

I

(Communications)

CONSEIL

POSITION COMMUNE (CE) N° 1/2003

arrêtée par le Conseil le 18 novembre 2002

en vue de l'adoption de la directive 2003/.../CE du Parlement européen et du Conseil du ... visant à promouvoir l'utilisation de biocarburants ou autres carburants renouvelables dans les transports

(2003/C 32 E/01)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

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 ⁽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 que, 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.
- (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.

⁽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⁾ Avis rendu le 16 mai 2002 (non encore paru au Journal officiel).

⁽⁴⁾ Avis du Parlement européen du 4 juillet 2002 (non encore paru au Journal officiel), position commune du Conseil du 18 novembre 2002 et décision du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

- (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.
- (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 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 satisfaire 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.
- (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 cinq 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 et/ou 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.

(23) Étant donné que l'objectif de l'action envisagée, à savoir l'établissement de principes généraux prévoyant la commercialisation et la distribution à 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 conformément à 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.

Article 2

1. Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) «biocarburant»: un combustible liquide ou gazeux utilisé pour le transport et produit à partir de la biomasse;
- b) «biomasse»: la fraction biodégradable des produits, déchets et résidus provenant de l'agriculture (y compris les substances végétales et animales), de la sylviculture et de ses industries connexes, ainsi que la fraction biodégradable des déchets industriels et municipaux;
- c) «autres carburants renouvelables»: des carburants renouvelables autres que les biocarburants, provenant de sources d'énergie renouvelables au sens de la directive 2001/77/CE ⁽²⁾ et utilisés à des fins de transport;
- d) «teneur énergétique»: le pouvoir calorifique inférieur d'un combustible.

2. La liste des produits considérés comme biocarburants comprend au minimum les produits énumérés ci-après.

- a) «bioéthanol»: éthanol produit à partir de la biomasse et/ou de la fraction biodégradable des déchets et utilisé comme biocarburant;
- b) «biodiesel»: ester méthylique de qualité diesel produit à partir d'une huile végétale ou animale à utiliser comme biocarburant;
- c) «biogaz»: gaz combustible produit à partir de la biomasse et/ou de la fraction biodégradable des déchets, purifié jusqu'à obtention d'une qualité équivalente à celle du gaz naturel et utilisé comme biocarburant, ou gaz produit à partir du bois;
- d) «biométhanol»: méthanol produit à partir de la biomasse, à utiliser comme biocarburant;
- e) «biodiméthyléther»: diméthyléther produit à partir de la biomasse, utilisé comme biocarburant;
- f) «bio-ETBE (éthyl-tertio-butyl-éther)»: ETBE produit à partir de bioéthanol. Le pourcentage en volume de biocarburant dans le bio-ETBE est de 47 %;

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

⁽²⁾ Directive 2001/77/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2001 relative à la promotion de l'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables sur le marché intérieur de l'électricité (JO L 283 du 27.10.2001, p. 33).

- g) «bio-MTBE (méthyl-tertio-butyl-éther)»: un carburant produit à partir de biométhanol. Le pourcentage en volume de biocarburant dans le bio-MTBE est de 36 %;
- h) «biocarburants synthétiques»: hydrocarbures synthétiques ou mélanges d'hydrocarbures synthétiques produits à partir de la biomasse;
- i) «biohydrogène»: hydrogène produit à partir de la biomasse et/ou de la fraction biodégradable des déchets et utilisé comme biocarburant.

Article 3

1. a) Les États membres devraient veiller à ce qu'un pourcentage minimal des biocarburants et autres carburants renouvelables soit mis 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.
2. Les biocarburants peuvent se présenter sous les formes suivantes:
 - a) biocarburants à l'état pur ou dilués par des dérivés d'huiles minérales dans des mélanges à forte teneur conformes à des normes spécifiques de qualité pour une utilisation dans les transports;
 - b) biocarburants mélangés à des dérivés d'huiles minérales conformément aux normes européennes appropriées énonçant les spécifications techniques pour les carburants destinés au transport (EN 228 et EN 590);
 - c) liquides dérivés de biocarburants, tels que l'ETBE (éthyl-tertio-butyl-éther), dont la teneur en biocarburant est précisée à l'article 2, paragraphe 2.
3. Les États membres surveillent les effets des biocarburants utilisés en substitution partielle à plus de 5 % dans le gazole dans les véhicules n'ayant pas fait l'objet d'une adaptation à cet effet et, le cas échéant, prennent les mesures visant à garantir la conformité avec la législation communautaire sur les normes en matière d'émissions.
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 pourraient 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.
5. Les États membres veillent à ce que des informations soient fournies au public sur la disponibilité des biocarburants. En ce qui concerne les pourcentages des biocarburants, mélangés à des dérivés d'huiles minérales, dépassant la valeur limite de 5 % d'esters méthyliques d'acides gras (FAME) ou de

5 % de bioéthanol, un étiquetage spécifique est imposé aux points de vente.

