



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 12.09.2002
COM(2002) 508 final

2001/0265 (COD)

Proposition modifiée de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL

visant à promouvoir l'utilisation des biocarburants dans les transports

(présentée par la Commission conformément à l'article 250,
paragraphe 2 du traité CE)

EXPOSÉ DES MOTIFS

A. Principes

1. En novembre 2001, la Commission a présenté une proposition de directive du Parlement européen et du Conseil visant à promouvoir l'utilisation de biocarburants dans les transports (COM(2001)547 final - 2001/0265(COD)) en vue de son adoption dans le cadre de la procédure de codécision prévue à l'article 251 du traité instituant la Communauté européenne.
2. Le 4 juillet 2002, le Parlement européen a adopté une série d'amendements en première lecture. La Commission a indiqué alors sa position sur chacun de ces amendements, en indiquant ceux qu'elle pouvait accepter tels quels, ceux qu'elle pouvait accepter dans leur principe et/ou en les reformulant, ceux qu'elle pouvait accepter en partie et ceux qu'elle ne pouvait pas accepter.
3. Sur cette base, la Commission a ensuite établi la présente proposition modifiée.
4. La Commission a apporté trois types de modification, pour les motifs suivants.

Tout d'abord, plusieurs dispositions nouvelles prévues en première lecture par le Parlement européen ont été acceptées telles quelles. Ces amendements servent à améliorer les définitions ou à clarifier, compléter et étayer certains points de la proposition.

En deuxième lieu, la Commission a accepté certains amendements dans leur principe, en les reformulant légèrement, par ex. afin d'améliorer la cohérence avec les autres parties de la proposition ou afin de définir plus clairement certaines conditions, limites ou exceptions.

En troisième lieu, la Commission a repris en partie certains amendements de la première lecture, lorsque les parties en question étaient jugées compatibles avec l'objet de la proposition et apportait une valeur ajoutée, alors que ce n'était pas le cas de l'amendement dans sa totalité.

En outre, la Commission a apporté quelques modifications rédactionnelles, conformément aux lignes directrices de l'accord interinstitutionnel.

B. Remarques concernant les amendements acceptés

Considérants

Considérant 3

Ce nouveau considérant insiste sur l'utilisation de la biomasse secondaire et sur la production parallèle de protéines végétales.

Considérant 4

Cette modification rappelle l'élargissement.

Considérant 5

Ce nouveau considérant mentionne le livre blanc sur les transports et souligne l'importance de l'utilisation des carburants de substitution tels que les biocarburants.

Considérant 7

Cette modification s'inscrit dans le sens de la communication sur les carburants de substitution.

Considérant 8

Ce nouveau considérant concerne les mélanges de biocarburants et rappelle l'état d'intégration des biocarburants dans le marché des carburants.

Considérant 9

Ce nouveau considérant concerne l'orientation de la recherche sur les biocarburants.

Considérant 10

Ce nouveau considérant a trait aux informations utiles aux consommateurs.

Considérant 11

Ce nouveau considérant évoque le développement futur de la filière hydrogène, en conformité avec la communication sur les carburants de substitution.

Considérant 12

Ce nouveau considérant rappelle qu'une politique de recherche est utile pour assurer la compatibilité des biocarburants et de l'hydrogène.

Considérant 13

Ce nouveau considérant, dont la formulation a été adaptée, concerne les normes applicables aux biocarburants et constitue une bonne combinaison d'exigences en matière de qualité et d'un degré raisonnable de souplesse pour le nouveau marché.

Considérant 14

Ce nouveau considérant concerne l'élaboration de normes, plus précisément applicables au bioéthanol et au biodiesel.

Considérant 15

Cette modification, acceptée en partie, concerne la contribution des biocarburants à la multifonctionnalité de l'agriculture.

Considérant 17

Ce nouveau considérant concerne les objectifs fixés dans le livre vert de la Commission sur la sécurité d'approvisionnement, et s'inscrit dans le sens de la communication sur les carburants de substitution.

Considérant 18

Ce nouveau considérant indique expressément que les carburants de substitution devront être plus largement disponibles pour s'établir sur le marché.

Considérant 19

Cette modification complète le texte de la résolution du Parlement.

Considérant 20

Cette modification évoque l'éventualité d'un élargissement de l'éventail des acteurs.

Considérant 22

Ce nouveau considérant rappelle que les biocarburants peuvent s'intégrer sans difficulté dans l'offre de carburants.

Considérant 24

Ce nouveau considérant, dont la formulation a été adaptée, porte sur la promotion de la recherche dans le domaine de la durabilité des biocarburants.

Considérant 25

Ce nouveau considérant est à mettre en relation avec l'article 4, paragraphe 3 de la proposition.

