

Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

► **B** **DIRECTIVE 2003/30/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**
 du 8 mai 2003
visant à promouvoir l'utilisation de biocarburants ou autres carburants renouvelables dans les
transports
(JO L 123 du 17.5.2003, p. 42)

Modifiée par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
► <u>M1</u>	Directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009	L 140	16	5.6.2009



**DIRECTIVE 2003/30/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU
CONSEIL**

du 8 mai 2003

**visant à promouvoir l'utilisation de biocarburants ou autres
carburants renouvelables dans les transports**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EURO-
PÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son
article 175, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽²⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽³⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽⁴⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Le Conseil européen réuni à Göteborg les 15 et 16 juin 2001 est convenu d'une stratégie communautaire pour le développement durable, qui consiste en une série de mesures comprenant le développement des biocarburants.
- (2) Les ressources naturelles, dont l'article 174, paragraphe 1, du traité prévoit l'utilisation prudente et rationnelle, comprennent le pétrole, le gaz naturel et les combustibles solides, qui sont des sources d'énergie essentielles mais constituent aussi les principales sources d'émissions de dioxyde de carbone.
- (3) Il existe néanmoins tout un éventail de biomasse apte à produire des biocarburants à partir de produits d'origine agricole et sylvicole, ainsi qu'à partir de résidus et de déchets de la sylviculture et de l'industrie sylvicole et agroalimentaire.
- (4) Le secteur des transports, qui représente plus de 30 % de la consommation finale d'énergie dans la Communauté, est en expansion et cette tendance est appelée à se maintenir, conduisant à une augmentation des émissions de dioxyde de carbone, et cette expansion sera plus forte, en pourcentage, dans les pays candidats après leur adhésion à l'Union européenne.
- (5) Le Livre blanc de la Commission sur «la politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix» part de l'hypothèse qu'entre 1990 et 2010, les émissions de CO₂ dues aux transports devraient augmenter de 50 % pour atteindre 1 113 millions de tonnes, le transport routier étant le principal responsable de cette situation dans la mesure où il contribue à raison de 84 % aux émissions de CO₂ imputables aux transports. Dans une perspective écologique, le Livre blanc demande dès lors de réduire la dépendance vis-à-vis du pétrole (actuellement 98 %) dans le secteur des transports grâce à l'utilisation de carburants de substitution, comme les biocarburants.

⁽¹⁾ JO C 103 E du 30.4.2002, p. 205 et JO C 331 E du 31.12.2002, p. 291.

⁽²⁾ JO C 149 du 21.6.2002, p. 7.

⁽³⁾ JO C 278 du 14.11.2002, p. 29.

⁽⁴⁾ Avis du Parlement européen du 4 juillet 2002 (non encore paru au Journal officiel), position commune du Conseil du 18 novembre 2002 (JO C 32 E du 11.2.2003, p. 1) et décision du Parlement européen du 12 mars 2003 (non encore paru au Journal officiel).

