



Procédure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	2001/0265(COD) Procédure terminée
Énergie: utilisation des biocarburants dans les transports routiers Abrogation 2008/0016(COD)	
Sujet 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.60.02 Industrie pétrolière, carburants	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	ITRE Industrie, commerce extérieur, recherche, énergie	PPE-DE AYUSO Pilar	24/01/2002
	Commission au fond précédente		
	ITRE Industrie, commerce extérieur, recherche, énergie	PPE-DE AYUSO Pilar	24/01/2002
	Commission pour avis précédente		
	ENVI Environnement, santé publique, politique des consommateurs (Commission associée)	NI KRONBERGER Hans	22/01/2002
	ECON Economique et monétaire	V/ALE MAYOL I RAYNAL Miquel	22/01/2002
AGRI Agriculture et développement rural	V/ALE AUROI Danielle	19/02/2002	
RETT Politique régionale, transports et tourisme	GUE/NGL BAKOPOULOS Emmanouil	22/01/2002	
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Agriculture et pêche	2500	08/04/2003
	Affaires générales	2463	18/11/2002
	Industrie	2433	06/06/2002
Commission européenne	DG de la Commission Energie et transports	Commissaire	

Événements clés

07/11/2001	Publication de la proposition législative	COM(2001)0547	Résumé
16/01/2002	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
06/06/2002	Débat au Conseil	2433	Résumé
19/06/2002	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
19/06/2002	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A5-0244/2002	
01/07/2002	Débat en plénière		
04/07/2002	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0361/2002	Résumé
12/09/2002	Publication de la proposition législative modifiée	COM(2002)0508	Résumé
18/11/2002	Publication de la position du Conseil	12695/1/2002	Résumé
05/12/2002	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
20/02/2003	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
20/02/2003	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A5-0057/2003	
10/03/2003	Débat en plénière		
12/03/2003	Décision du Parlement, 2ème lecture	T5-0085/2003	Résumé
08/04/2003	Approbation de l'acte par le Conseil, 2ème lecture		
08/05/2003	Signature de l'acte final		
08/05/2003	Fin de la procédure au Parlement		
17/05/2003	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	2001/0265(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Abrogation 2008/0016(COD)
Base juridique	Règlement du Parlement EP 57; Traité CE (après Amsterdam) EC 175
Étape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	ITRE/5/16576

Portail de documentation

Document de base législatif	COM(2001)0547	07/11/2001	EC	Résumé
Comité économique et social: avis, rapport	CES0513/2002 JO C 149 21.06.2002, p. 0007	24/04/2002	ESC	

Comité des régions: avis	CDR0034/2002 JO C 278 14.11.2002, p. 0029	16/05/2002	CofR	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A5-0244/2002	19/06/2002	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T5-0361/2002 JO C 271 12.11.2003, p. 0378-0482 E	04/07/2002	EP	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(2002)0508 JO C 331 31.12.2002, p. 0291 E	12/09/2002	EC	Résumé
Position du Conseil	12695/1/2002 JO C 032 11.02.2003, p. 0001 E	18/11/2002	CSL	Résumé
Déclaration du Conseil sur sa position	13759/2002	18/11/2002	CSL	
Communication de la Commission sur la position du Conseil	SEC(2002)1273	02/12/2002	EC	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture	A5-0057/2003	20/02/2003	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture	T5-0085/2003 JO C 061 10.03.2004, p. 0150-0260 E	12/03/2003	EP	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(2003)0193	22/04/2003	EC	Résumé
Document de suivi	COM(2009)0192	24/04/2009	EC	Résumé
Document de suivi	SEC(2009)0503	24/04/2009	EC	Résumé
Document de suivi	SEC(2011)0130	31/01/2011	EC	Résumé

Informations complémentaires

Commission européenne

[EUR-Lex](#)