Considérant 26

Cette modification, résultant de l'acceptation partielle d'un amendement, évoque les différents biocarburants et les autres carburants de substitution. Ces types de carburants étaient déjà inclus dans la définition générale de la biomasse.

Considérant 27

Ce nouveau considérant concerne le développement des biocarburants par le biais de l'élaboration de normes de qualité appropriées.

Considérant 28

Ce nouveau considérant insiste sur la cohérence des politiques nationales.

Considérant 29

Ce nouveau considérant concerne l'information appropriée des consommateurs.

Considérant 30

Ce nouveau considérant signale l'ouverture possible d'un nouveau marché agricole.

Articles

Article 2

Point 2

Modification rédactionnelle assurant la cohérence avec la modification à la partie A de l'annexe.

Article 3

Point 2

Cette modification, qui concerne un système de rapports à la Commission sur les incidences environnementales et les coûts, à établir par les États membres, est conforme à l'accord conclu au sein du Conseil "Énergie".

Point 3

Ce 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.

Point 4 - a

Cette modification rappelle l'existence des biocarburants en mélange à forte concentration.

Point 6

Ce nouveau point accorde la priorité à la promotion des biocarburants dans les transports publics et s'inscrit dans le sens de la politique communautaire des transports.

Point 7

Ce nouveau point accorde la priorité à la promotion des biocarburants offrant un bon équilibre au point de vue environnemental, et s'inscrit dans le sens de la politique communautaire pour la promotion des biocarburants et l'intégration des aspects environnementaux.

Article 4

Point 1

Cette modification précise et clarifie les rapports à établir par les États membres à l'intention de la Commission. Elle fixe également une date pour la remise du premier rapport.

Point 2

Ce nouveau point concerne la promotion auprès du public des possibilités en matière de biocarburants et l'information des consommateurs.

Point 3

Cette modification précise certaines modalités d'établissement du rapport d'évaluation que la Commission doit publier tous les deux ans, et insiste sur la prise en compte des aspects environnementaux, ce qui va dans le sens de la promotion des biocarburants et de l'intégration des préoccupations environnementales.

Point 4

Ce nouveau point fait obligation de respecter la norme pr EN 14214 pour le produit final du biodiesel destiné à servir de carburants, ce qui s'inscrit dans le sens des normes européennes en vigueur.

Article 5

Paragraphe 3

Ce nouveau paragraphe souligne l'importance des critères environnementaux.

Paragraphe 4 et 5

Ces nouveaux paragraphes instaurent une période transitoire (assortie de conditions particulières) d'une durée maximale de deux ans pour les États membres confrontés à des difficultés particulières.

Annexes

Partie A - titre

Cette modification indique expressément que l'annexe A ne constitue pas une liste exhaustive.

Partie A - définition de "biodiesel"

Cette modification précise certains éléments de la définition et indique expressément les normes applicables.

Partie A - définition de 'biohydrogène'

Cette nouvelle définition est ajoutée puisque l'annexe A ne constitue pas une liste exhaustive. Elle va dans le sens de la communication de la Commission sur les carburants de substitution.

Partie B - tableau

La dernière colonne du tableau sur le pourcentage de mélange est supprimée, et l'article 3 a été adapté en conséquence.

Proposition modifiée de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

visant à promouvoir l'utilisation des biocarburants dans les transports

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

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

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

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 le 15 et le 16 juin 2001 a adopté 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 renouvelable apte à produire des biocarburants, à partir de cultures agricoles et forestières ainsi que de résidus et déchets de la sylviculture et de l'industrie sylvicole et agro-alimentaire. En outre, il est aussi possible d'obtenir des sous-produits qui sont riches en protéines végétales pour l'alimentation animale**
- (34) Le secteur des transports, qui représente plus de 30 % de la consommation finale d'énergie dans la Communauté, est en expansion et cette tendance se maintiendra, conduisant à une augmentation des émissions de dioxyde de carbone. Cette expansion sera plus forte, en pourcentage, dans les pays candidats après leur adhésion à l'Union Européenne.**

¹ JO C ...du..., p.

² JO C ...du..., p.

³ JO C ...du..., p.

⁴ JO C ...du..., p.