Article 4

1. Avant le 1^{er} juillet de chaque année, les États membres adressent à la Commission un rapport sur les quantités totales de carburants pour les transports vendus au cours de l'année précédente et de la part, dans ces chiffres, des biocarburants, purs ou mélangés, et autres carburants renouvelables mis en vente sur leur marché. Le cas échéant, les États membres signalent les conditions exceptionnelles dans l'offre de pétrole brut ou de produits pétroliers qui auraient affecté la commercialisation des biocarburants.

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:

- a) facteurs objectifs tels que les possibilités nationales limitées de production de biocarburants à partir de produits agricoles et/ou de déchets, les ressources nationales affectées à la production de la biomasse pour des utilisations énergétiques autres que le transport et les caractéristiques spécifiques du marché national des carburants utilisés pour le transport;
- b) politiques nationales compatibles avec les objectifs du secteur énergétique dans l'Union européenne (sécurité d'approvisionnement, compétitivité et protection de l'environnement), liées au secteur des transports et poursuivant des objectifs similaires à ceux de la présente directive (respecter les engagements en matière de changement climatique; contribuer à la sécurité d'approvisionnement en respectant l'environnement; promouvoir les sources d'énergies renouvelables).

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.

Article 5

La liste figurant à l'article 2, paragraphe 2, peut être adaptée au progrès technique conformément à la procédure visée à l'article 6, paragraphe 2. L'adaptation de la liste tient compte de l'incidence environnementale des biocarburants.

Article 6

1. La Commission est assistée par un comité.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

3. Le comité adopte son règlement intérieur.

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.

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 des Communautés européennes*.

Article 9

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à ...

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président

EXPOSÉ DES MOTIFS

I. INTRODUCTION

1. Le 17 décembre 2001, la Commission a présenté une proposition ⁽¹⁾ basée sur l'article 175, paragraphe 1, du traité.
2. Le Comité économique et social a rendu son avis ⁽²⁾ le 25 avril 2002. Le Comité des régions a rendu son avis le 16 mai 2002.
3. Le Parlement européen a adopté son avis en première lecture le 4 juillet 2002, approuvant 60 amendements. À la lumière de cet avis, la Commission a présenté une proposition modifiée le 13 septembre 2002.
4. Le 18 novembre 2002, le Conseil a arrêté sa position commune conformément à l'article 251 du traité.

II. OBJECTIF DE LA PROPOSITION

5. L'objectif de la proposition est de promouvoir l'utilisation des biocarburants pour les transports dans l'Union européenne en faisant en sorte que la part minimale *obligatoire* des biocarburants mis sur le marché des États membres atteigne, d'ici au 31 décembre 2005, un pourcentage de 2 %, calculé sur la base de la teneur énergétique, de la quantité totale d'essence et de carburant diesel mis sur leur marché pour les transports, et que cette part augmente, en visant à atteindre un pourcentage minimal dans le mélange conformément au calendrier figurant à l'annexe de la proposition. Le mécanisme proposé vise à contribuer au respect des engagements en matière d'environnement pris dans le cadre du protocole de Kyoto et à contribuer à la réduction de la dépendance énergétique de l'Union européenne vis-à-vis des pays tiers.

III. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

6. Les principales modifications apportées par le Conseil sont les suivantes:
7. a) 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 et a 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 (article 1^{er}).
- b) 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 œuvre. 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) [article 3, paragraphe 1, point b)]. 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 [article 3, paragraphe 1, points a) et b)]. Cette approche en deux phases est complétée par une clause de révision fondée sur des rapports de la Commission et des États membres (article 4, paragraphes 1 et 2). 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 [article 4, paragraphe 1, points a) et b)]. 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.

⁽¹⁾ JO C 103 E du 30.4.2002, p. 205.

⁽²⁾ JO C 149 du 21.6.2002, p. 7.

8. En outre, le Conseil a précisé/modifié 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 et que les États membres devraient donc avoir la possibilité de décider s'ils désirent ou non mélanger des biocarburants aux combustibles fossiles.