Acte final

[Directive 2003/30](#)
[JO L 123 17.05.2003, p. 0042-0046](#) Résumé

Énergie: utilisation des biocarburants dans les transports routiers

OBJECTIF : promouvoir une utilisation accrue des biocarburants pour les transports dans l'Union européenne afin de contribuer à la sécurité d'approvisionnement des carburants utilisés pour les transports, à la réduction des émissions de CO₂, au développement rural et au maintien de l'emploi dans les zones rurales. CONTENU : la directive proposée impose aux États membres l'obligation d'adopter la législation et les mesures nécessaires pour que, à partir de 2005, les biocarburants représentent une part minimale des carburants pour les transports vendus sur leur territoire, les États membres ayant la possibilité de décider de la meilleure manière d'atteindre cet objectif. Le pourcentage minimal de biocarburants par rapport à l'ensemble des carburants vendus pour les transports sur le marché des différents États membres sera fixé sur la base d'un calendrier approuvé d'un commun accord. Ce pourcentage minimal et ce calendrier seront adaptés par une procédure de comité sur la base de l'expérience acquise, d'une évaluation environnementale, de l'évolution des techniques, et en conformité avec d'autres objectifs énergétiques et environnementaux au niveau tant national que communautaire. Les mesures prises pour atteindre les objectifs annuels seront décrites dans un rapport annuel que les États membres devront présenter à la Commission. Sur la base de ces rapports, la Commission évaluera les initiatives prises par les États membres pour respecter leur quota de biocarburants et, le cas échéant, formulera des propositions pour modifier l'annexe de la directive. Compte tenu du temps nécessaire pour établir les installations de production requises, il convient de ne pas imposer d'engagement quantitatif avant 2005; ensuite, un taux de substitution de 2% devrait constituer un objectif réaliste. En augmentant la substitution de 0,75% par an, on arriverait à un taux de 5% en 2009. Avant la fin de 2006, la Commission examinera la nécessité de rendre obligatoire le mélange de biocarburants dans l'essence et le carburant diesel afin d'atteindre les objectifs d'utilisation des biocarburants dans le secteur des transports et présentera, le cas échéant, une proposition de modification de la directive 98/70/CE. La proposition est accompagnée d'une communication de la Commission qui précise qu'il existe essentiellement trois types de carburant de substitution qui pourraient chacun être développés jusqu'à un niveau de 5% ou plus du marché global des carburants pour véhicules à moteur d'ici à 2020: biocarburants, gaz naturel et hydrogène. En outre, la technologie des voitures hybrides, qui combine la combustion et l'électricité, offre un

niveau d'économie de carburant comparable à celui des carburants de substitution. La communication décrit ces carburants et technologies de substitution de même que d'autres options qui ne semblent pas encore si prometteuses mais qui pourraient apporter des contributions plus limitées. Sans apporter de réponses définitives, la communication identifie une approche à suivre au cours des prochaines années pour permettre à l'UE d'atteindre les objectifs à moyen terme de remplacement de 20% des carburants automobiles classiques d'ici à 2020, et ce de manière à orienter le développement futur des systèmes de transport routier dans les décennies qui suivent 2020.?

Énergie: utilisation des biocarburants dans les transports routiers

Le Conseil a examiné la proposition de directive visant à promouvoir l'utilisation des biocarburants dans les transports. A l'issue de la discussion, le Président a constaté, dans l'attente de l'avis du Parlement européen, un large accord sur un texte de compromis de la Présidence espagnole relatif à cette proposition. Il a invité le COREPER à examiner l'avis du Parlement dès qu'il sera disponible afin de lui permettre d'adopter une position commune lors d'une prochaine session. Les principaux éléments du compromis sont les suivants : - des valeurs de référence sont fixées pour la part de marché occupée par les biocarburants relative à l'ensemble des carburants vendus à des fins de transport: pour la première phase, cette part est de 2% à atteindre d'ici au 31 décembre 2005, et pour la deuxième phase, 5,75% à atteindre d'ici au 31 décembre 2010; - les États membres fixent des objectifs nationaux indicatifs pour la part minimale des biocarburants mis en vente; - ces objectifs peuvent faire l'objet de différenciations par rapport aux valeurs de référence; - cette approche en deux phases s'accompagne d'une clause de réexamen se fondant sur des rapports de la Commission et sur des informations communiquées par les États membres, et pouvant mener à une adaptation du système des objectifs en 2007 ou ultérieurement.?

