

Mardi, 22 octobre 2002

P5\_TA(2002)0491

**Biocarburants (transport routier)****Résolution du Parlement européen sur la communication de la Commission concernant les carburants de substitution pour les transports routiers et une série de mesures visant à promouvoir l'utilisation des biocarburants (COM(2001) 547 – C5-0160/2002 – 2002/2068 (COS))**

Le Parlement européen,

- vu la communication de la Commission (COM(2001) 547 – C5-0160/2002),
  - vu sa résolution du 15 novembre 2001 relative au Livre vert sur la sécurité d'approvisionnement énergétique dans l'Union européenne (COM(2000) 769) <sup>(1)</sup>,
  - vu sa résolution du 14 juin 2001 relative à la communication de la Commission concernant l'approvisionnement énergétique de l'Union européenne (COM(2000) 631) <sup>(2)</sup>,
  - vu sa résolution du 18 juin 1998 sur le Livre blanc établissant une stratégie et un plan communautaire «énergie pour l'avenir: les sources d'énergie renouvelables» (COM(1997) 599) <sup>(3)</sup>,
  - vu le rapport de la commission de l'industrie, du commerce extérieur, de la recherche et de l'énergie (A5-0319/2002),
- A. considérant que l'UE importe 50 % de son énergie totale et que ce pourcentage devrait passer à 71 % d'ici 2030 si aucune mesure n'est prise; qu'une augmentation substantielle de la production d'énergie renouvelable est un des moyens de réduire cette dépendance, comme l'UE s'y est engagée à Johannesburg,
- B. considérant que l'UE couvre 76 % de ses besoins pétroliers par des importations, essentiellement en provenance des pays du Moyen-Orient,
- C. considérant le programme pluriannuel «Intelligent energy for Europe» 2003-2006 et en particulier Altener et STEER,
- D. considérant qu'au sommet de Johannesburg l'UE a proposé de porter à 15 %, d'ici 2010, le seuil de production des énergies alternatives,
- E. considérant que l'UE a par conséquent besoin d'une stratégie de remplacement du diesel et de l'essence classiques pour améliorer sa sécurité d'approvisionnement énergétique mais également pour réduire les incidences du secteur des transports sur l'environnement, en particulier les émissions de gaz à effet de serre,
- F. considérant que cette stratégie doit s'accompagner de mesures destinées à améliorer le rendement des véhicules à moteur,
- G. considérant que le succès de toute nouvelle technologie en matière de carburant pour les transports passe fondamentalement par une offre considérable, des structures de prix compétitifs et la satisfaction des usagers, et que la Commission doit prendre toutes les mesures nécessaires pour œuvrer à la mise en place de ces conditions propices aux nouvelles technologies, dès lors notamment que les innovations et les nouvelles initiatives émanent dans une large mesure des petites et nouvelles entreprises,
- H. considérant que la double origine du carburant GPL (par raffinage ou extraction) constitue un atout en termes d'approvisionnement,
- I. considérant que ce sont l'éthanol et le biodiesel qui devraient enregistrer la plus forte croissance (l'IEA prévoit un taux de croissance annuel de 10,9 %);

<sup>(1)</sup> JO C 140 E du 13.6.2002, p. 543.

<sup>(2)</sup> JO C 53 E du 28.2.2002, p. 397.

<sup>(3)</sup> JO C 210 du 6.7.1998, p. 215.