Liste des produits (article 2, paragraphe 2): 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». Ce faisant, le Conseil a également précisé que cette liste était ouverte et qu'elle pouvait être adaptée au progrès technique, conformément à la procédure de comitologie (article 6).

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 (article 1^{er}). 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 (article 3).

Obligations en matière d'établissement de rapports (article 4): bien que le Conseil convienne que les conditions qui prévalent dans les États membres varient considérablement, les rapports élaborés par les États membres devraient néanmoins motiver la différenciation de leurs objectifs matériels par rapport aux valeurs de référence en se basant sur deux séries d'éléments: a) 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; b) 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.

IV. AMENDEMENTS ACCEPTÉS

9. Sur les 60 amendements du Parlement européen, le Conseil a accepté les 26 amendements qui figurent ci-après, certains quant au fonds, partiellement ou sur leur principe.

Considéphants:

Amendement 2 (partiellement): relatif à l'éventail de biomasse qui pourrait être utilisé (considérant 3)

Amendement 3: rappelle l'élargissement (considérant 4)

Amendement 4: souligne l'importance de l'utilisation de carburants de substitution (considérant 5)

Amendement 7: fait ressortir qu'il est important de respecter la législation communautaire sur la qualité des carburants et les émissions des véhicules (considérant 7)

Amendement 8: rappelle le potentiel de la technologie liée aux biocarburants dans l'Union européenne (considérant 8)

Amendement 12 (partiellement): donne un exemple d'utilisation de biocarburants (considérant 9)

Amendement 14: indique l'évolution future de la filière hydrogène (considérant 10)

Amendement 15: rappelle que la politique de recherche est utile pour prendre en compte la filière hydrogène (considérant 11)

Amendement 16: concerne le rôle des normes applicables aux biocarburants (considérant 13)

Amendement 18: souligne que le bioéthanol et le biodiesel devraient satisfaire à des normes de qualité (considérant 14)

Amendements 19 (partiellement) et 35: soulignent la contribution des biocarburants à d'autres politiques, telles que le développement rural respectueux de l'environnement (considérant 15)

Amendement 20: rappelle les objectifs pour les carburants de substitution indiqués dans le livre vert sur la sécurité d'approvisionnement (considérant 17)

Amendement 21: indique qu'il devrait être possible de disposer des carburants de substitution à grande échelle afin qu'ils deviennent compétitifs (considérant 18)

Amendement 22: rappelle les mesures de soutien énumérées dans la résolution pertinente du Parlement européen (considérant 19)

Amendement 23: déclare qu'il importe que toutes les parties, tant au niveau national que communautaire, participent (considérant 20)

Amendement 26: souligne la viabilité technique des biocarburants (considérant 22)

Amendement 28 (sur son principe): met en relief la nécessité de promouvoir la recherche dans le domaine de la durabilité des biocarburants (considérant 24)

Amendement 29: concerne les exigences visées à l'article 4, paragraphe 2, de la directive (considérant 25)

Amendement 30 (partiellement): les biocarburants résultant de processus non chimiques peuvent également être utilisés dans certaines conditions (considérant 12)

Amendement 31: concerne le développement de normes de qualité appropriées pour les biocarburants (considérant 27)

Amendement 32: souligne la nécessité de cohérence entre la promotion des biocarburants et les autres objectifs des politiques des États membres pour l'environnement et les domaines connexes (considérant 28)

Articles:

Amendement 58: la définition de «biohydrogène» est ajoutée à la liste des produits considérés comme biocarburants [article 2, paragraphe 2, point i)]

Amendement 43: donne la priorité au soutien des biocarburants dont le bilan environnemental est excellent (article 3, paragraphe 4)

Amendement 46: concerne l'information du public sur les possibilités d'utilisation des biocarburants et des autres carburants renouvelables (article 3, paragraphe 5)

Amendement 70 (sur son principe): souligne l'importance de tenir compte de l'incidence des biocarburants sur l'environnement lorsque la liste est adaptée (article 5).

V. AMENDEMENTS NON INTÉGRÉS

10. Le Conseil a estimé que les amendements 1, 6, 9, 11, 13, 17, 25, 27, 33, 37, 40, 41, 44, 50, 51, 52, 56, 60 et 66, que la Commission a rejetés, étaient soit trop restrictifs (par exemple 6, 37, 40 et 11) ou allaient au-delà des objectifs de la directive (1, 9, 13, 17, 25, 27, 33, 41, 44, 50, 51, 52, 60 et 66), ou encore étaient déjà inclus dans des dispositions existantes, et a donc décidé de ne pas les intégrer dans sa position commune.