Énergie: utilisation des biocarburants dans les transports routiers

La commission a adopté le rapport de Mme María AYUSO GONZÁLEZ (PPE-DE, E) qui approuve la proposition dans les grande lignes, sous réserve d'un certain nombre d'amendements (procédure de codécision, 1ère lecture). Tout en soutenant la proposition de la Commission selon laquelle les États membres devront faire en sorte que le 31 décembre 2005 au plus tard, la part minimale des biocarburants vendus sur le marché atteigne un pourcentage de 2% et que ce plancher devrait passer à 5,75% en 2010, les députés s'opposent à l'idée de fixer un pourcentage minimal de biocarburants dans les mélanges avec les carburants traditionnels. La commission, estimant que dans le futur la demande sera supérieure à l'offre, demande de favoriser la production des biocarburants qui ne s'est guère développée dans l'UE. Elle souhaite, toutefois, que les produits utilisés pour la fabrication de 'carburants verts' respectent les normes environnementales et qu'une priorité soit accordée aux biocarburants les plus performants à cet égard. En outre, elle invite la Commission à élaborer une analyse spécifique de l'impact environnemental des biocarburants. Par ailleurs, étant donné que les produits utilisés pour la production de biodiesel ont des provenances très diverses, les députés estiment qu'un niveau de qualité doit être établi afin de ne pas mettre en péril le fonctionnement des moteurs. Finalement, ils demandent aux États membres de promouvoir l'utilisation des biocarburants dans les transports publics afin de soutenir des modes de transports plus sûrs et plus respectueux de l'environnement.?

Énergie: utilisation des biocarburants dans les transports routiers

En adoptant le rapport de Mme María del Pilar AYUSO GONZÁLEZ (PPE-DE, E), le Parlement européen a approuvé la proposition de directive sous réserve d'amendements proposés par la commission au fond (se reporter au résumé précédent). Le Parlement soutient la proposition selon laquelle les États membres devraient faire en sorte que, le 31 décembre 2005 au plus tard, la part minimale des biocarburants vendus sur le marché atteigne un pourcentage de 2%. Ce plancher devrait passer à 5,75% en 2010. Toutefois, il ne fixe aucun pourcentage minimal de biocarburants dans les mélanges avec les carburants traditionnels. Afin de garantir la bonne transposition de cette directive, les États membres devraient, le 31 décembre 2004 au plus tard, mettre en vigueur les dispositions nécessaires pour s'y conformer. Avant le 31 décembre 2006, la Commission présentera un rapport et dans les deux ans, une évaluation des progrès accomplis dans l'utilisation des biocarburants dans les États membres. Sur la base de ce rapport, la Commission proposera, le cas échéant, une adaptation de la nature des objectifs figurant à l'article 3.?

Énergie: utilisation des biocarburants dans les transports routiers

La Commission a modifié sa proposition à la lumière des amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture. Le nouveau texte : - insiste sur l'utilisation de la biomasse secondaire et sur la production parallèle de protéines végétales; - souligne l'importance de l'utilisation des carburants de substitution tels que les biocarburants; - rappelle, dans la perspective du développement futur de la filière hydrogène, qu'une politique de recherche est utile pour assurer la compatibilité des biocarburants et de l'hydrogène; - insiste sur l'élaboration de normes, plus précisément applicables au bioéthanol et au biodiesel, - souligne la contribution des biocarburants à la multifonctionnalité de l'agriculture; - indique expressément que les carburants de substitution devront être plus largement disponibles pour s'établir sur le marché. D'autres modifications concernent le système de rapports à la Commission sur les incidences environnementales et les coûts, à établir par les États membres. Le nouveau texte (légèrement reformulé par rapport à l'amendement parlementaire), autorise la promotion du développement technique des biocarburants et souligne l'importance d'une politique nationale cohérente. Il accorde la priorité à la promotion des biocarburants dans les transports publics ainsi qu'à la promotion des biocarburants offrant un bon équilibre au point de vue environnemental. Il insiste également sur la promotion auprès du public des possibilités en matière de biocarburants et l'information des consommateurs. D'autres modifications visent à : - préciser certaines modalités d'établissement du rapport d'évaluation que la Commission doit publier tous les deux ans, et à insister sur la prise en compte des aspects environnementaux; - faire obligation de respecter la norme pr EN 14214 pour le produit final du biodiesel destiné à servir de carburants; - instaurer une période transitoire (assortie de conditions particulières) d'une durée maximale de deux ans pour les États membres confrontés à des difficultés particulières. Les modifications introduites à l'annexe consistent notamment à : - indiquer expressément que l'annexe A ne constitue pas une liste exhaustive; - préciser certains éléments de la définition de "biodiesel" en indiquant expressément les normes applicables; - ajouter une nouvelle définition de "biohydrogène" puisque l'annexe A ne constitue pas une liste exhaustive.?