**Mardi, 22 octobre 2002**

1. se félicite de la communication de la Commission concernant les carburants de substitution pour les transports routiers en tant que premier pas mais souligne que l'objectif de toute la stratégie est de viser d'emblée à la mise en place d'un secteur des transports produisant peu d'émissions voire aucune;
2. souscrit à la stratégie de l'UE visant à accroître la part de marché des carburants de substitution;
3. invite le Conseil à adopter la proposition de directive sur la promotion de l'utilisation de biocarburants pour les transports ainsi que la directive relative à la possibilité d'appliquer sans délai des droits d'accises réduits sur les biocarburants;
4. est convenu avec la Commission que les biocarburants sont une option à court, moyen et long terme pour le développement de substituts des produits pétroliers dans le secteur des transports;
5. considère que les biocarburants sont un carburant indigène neutre sur le plan des émissions de CO<sub>2</sub>, dont la promotion aura un impact favorable sur la création d'emplois et sur le secteur agricole, d'autant que certaines plantes, comme le colza ou le blé, utilisées pour la production de biocarburants, fournissent en tant que sous-produits des aliments riches en protéines;
6. considère que l'utilisation accrue de carburants biologiques et de substitution doit aller de pair avec une analyse minutieuse des répercussions de la culture, de la transformation et de l'utilisation des matières premières sur l'environnement; qu'une utilisation accrue de ces combustibles est particulièrement indiquée lorsqu'elle s'avère nettement moins préjudiciable à l'environnement que l'utilisation des combustibles classiques; qu'il convient d'étudier les questions touchant à l'utilisation des sols, à l'intensification de l'agriculture, à la relation par rapport à une autre utilisation durable des sols, à la protection des eaux, à l'efficacité énergétique, à l'émission potentielle de gaz à effet de serre, aux modalités de combustion et à la formation de particules, tout en tenant compte de la contribution à apporter à la sécurité d'approvisionnement;
7. considère que la conversion de toute la biomasse, notamment la biomasse de déchets organiques en carburants pour les véhicules automobiles, — l'hydrogène est une des diverses alternatives réalistes — est une technologie prometteuse, qui dans une large mesure existe déjà dans l'UE ou se trouve dans la phase finale de développement technologique, dès lors que la matière première peut être obtenue à bas prix, que les problèmes de gestion des déchets (en ce compris leur coût) peuvent être évités et que la matière première peut être facilement localisée même dans les centres peu habités; relève que la partie biodégradable des déchets est un matériel de départ intéressant pour les biocarburants mais que l'ampleur de la pollution possible des déchets doit être prise en considération dans l'établissement des normes de qualité pour éviter que des composants spécifiques ne viennent endommager les véhicules et/ou ne produisent plus d'émissions;
8. considère qu'à l'heure actuelle tous les biocarburants offerts sur le marché ne répondent pas à des critères rigoureux d'efficacité environnementale et que leur production va parfois de pair avec une dépense d'énergie considérable et à l'émission de gaz à effet de serre; estime que les avancées technologiques peuvent toutefois apporter des améliorations à cet égard et que la recherche et le développement technologiques dans le domaine de la durabilité des biocarburants doivent donc être encouragés;
9. estime que le développement parallèle de différentes options de carburants automobiles de substitution contribuera à la sécurité d'approvisionnement énergétique;
10. considère que l'utilisation de carburants de substitution dans les services publics offre une contribution utile à la promotion d'une nouvelle technologie, dès lors qu'elle permet d'acquérir une expérience pratique et contribue à son acceptation par le public;
11. invite la Commission à renforcer le dialogue avec l'industrie automobile afin d'améliorer le rendement des véhicules à moteur, notamment par l'utilisation de matériaux plus légers et plus solides et, le cas échéant, à proposer des mesures appropriées;
12. estime que le développement de l'utilisation du gaz naturel et du GPL contribuent à la diversification de l'approvisionnement énergétique, dès lors que le gaz est réparti de façon plus uniforme dans le monde et provient en partie de pays géopolitiquement plus stables;

Mardi, 22 octobre 2002

13. estime que promouvoir l'utilisation accrue d'autres carburants, comme le GPL, le méthane et les biocarburants dans des zones confrontées à des problèmes environnementaux spécifiques, peut être une solution à court et/ou moyen terme qui pourrait s'avérer bénéfique tant en termes d'énergie qu'en termes d'environnement;
14. invite la Commission et les États membres à stimuler la recherche sur le gaz naturel, par exemple dans le cadre du sixième programme-cadre, de manière à réduire les fuites aux niveaux de la distribution, du stockage et du ravitaillement des véhicules automobiles;
15. invite la Commission à conférer également le statut de carburant de substitution au GPL eu égard à ses caractéristiques environnementales et énergétiques et à son grand potentiel de pénétration du marché, en tant que ressource déjà disponible pour la solution des problèmes liés à la pollution atmosphérique et à la sécurité d'approvisionnement;
16. invite la Commission et les États membres à donner un coup de fouet à la recherche sur le GPL, par exemple dans le cadre du sixième programme-cadre, afin de disposer de technologies toujours plus efficaces;
17. invite la Commission à élaborer et à annoncer sans délai une stratégie fiscale à long terme pour les biocarburants et des carburants de substitution qui soit basée sur une approche centrée sur le cycle de vie, de façon à lancer un signal clair aux investissements dans ce secteur; recommande à cet égard que l'on envisage une nouvelle politique fiscale des combustibles, qui serait basée sur le niveau des émissions et la teneur en énergie, de manière à éviter les problèmes posés par les fortes différences de contenu énergétique par litre ou m<sup>3</sup> entre combustibles classiques et nouveaux, de substitution;
18. recommande que, dans le contexte d'une politique fiscale encourageant et promouvant l'utilisation de ressources énergétiques écologiquement compatibles, la Commission prenne en considération les caractéristiques écologiques du GPL, ressource énergétique de substitution qui dégage peu d'émissions de CO<sub>2</sub> et permet déjà de régler des problèmes liés à la pollution atmosphérique, en particulier dans les grands centres urbains;
19. ne partage pas l'avis de la Commission sur le fait que l'hydrogène ne constitue qu'une option à moyen et long termes dès lors que cette technologie est soit déjà au point soit en phase finale de développement et exhorte dès lors la Commission et les États membres à intensifier leurs recherches visant à développer l'utilisation d'hydrogène de manière à stimuler la mise sur le marché de véhicules à émission zéro;
20. estime que le développement et la recherche sur les piles à combustible ouvrent des perspectives prometteuses eu égard à leur impact environnemental quasi nul et demande aux États membres d'envisager la possibilité d'une défiscalisation dans ce secteur;
21. estime qu'il importe d'encourager, à court et à moyen terme, l'utilisation d'hydrogène comme carburant automobile, en particulier dans les transports publics, jusqu'au moment où arriveront sur le marché, probablement en 2004, des voitures à pile à combustible mais insiste sur le fait que lorsque le méthanol est utilisé comme vecteur de l'hydrogène, il devrait surtout être extrait de la biomasse ou d'autres sources renouvelables et non de gaz naturel ou d'autres combustibles classiques;
22. invite la Commission et les États membres à s'employer à créer des infrastructures appropriées pour la distribution d'hydrogène et pour l'amélioration des systèmes de stockage (qui requièrent pour le moment des réservoirs aussi grands que lourds);
23. encourage la mise en œuvre de projets pilotes et de démonstration pour le gaz naturel, les piles à combustible et l'hydrogène, tel que le projet cofinancé par la Commission visant à la mise en circulation de 30 autobus à hydrogène dans 10 villes européennes;
24. estime qu'il convient d'affiner et de poursuivre la recherche sur les technologies pour les voitures hybrides, lesquelles permettent en effet de tirer profit des atouts du moteur à essence ou diesel et de ceux des voitures électriques;
25. invite la Commission à être ouverte à de nouvelles solutions en ce qui concerne les combustibles et la production de combustibles à faible impact environnemental, par exemple en assurant que les programmes de recherche ne pénalisent pas les nouvelles idées de projet, en définissant et surmontant les divers obstacles à leur introduction et en assurant que les nouvelles technologies et les nouvelles entreprises ne sont pas discriminées dans les groupes et organisations pertinents;

