertation avec le secteur concerné. Tout repose sur des équilibres technologiques et sur d'autres équilibres. L'article 15 prévoit la possibilité de modifier les "volumes nominaux d'incorporation" en fonction des "évolutions technologiques et de l'évolution de la politique européenne dans la matière". On ne peut pas dire les choses plus clairement.

*
* *

Cet article est adopté par 10 voix contre 4.

Art. 8

Cet article ne donne lieu à aucun commentaire et est adopté par 13 voix et une abstention.

Art. 9

Cet article ne donne lieu à aucune discussion et est adopté par 13 voix contre une.

Artikelen 3, 4 en 5

Deze artikelen geven geen aanleiding tot commentaar en worden aangenomen met 9 tegen 5 stemmen.

Art. 6

Dit artikel geeft geen aanleiding tot commentaar en wordt aangenomen met 13 stemmen en een onthouding.

Art. 7

Mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen) heeft geen antwoord gekregen op haar eerder gestelde vraag. Waarom worden de "duurzame" biobrandstoffen B en C beperkt worden tot maximaal 1,5 %. Waarop slaat dat percentage? Heeft het betrekking op alle biobrandstoffen, of is dat 1,5 % van 6 of 9 %?

*
* *

De heer Joseph George (cdH) verwijst hiervoor naar de tekst van dit artikel 7, § 6, dat het voorwerp is geweest van overleg met de betrokken sector. Alles berust op technologische en andere evenwichten. Artikel 15 voorziet in de mogelijkheid om de "nominale bijmenging volumes" te wijzigen als gevolg van "technologische ontwikkelingen en de evolutie van de Europese politiek ter zake". Duidelijker kan het niet worden geformuleerd.

*
* *

Dit artikel wordt aangenomen met 10 tegen 4 stemmen.

Art. 8

Dit artikel geeft geen aanleiding tot commentaar en wordt aangenomen met 13 stemmen en een onthouding.

Art. 9

Dit artikel geeft geen aanleiding tot discussie en wordt aangenomen met 13 tegen een stem.

Articles 10 à 17

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation. Ils sont successivement adoptés à l'unanimité.

*
* *

L'ensemble de la proposition de loi (DOC 53 2866/001), en ce compris les corrections d'ordre légistique et linguistique, est adopté par 9 voix contre une et 4 abstentions.

Par conséquent, la proposition de loi jointe (DOC 53 2026/001) modifiant la législation en ce qui concerne l'utilisation de biocarburants devient sans objet.

La rapporteuse,

Karine LALIEUX

La présidente,

Liesbeth VANDER AUWERA

Artikelen 10 tot 17

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt. Zij worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

*
* *

Het geheel van het wetsvoorstel (DOC 53 2866/001) wordt, met inbegrip van wetgevingstechnische en taalkundige verbeteringen, aangenomen met 9 tegen een stem en 4 onthoudingen.

Bijgevolg vervalt het toegevoegde wetsvoorstel (DOC 53 2026/001) tot wijziging van de wetgeving wat het gebruik van biobrandstoffen betreft.

De rapporteur,

Karine LALIEUX

De voorzitter,

Liesbeth VANDER AUWERA