Énergie: utilisation des biocarburants dans les transports routiers

La position commune du Conseil accepte en totalité ou partiellement 26 des 60 amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture. Les principales modifications apportées à la proposition initiale sont les suivantes : - le Conseil a étendu le champ d'application de la directive afin qu'il inclue non seulement les biocarburants, mais également d'autres carburants renouvelables destinés aux transports dans chaque État membre. Il a de plus élargi son objectif en indiquant que la directive vise à promouvoir l'utilisation de ces carburants au lieu de fixer simplement un pourcentage de biocarburants en remplacement des carburants classiques; - le Conseil a estimé que des objectifs indicatifs seraient plus appropriés que des objectifs obligatoires en permettant aux États membres de mettre en place les mesures nécessaires de manière souple et progressive, étant entendu que le système sera révisé après une première phase de mise en oeuvre. En conséquence, la position commune prévoit que l'objectif soit atteint sur la base de valeurs de référence pour la première phase (2% pour le 31 décembre 2005 au plus tard) ainsi que pour la deuxième (5,75% pour le 31 décembre 2010 au plus tard). Les États membres définissent des objectifs indicatifs nationaux pour le pourcentage minimal des biocarburants et des autres carburants renouvelables mis en vente sur leur marché, tant pour la première que pour la deuxième phase. Cette approche en deux phases est complétée par une clause de révision fondée sur des rapports de la Commission et des États membres. Dans leurs rapports, les États membres peuvent différencier les objectifs indicatifs nationaux par rapport aux valeurs de référence, mais ces différenciations doivent être motivées et se fonder sur les éléments spécifiques. En se basant sur les rapports des États membres, la Commission élabore un rapport d'évaluation et présente, le cas échéant, des propositions en vue d'adapter les objectifs. En outre, le Conseil a précisé les points suivants: - Mélange: le Conseil n'a pas retenu la proportion de mélange proposée, à réaliser au cours de la deuxième phase (annexe), étant donné que le mélange ne constitue pas encore une procédure normalisée; - Liste des produits: le Conseil a transféré la liste des produits considérés comme biocarburants de l'annexe à l'article 2, paragraphe 2, et a ajouté les produits suivants: "bio-MTBE", "biocarburants synthétiques" et "biohydrogène". Il est précisé que cette liste est ouverte et qu'elle pourra être adaptée au progrès technique, conformément à la procédure de comitologie; - Bilan environnemental des biocarburants: le Conseil a renforcé le lien entre le fait de promouvoir les biocarburants et les autres carburants renouvelables et le fait de contribuer à la réalisation d'objectifs consistant notamment à respecter les engagements en matière de changement climatique, à assurer une sécurité d'approvisionnement respectueuse de l'environnement et à promouvoir les sources d'énergie renouvelables. En outre, les mesures prises par les États membres pour veiller à ce qu'un pourcentage minimal des biocarburants et autres carburants renouvelables soit mis en vente sur leur marché doivent également tenir compte du bilan climatique et environnemental global des différents types de biocarburants et pourraient ainsi encourager en priorité les biocarburants dont le bilan environnemental global et la rentabilité sont excellents, tout en prenant en compte la compétitivité et la sécurité des approvisionnements; - Obligations en matière d'établissement de rapports: les rapports élaborés par les États membres devraient motiver la différenciation de leurs objectifs matériels par rapport aux valeurs de référence en se basant sur deux séries d'éléments: .des facteurs objectifs tels que les possibilités de production et l'affectation de la biomasse à d'autres utilisations énergétiques et les caractéristiques spécifiques du marché national des carburants utilisés pour les transports; .des politiques nationales compatibles avec les objectifs du secteur énergétique, liées au secteur des transports dans l'Union européenne et poursuivant des objectifs similaires à ceux de la présente directive. À noter que plusieurs délégations (Portugal, Belgique, Danemark, Irlande, Luxembourg, Suède, Finlande et Royaume-Uni) ont fait des déclarations qui ont été inscrites au procès-verbal du Conseil. Ces déclarations portent sur les obligations en matière d'établissement de rapports (art. 4 paragraphes 1 et 2). ?