▼B

- (6) L'utilisation accrue des biocarburants dans les transports fait partie des mesures requises pour respecter le protocole de Kyoto et de tout un ensemble de mesures destiné à répondre à des engagements ultérieurs à cet égard.
- (7) L'utilisation accrue des biocarburants dans les transports, sans exclure les autres possibilités de carburants de substitution éventuels, notamment le GPL et le GNC à usage automobile, est l'un des moyens par lequel la Communauté peut réduire sa dépendance par rapport à l'énergie importée et avoir une influence sur le marché des combustibles pour les transports et, par conséquent, sur la sécurité de l'approvisionnement en énergie à moyen et à long termes. Néanmoins, cette considération ne devrait nullement aller à l'encontre du respect de la législation communautaire sur la qualité des carburants, les émissions des véhicules et la qualité de l'air.
- (8) Grâce aux progrès de la technologie, la plupart des véhicules actuellement en circulation dans l'Union européenne peuvent utiliser sans problème un mélange faible de biocarburant. Les dernières percées technologiques autorisent des pourcentages plus élevés de biocarburant dans le mélange. Dans certains pays, on utilise déjà des mélanges contenant 10 % de biocarburant et davantage.
- (9) Les flottes captives offrent la perspective d'une utilisation de biocarburant en concentration plus élevée. Dans certaines villes, il existe déjà des flottes captives fonctionnant aux seuls biocarburants, ce qui a, dans certains cas, contribué à améliorer la qualité de l'air dans les zones urbaines. Les États membres pourraient donc promouvoir davantage l'utilisation des biocarburants dans les moyens de transport publics.
- (10) La promotion de l'utilisation des biocarburants dans les transports est une étape vers une utilisation plus large de la biomasse, permettant à terme de développer davantage les biocarburants, sans exclure d'autres formules possibles et en particulier la filière hydrogène.
- (11) La politique des États membres en matière de recherche sur l'utilisation accrue des biocarburants devrait intégrer de façon significative la filière hydrogène et promouvoir cette option, eu égard aux programmes-cadres communautaires pertinents.
- (12) L'huile végétale pure provenant des plantes oléagineuses obtenue par pression, extraction ou procédés comparables, brute ou raffinée, mais sans modification chimique, peut également être utilisée comme biocarburant dans certains cas particuliers où son utilisation est compatible avec le type de moteur et les exigences correspondantes en matière d'émissions.
- (13) Les nouveaux types de carburant devraient être conformes aux normes techniques reconnues si l'on veut qu'ils soient plus largement acceptés par les consommateurs et les constructeurs automobiles et donc soient en mesure de se positionner sur le marché. Les normes techniques constituent également le point de départ pour les exigences relatives aux émissions et à la surveillance de celles-ci. Il se peut que les nouveaux types de carburant aient des difficultés à satisfaire aux normes techniques actuelles, qui, dans une large mesure, ont été définies pour les carburants conventionnels d'origine fossile. La Commission et les organismes de normalisation devraient suivre l'évolution en la matière et adapter ou mettre au point activement des normes, en particulier les paramètres de volatilité, permettant l'introduction de nouveaux types de carburant répondant aux mêmes exigences environnementales.
- (14) Le bioéthanol et le biodiesel, lorsqu'ils sont utilisés pour les véhicules à l'état pur ou sous forme de mélange, devraient satis-

▼B

faire aux normes de qualité établies pour assurer un rendement optimal des moteurs. Il faut noter que, dans le cas du biodiesel pour les moteurs diesel, pour lequel la filière de transformation est l'estérification, la norme prEN 14214 du comité européen de normalisation (CEN) pour les esters méthyliques d'acides gras (FAME) pourrait être appliquée. Il conviendrait en conséquence que le CEN établisse des normes appropriées pour d'autres biocarburants destinés au secteur des transports dans l'Union européenne.

- (15) La promotion de l'utilisation des biocarburants respectant les pratiques de l'agriculture et de la sylviculture durables, définies dans la réglementation de la politique agricole commune, pourrait créer de nouvelles occasions pour le développement rural durable dans le cadre d'une politique agricole commune davantage axée sur le marché, notamment le marché européen et sur le respect d'une ruralité vivante et d'une agriculture multifonctionnelle, et pourrait ouvrir un nouveau marché aux produits agricoles novateurs des États membres actuels et à venir.
- (16) Dans sa résolution du 8 juin 1998 ⁽¹⁾, le Conseil a approuvé la stratégie et le plan d'action de la Commission en faveur des sources d'énergies renouvelables et a demandé que des mesures spécifiques soient prises dans le domaine des biocarburants.
- (17) Dans son Livre vert intitulé «Vers une stratégie européenne de sécurité d'approvisionnement énergétique», la Commission a fixé pour objectif le remplacement de 20 % des carburants classiques par des carburants de substitution pour les transports routiers d'ici à 2020.
- (18) Les carburants de substitution ne pourront se positionner sur le marché que s'ils sont disponibles à grande échelle et sont concurrentiels.
- (19) Dans sa résolution du 18 juin 1998 ⁽²⁾, le Parlement européen a préconisé de faire passer, sur une période de 5 ans, la part des biocarburants à 2 % du marché par la mise en œuvre d'une série de mesures, entre autres par l'exonération fiscale, par une aide financière à l'industrie de transformation et par la fixation d'un pourcentage obligatoire de biocarburants pour les compagnies pétrolières.
- (20) La méthode optimale pour accroître la part des biocarburants sur les marchés nationaux et communautaire dépend de la disponibilité en ressources et en matières premières, des politiques nationales et communautaires visant à promouvoir les biocarburants et des dispositions fiscales, ainsi que de la participation appropriée de toutes les parties prenantes/parties concernées.
- (21) Les politiques nationales destinées à promouvoir l'utilisation des biocarburants ne devraient pas conduire à l'interdiction de la libre circulation des carburants qui répondent aux normes harmonisées définies par la législation communautaire en matière d'environnement.
- (22) La promotion de la production et de l'utilisation des biocarburants pourrait contribuer à une réduction de la dépendance à l'égard des importations d'énergie ainsi qu'à une diminution des émissions des gaz à effet de serre. En outre, les biocarburants, sous forme pure ou en mélange, peuvent en principe être utilisés dans les véhicules à moteur existants et être fournis par le réseau actuel de distribution de carburant. Le mélange de biocarburants avec des carburants d'origine fossile pourrait favoriser une réduction potentielle des coûts du système de distribution dans la Communauté.