Mardi, 22 octobre 2002

26. rappelle la très grande opportunité donnée à l'industrie européenne d'être le leader mondial dans le secteur de la production de véhicules utilisant des carburants ou des systèmes de substitution;
27. souscrit à la mise en place d'un groupe de contact formel chargé de donner des conseils sur l'introduction ultérieure de carburants de substitution et la promotion de nouveaux concepts dans ce domaine et invite la Commission à veiller à ce que la composition de ce groupe d'experts soit équilibrée et représentative des différents acteurs concernés, comme l'industrie automobile, les consommateurs et les experts indépendants;
28. invite la Commission à s'inspirer également du travail de ce groupe de contact formel pour arrêter un plan d'action de nature à encourager une plus grande utilisation des combustibles gazeux (méthane et GPL) dans les transports privé et public, et invite les États membres à envisager l'introduction d'avantages fiscaux pour ces combustibles;
29. souligne la nécessité de définir à l'échelle de l'UE une politique d'information sur les avantages des carburants automobiles de substitution, telles que la réduction des émissions de gaz à effet de serre et une meilleure sécurité d'approvisionnement énergétique;
30. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission.

---

P5\_TA(2002)0492

## Activités antidumping et antisubventions

### Résolution du Parlement européen sur le dix-neuvième rapport de la Commission au Parlement européen sur les activités antidumping et antisubventions de la Communauté, aperçu du suivi des affaires antidumping, antisubventions et de sauvegarde dans les pays tiers (2002/2020(INI))

Le Parlement européen,

- vu le dix-neuvième rapport de la Commission au Parlement européen (COM(2001) 571),
- vu sa résolution du 14 décembre 1990 sur la politique antidumping de la Communauté européenne <sup>(1)</sup> et sa résolution du 25 octobre 2001 sur l'ouverture et la démocratie dans le commerce international <sup>(2)</sup>,
- vu le dernier cycle du GATT (cycle de l'Uruguay) qui a conduit à la création de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) et à la révision des articles VI, XVI et XXIII du GATT qui ont abouti à la conclusion qu'un code sur les subventions et les droits compensatoires spécifiant les conditions procédurales et matérielles à remplir avant que puissent être arrêtées des mesures de défense,
- vu les obligations internationales de la Communauté nées des deux accords GATT/OMC de 1994 sur les mesures antidumping et antisubventions qui ont conduit à la révision de la législation communautaire et, notamment, des règlements CE n° 384/96 relatif à la défense contre les importations qui ont fait l'objet d'un dumping <sup>(3)</sup> et CE n° 2026/97 relatif à la défense contre les importations qui font l'objet de subvention <sup>(4)</sup> qui forment la base juridique des enquêtes antidumping et antisubventions sur les mesures de la Communauté européenne (CE),
- vu la déclaration de la 4<sup>e</sup> conférence ministérielle de l'OMC à Doha (Qatar) qui, au paragraphe 28, prévoit la négociation de la réforme de l'accord sur la mise en œuvre de l'article VI de l'accord GATT de 1994 en précisant et en améliorant les dispositions relatives à la discipline inscrites dans l'accord,
- vu les récents différends qui ont opposé l'UE et les États-Unis dans le domaine de l'acier,

---

<sup>(1)</sup> JO C 19 du 28.1.1991, p. 633.

<sup>(2)</sup> JO C 112 E du 9.5.2002, p. 326.

<sup>(3)</sup> JO L 56 du 6.3.1996, p. 1.

<sup>(4)</sup> JO L 288 du 21.10.1997, p. 1.