Énergie: utilisation des biocarburants dans les transports routiers

La Commission considère que la position commune adoptée à l'unanimité est fidèle à l'esprit de la proposition de la Commission tout en reflétant les préoccupations du Parlement, dont elle incorpore de nombreux amendements. Sur la question clé de la nature des objectifs, la position commune offre une voie moyenne entre le strictement contraignant et le purement volontaire. Chaque État membre devra, pour la première fois, agir pour réaliser un objectif de développement de l'utilisation des biocarburants dans les transports. La position commune maintient également les objectifs ambitieux approuvés par le Parlement pour la croissance des biocarburants, et prévoit que les États membres qui choisiront des objectifs inférieurs à ces "valeurs de référence" devront justifier leur décision sur la base d'une série de critères assez limitative. En outre, la position commune laisse la possibilité à la Commission de proposer ultérieurement des objectifs contraignants, si le système prévu ne permet pas d'atteindre les objectifs globaux de la directive. En ce qui concerne la définition des biocarburants, la position commune cherche à garantir que les "autres carburants renouvelables" utilisés dans les transports ne soient pas absents de la proposition. La Commission est sensible au souhait du Parlement de voir les biocarburants introduits de manière raisonnée, sur la base d'éléments attestant clairement de leurs bénéfices. Le Conseil est du même avis, et la position commune intègre ou adapte plusieurs amendements proposés par le Parlement. Les rapports biennaux détaillés et étendus proposés dans la position commune devraient rassurer le Parlement. La position commune incorpore des changements tenant compte des préoccupations du Parlement en ce qui concerne l'information des consommateurs. Bien que la Commission, sur la question des objectifs, constate que la position commune les transforme en valeurs indicatives, elle considère que cette position commune réalise un compromis entre la nécessité d'agir au niveau communautaire et celle, pour les États membres, de disposer d'une marge de manoeuvre dans la poursuite et la réalisation de ces objectifs communs, sous l'étroite surveillance de la Communauté. ?

Énergie: utilisation des biocarburants dans les transports routiers

La commission a adopté le rapport de Mme María del Pilar AYUSO GONZÁLEZ (PPE-DE, E) qui modifie la position commune du Conseil en 2ème lecture de la procédure de codécision. Les députés, souhaitant renforcer le rôle de suivi de la Commission, stipulent que les États membres doivent informer celle-ci chaque année des mesures qu'ils ont adoptées pour réaliser leurs objectifs. Un autre amendement cherche à préciser qu'au cas où les objectifs nationaux s'écartent des valeurs de référence, cette divergence doit se fonder sur deux éléments : (a) les possibilités nationales limitées de production de biocarburants à partir de la biomasse; et (b) les ressources nationales affectées à la production de la biomasse pour des utilisations énergétiques autres que le transport. La commission parlementaire ajoute qu'il en découle que les États membres doivent donner des informations sur ces deux points aussi rapidement possible, c'est-à-dire, lorsqu'ils présentent leur premier rapport à la suite de l'entrée en vigueur de la directive. Les députés souhaitent aussi donner plus de poids à la clause de révision de la directive à compter de 2007. Ils visent donc à ce que la Commission propose des objectifs obligatoires si les objectifs indicatifs ne sont pas réalisés pour des raisons qui ne sont pas justifiées et/ou ne se fondent pas sur les nouvelles preuves scientifiques. Le texte du Conseil est moins contraignant, en ce sens qu'il ne parle que des "éventuelles" valeurs obligatoires dans de tels cas. ?