⁽¹⁾ JO C 198 du 24.6.1998, p. 1.

⁽²⁾ JO C 210 du 6.7.1998, p. 215.

▼B

- (23) Étant donné que l'objectif de l'action envisagée, à savoir l'établissement de principes généraux prévoyant la commercialisation et la distribution d'un pourcentage minimal de biocarburants, ne peut être réalisé de manière suffisante par les États membres en raison de la dimension de cette action et peut donc être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (24) La recherche et le développement technologiques dans le domaine de la durabilité des biocarburants devraient être encouragés.
- (25) L'utilisation accrue des biocarburants devrait s'accompagner d'une analyse détaillée des incidences environnementales, économiques et sociales pour que l'on puisse décider s'il est opportun d'accroître la part des biocarburants par rapport aux carburants classiques.
- (26) Il convient de prévoir la possibilité d'adapter rapidement la liste des biocarburants et le pourcentage d'énergies renouvelables ainsi que le calendrier de l'introduction des biocarburants sur le marché des carburants pour les transports pour tenir compte du progrès technique et des résultats d'une évaluation des incidences environnementales de la première phase de ladite introduction.
- (27) Il convient d'introduire des mesures permettant de mettre rapidement au point des normes de qualité pour les biocarburants destinés au secteur de l'automobile, qu'ils soient employés à l'état pur ou sous forme de mélange avec les carburants classiques. Bien que la fraction biodégradable des déchets soit une source potentiellement utile de production de biocarburant, il faut que les normes de qualité prennent en compte l'éventualité de la présence de facteurs contaminants dans les déchets afin d'éviter que des composants particuliers n'endommagent le véhicule ou ne causent la détérioration des émissions.
- (28) Les mesures visant à favoriser l'utilisation de biocarburants devraient être compatibles avec les objectifs en matière de sécurité d'approvisionnement et de protection de l'environnement ainsi qu'avec les objectifs et mesures des différents États membres dans les domaines connexes. À cet effet, les États membres pourraient envisager des moyens rentables de populariser la possibilité d'utiliser les biocarburants.
- (29) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive. Des mesures de portée générale au sens de l'article 2 de la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽¹⁾,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La présente directive vise à promouvoir l'utilisation de biocarburants ou d'autres carburants renouvelables 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.

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

▼ M1**▼ B***Article 3*

1. a) Les États membres devraient veiller à ce qu'un pourcentage minimal des biocarburants et autres carburants renouvelables soit mise en vente sur leur marché et ils fixent, à cet effet, des objectifs nationaux indicatifs.
- b) i) Une valeur de référence pour ces objectifs est fixée à 2 %, calculée sur la base de la teneur énergétique, de la quantité totale d'essence et de gazole mise en vente sur leur marché à des fins de transport, pour le 31 décembre 2005 au plus tard.
- ii) Une valeur de référence pour ces objectifs est fixée à 5,75 %, calculée en fonction de la teneur énergétique, de la quantité totale d'essence et de gazole mise en vente sur leur marché à des fins de transport, pour le 31 décembre 2010 au plus tard.