Énergie: utilisation des biocarburants dans les transports routiers

Le Parlement européen a adopté le rapport de M. María del Pilar AYUSO GONZÁLEZ (PPE-DE, E) par 531 voix pour, 3 contre et 2 abstentions. La plénière a adopté les amendements de compromis sur la position commune du Conseil afin de favoriser l'utilisation des biocarburants dans les moyens de transport publics. Par ailleurs, étant donné que le Conseil reconnaît la valeur des biocarburants constitués par des huiles végétales pures dans sa position commune, le Parlement entend les insérer dans la liste des produits à considérer comme biocarburants au sens de l'article 2. Les députés souhaitent que les États membres tiennent compte du bilan climatique et environnemental global des différents types de biocarburants et des autres carburants renouvelables afin d'encourager en priorité les carburants dont le bilan environnemental global et la rentabilité sont excellents. Ils plaident en faveur d'une politique d'information sur la disponibilité des biocarburants et des autres carburants renouvelables. En outre ils demandent que les États membres adressent à la Commission, avant le 1er juillet de chaque année, un rapport sur les mesures prises pour assurer le remplacement du gasoil ou de l'essence pour le transport et sur les ressources nationales affectées à la production de biomasse à des fins énergétiques autres que le transport. Dans leur premier rapport, à la suite de l'entrée en vigueur de cette directive, puis dans les rapports présentés à partir de 2006, les États membres indiqueront le niveau de leurs objectifs indicatifs nationaux pour la première phase, puis pour la seconde phase. Dans ces rapports, la divergence des objectifs nationaux par rapport aux valeurs de référence devrait être motivée ou fondée sur : - des facteurs objectifs tels que les possibilités nationales limitées de production de biocarburants à partir de la biomasse; - le volume des ressources nationales affectées à la production de la biomasse pour des utilisations énergétiques autres que le transport ainsi que les caractéristiques techniques ou climatiques spécifiques du marché national des carburants utilisés pour le transport; - des politiques nationales affectant des ressources comparables à la production d'autres carburants destinés au transport et provenant de sources d'énergie renouvelables.?

Énergie: utilisation des biocarburants dans les transports routiers

La Commission accepte les 7 amendements à la position commune proposés par le Parlement en deuxième lecture et modifie sa proposition en conséquence. Ces amendements rejoignent les objectifs de la proposition d'origine de la Commission ou constituent un compromis acceptable. Ils visent en particulier à : - ajouter à la liste des produits à considérer comme biocarburants un nouveau produit: les "huiles végétales pures", avec une définition; - préciser que les États membres pourront accorder une plus grande priorité à l'utilisation des biocarburants dans les transports publics; - contrôler les performances de certains biocarburants par rapport aux normes de volatilité définies dans la législation communautaire, et faire en sorte que tout problème éventuel à cet égard soit traité; - préciser, en ce qui concerne les avantages potentiels que représente la production de biocarburants pour le secteur agricole de l'UE, que cela s'applique aussi bien aux futurs États membres de l'UE qu'aux États membres actuels; - harmoniser l'article 3, paragraphes 4 et 5 avec le titre modifié de la directive, en étendant la référence aux biocarburants pour englober les autres carburants renouvelables; - proposer deux aspects supplémentaires que les rapports devront couvrir: les mesures adoptées par les États membres pour assurer la promotion des biocarburants destinés au transport, et les ressources nationales affectées à la production de la biomasse pour des utilisations énergétiques autres que le transport; - clarifier la liste des facteurs justifiant les raisons pouvant amener un État membre à fixer des objectifs différents de ceux définis dans la directive.?

Énergie: utilisation des biocarburants dans les transports routiers

OBJECTIF : promouvoir l'utilisation de biocarburants ou d'autres carburants écologiques pour remplacer le gazole ou l'essence à des fins de transport dans chaque État membre, en vue de contribuer à la réalisation d'objectifs consistant notamment à respecter les engagements en matière de changement climatique, à assurer une sécurité d'approvisionnement respectueuse de l'environnement et à promouvoir les sources d'énergie renouvelables. MESURE DE LA COMMUNAUTÉ : Directive 2003/30/CE du Parlement européen et du Conseil visant à promouvoir l'utilisation de biocarburants ou autres carburants renouvelables dans les transports. CONTENU : la directive fixe des objectifs concernant l'introduction progressive des biocarburants ou d'autres carburants obtenus à partir de déchets agricoles, forestiers et organiques d'ici à 2010. Pour la première fois, il appartient à chaque État membre de fixer des objectifs concernant la part de marché des biocarburants. Ces objectifs devront être basés sur les données de référence ambitieuses établies par la directive, à savoir 2% de part de marché d'ici à décembre 2005 et 5,75% d'ici à décembre 2010. Tout pays qui fixera des objectifs moins élevés devra le justifier à l'aide de critères objectifs. Les États membres doivent annoncer, avant juillet 2004, quels objectifs ils se proposent d'atteindre d'ici à décembre 2005. La Commission procédera à l'évaluation de la mise en oeuvre de la directive avant la fin 2006, puis décidera si de nouvelles propositions législatives s'imposent. ENTRÉE EN VIGUEUR : 17/05/2003. MISE EN OEUVRE : 31/12/2004.?

Énergie: utilisation des biocarburants dans les transports routiers

Conformément à la directive 2001/77/CE et à la directive 2003/30/CE, la Commission présente un document de travail accompagnant le [rapport sur les progrès accomplis pour atteindre l'objectif de 2020 dans le domaine des énergies renouvelables](#). Il fournit également une information et une analyse détaillée des aspects économiques et des impacts environnementaux des biocarburants dans les transports, conformément à la directive 2003/20/CE. Le document de travail évalue les progrès réalisés par les États membres pour atteindre les objectifs de l'Union dans le domaine de l'électricité renouvelable et l'utilisation de carburants renouvelables. Il examine aussi brièvement les évolutions dans le secteur du chauffage et du refroidissement. Étant donné que les plus récentes statistiques disponibles ne couvrent que la période allant jusqu'à 2008, il n'est pas encore possible de déterminer si les États membres ont rempli leurs objectifs de 2010 fondés sur des données Eurostat.

Progrès à ce jour: depuis le [dernier rapport d'étape](#), le secteur des énergies renouvelables a connu une croissance continue sur la période 2006-2008. La part globale des énergies renouvelables dans l'UE atteignait 10,3% en 2008 (8,8% en 2006) et des progrès ont été enregistrés dans le secteur de l'électricité (16,6%), du chauffage et du refroidissement (11,9%) et des transports (3,5%). En l'absence de données d'Eurostat pour 2009 et 2010, il n'est pas encore possible de déterminer si l'UE atteindra ses objectifs de 2010 pour l'électricité renouvelable et le transport. L'analyse préliminaire des engagements des États membres indique que la part globale de l'UE pour la consommation d'énergies renouvelables pour l'électricité en 2010 pourrait atteindre 19,4%, pour le transport - 5% et pour le chauffage et le refroidissement - 12,5%.

- Électricité: depuis le dernier rapport d'activité, la part d'électricité verte dans l'Union européenne n'a cessé de croître pour atteindre 15,8% en 2007 et 16,6% en 2008, comparativement à 15,1% en 2006. En dépit de cette forte croissance, la Commission indique qu'il est probable que l'UE ne parviendra pas à atteindre son objectif 2010 de 21%.
- Transports: en 2008, la part de l'UE d'énergie renouvelables dans les transports a été de 3,5% (2,6% en 2007). Les données préliminaires pour 2009 indiquent une croissance accrue dans le secteur, avec une part des biocarburants qui devrait atteindre 4% de la consommation totale de carburant dans les transports.
- Chauffage et refroidissement: bien que le secteur offre la plus grande part de la contribution des énergies renouvelables à l'énergie finale, la croissance dans les énergies renouvelables chauffage et de refroidissement a été moins rapide que dans les deux autres secteurs. En 2008, la part du chauffage et de refroidissement renouvelables était de 11,9%, comparativement à 11,5% en 2007 et 10,3% en 2006.

Malgré la croissance continue observée au cours des deux dernières années, le document de travail met en évidence un degré de convergence limité dans les États membres en matière de développement des énergies renouvelables. En effet, la plupart des États membres ont reconnu qu'ils s'attendaient à être dans l'impossibilité de parvenir à leurs objectifs de 2010 en ce qui concerne l'électricité renouvelable. Pour la consommation d'énergie renouvelable dans les transports, la tendance semble être quelque peu meilleure, de nombreux États membres s'attendant à dépasser les objectifs fixés pour 2010. Ce n'est cependant pas le cas pour tous les États membres.

Il a été reconnu que le précédent cadre réglementaire européen pour les énergies renouvelables était trop faible, et que le nouveau cadre présentait un niveau d'ambition beaucoup plus élevé, l'un des plus élevés dans le monde. Les États membres ont présenté à la Commission leurs stratégies et mesures nationales pour atteindre les objectifs de 2020 en matière de sources d'énergie renouvelables. Ces plans confirment l'ambition d'atteindre l'objectif européen de 20% pour la consommation d'énergie renouvelables d'ici 2020. Faire de cette ambition une réalité exige la mise en œuvre complète et correcte de la nouvelle directive énergies renouvelables.