▼ M1**▼ B**

4. Dans les mesures qu'ils prennent, les États membres devraient tenir compte du bilan climatique et environnemental global des différents types de biocarburants et des autres carburants renouvelables et pourraient encourager en priorité les carburants dont le bilan environnemental global et la rentabilité sont excellents, tout en prenant en compte la compétitivité et la sécurité des approvisionnements.

▼ M1**▼ B***Article 4*

1. Avant le 1^{er} juillet de chaque année, les États membres adressent à la Commission un rapport sur:
 - les mesures prises pour promouvoir l'utilisation des biocarburants et d'autres carburants renouvelables en remplacement du gazole ou de l'essence pour le transport,
 - les ressources nationales affectées à la production de biomasse à des fins énergétiques autres que le transport, et
 - les quantités totales de carburants pour les transports vendus au cours de l'année précédente et la part, dans ces chiffres, des biocarburants, purs ou mélangés, et autres carburants renouvelables mis sur le marché. Le cas échéant, les États membres signalent les conditions exceptionnelles dans l'offre de pétrole brut ou de produits pétroliers qui ont affecté la commercialisation des biocarburants et des autres carburants renouvelables.

Lorsqu'ils présentent leur premier rapport à la suite de l'entrée en vigueur de la présente directive, les États membres indiquent le niveau de leurs objectifs indicatifs nationaux pour la première phase. Dans leur rapport pour l'année 2006, les États membres indiquent leurs objectifs indicatifs nationaux pour la seconde phase.

Dans ces rapports, la divergence des objectifs nationaux par rapport aux valeurs de référence visées à l'article 3, paragraphe 1, point b), est motivée et peut se fonder sur les éléments suivants:

▼B

- a) des facteurs objectifs tels que les possibilités nationales limitées de production de biocarburants à partir de la biomasse;
- b) le volume des ressources affectées à la production de la biomasse à des fins énergétiques autres que le transport et les caractéristiques techniques ou climatiques spécifiques du marché national des carburants utilisés pour le transport;
- c) des politiques nationales affectant des ressources comparables à la production d'autres carburants utilisés pour le transport et provenant de sources d'énergie renouvelables, et compatibles avec les objectifs de la présente directive.

2. Pour le 31 décembre 2006 au plus tard, puis tous les deux ans pour la même date, la Commission établit à l'intention du Parlement européen et du Conseil un rapport d'évaluation sur les progrès accomplis dans l'utilisation des biocarburants et d'autres carburants renouvelables dans les États membres.

Ce rapport portera au moins sur les aspects suivants:

- a) la rentabilité des mesures prises par les États membres pour promouvoir l'utilisation des biocarburants et autres carburants renouvelables;
- b) les aspects économiques et les incidences sur l'environnement de l'augmentation de la part de marché des biocarburants et autres carburants renouvelables;
- c) le cycle de vie des biocarburants et autres carburants renouvelables, en vue d'indiquer les mesures qui pourraient être prises pour promouvoir à l'avenir ces biocarburants qui sont respectueux du climat et de l'environnement et susceptibles de devenir concurrentiels et rentables;
- d) la durabilité des cultures exploitées pour produire des biocarburants, et notamment les facteurs suivants: occupation des sols, degré d'exploitation intensive, alternance des cultures et recours aux pesticides;
- e) l'évaluation de l'utilisation des biocarburants et autres carburants renouvelables pour ce qui est de leurs effets divergents sur le changement climatique et de leur incidence sur la réduction des émissions de CO₂;
- f) un aperçu d'autres options à plus long terme concernant des mesures d'efficacité énergétique dans le secteur des transports.

Sur la base de ce rapport, la Commission présente, le cas échéant, au Parlement européen et au Conseil des propositions concernant l'adaptation du système des objectifs figurant à l'article 3, paragraphe 1. Si le rapport conclut que les objectifs indicatifs risquent de ne pas être atteints pour des raisons qui ne sont pas justifiées et/ou ne se fondent pas sur de nouvelles preuves scientifiques, ces propositions porteront sur des objectifs nationaux, y compris d'éventuelles valeurs obligatoires, sous une forme appropriée.

▼M1**▼B***Article 7*

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 31 décembre 2004. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

▼B

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 8

La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 9

Les États membres sont destinataires de la présente directive.