- (5) Selon le livre blanc de la Commission intitulé "La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix"⁵ les émissions de CO2 dues aux transports devraient augmenter de 50% entre 1990 et 2010, pour atteindre 1,113 milliard de tonnes, le transport routier étant la principale source, puisqu'il représente 84% des 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.
- (46) L'utilisation accrue des biocarburants dans les transports fait partie des mesures requises pour respecter le protocole de Kyoto et de tout ensemble de mesures destiné à répondre à des engagements ultérieurs.
- (57) L'utilisation accrue des biocarburants dans les transports, sans exclure les autres carburants de substitution des carburants fossiles, notamment le GPL (gaz de pétrole liquéfié), est l'un des moyens par lesquels la Communauté peut réduire sa dépendance énergétique et avoir une influence sur le marché mondial des combustibles pour les transports et, par conséquent, sur la sécurité d'approvisionnement en énergie à moyen et à long terme.
- (8) La technologie de production des biocarburants est au point, en sorte que les moteurs des véhicules actuellement en circulation dans la Communauté tolèrent sans problème un mélange contenant 5 % de biocarburants. Les dernières avancées technologiques autorisent des pourcentages plus élevés de biocarburants dans le mélange. Dans certains pays, on utilise déjà des mélanges contenant 10 % de biocarburants et plus.
- (9) La politique de recherche menée par les États membres sur l'utilisation renforcée des biocarburants devrait intégrer le kérosène dans ses programmes, afin d'envisager, si cela est techniquement possible et sûr, l'utilisation de biocarburants mélangé au kérosène, pour les transports aériens notamment.
- (10) Les flottes captives ouvrent de grandes perspectives pour la recherche et l'introduction progressive de biocarburants. Elles permettent une utilisation potentielle de biocarburants de concentration élevée. Dans certaines villes, il existe déjà des flottes captives fonctionnant avec des biocarburants purs, lesquelles contribuent à l'amélioration de la qualité de l'air dans les zones urbaines. Les carburants dont la teneur en biocarburant dépasse 5 % devraient être clairement signalés sur le lieu de vente.
- (11) La promotion de l'utilisation des biocarburants dans les transports n'est qu'une étape vers l'utilisation plus efficace de la biomasse, permettant à terme de développer davantage les biocarburants et en particulier la filière hydrogène à partir de cette biomasse.
- (12) La politique de recherche menée par les États membres sur l'utilisation renforcée des biocarburants devrait intégrer de façon significative la filière hydrogène, et l'encourager dans le 6e programme-cadre de recherche et développement.

⁵ COM (2001) 370.

- (13) La conformité de nouveaux types de carburants aux normes techniques reconnues est une condition pour que ces derniers soient plus largement acceptés par les acheteurs et les fabricants de véhicules et, de ce fait, pour qu'ils puissent être diffusés sur le marché. Les normes techniques constituent également le point de départ pour les exigences relatives aux émissions et la surveillance de celles-ci. Il peut être difficile pour de nouveaux types de carburants de répondre aux normes techniques actuelles, qui, dans une large mesure, sont établies pour des carburants conventionnels d'origine fossile. La Commission et l'organe de normalisation devraient suivre l'évolution pour adapter et développer activement des normes permettant l'introduction de nouveaux types de carburants répondant aux mêmes exigences environnementales.**
- (14) Le bioéthanol et le biodiesel, utilisés pour les véhicules à l'état pur ou en mélange, doivent satisfaire aux normes de qualité établies pour assurer un fonctionnement optimal des moteurs. En conséquence, le CEN doit établir des normes valables pour l'ensemble de la Communauté.**
- (15) La promotion de l'utilisation des biocarburants respectant les pratiques de l'agriculture raisonnée et de la sylviculture durables définies dans la réglementation de la politique agricole commune créera de nouvelles occasions pour le développement rural respectueux de l'environnement dans le cadre d'une politique agricole commune plus axée sur les besoins du marché communautaire, sur le respect d'une ruralité vivante et d'une agriculture multifonctionnelle. La culture des plantes aux fins de production de biocarburants doit être intégrée aux cultures existantes, selon le principe de rotation des cultures, et ne doit pas conduire à la création de monocultures. Le rôle multifonctionnel de l'agriculture aura une incidence et créera des emplois dans les régions rurales. Afin de veiller à ce que les pratiques agricoles soient écologiquement viables, il est nécessaire de fixer un ensemble de critères précis en matière d'environnement pour la production de biocarburants liquides.**
- (16) Dans ses résolutions du 8 juin 1998⁶ et du 5 décembre 2000, le Conseil a approuvé la stratégie et le plan d'action de la Commission en faveur des sources d'énergie 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"⁷, 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) L'introduction sur le marché de carburants de substitution est liée à la possibilité d'en disposer à grande échelle, mais aussi à leur compétitivité.**
- (19) Dans sa résolution du 18 juin 1998⁸, le Parlement européen a préconisé une augmentation à 2 % de la part de marché des biocarburants sur une période de cinq ans par la mise en œuvre d'un ensemble de mesures, notamment l'exonération fiscale, les**

⁶ JO C 198 du 24.6.1998, p. 1.

⁷ COM (2000) 769 final.

⁸ JO C 210, 6.7.1998, p.215

aides financières à l'industrie de transformation et la fixation d'un pourcentage obligatoire de biocarburants pour les compagnies pétrolières.

~~(920)~~ 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 communautaire** visant à promouvoir les biocarburants et des dispositions fiscales. ~~et le choix de cette méthode doit donc être laissé autant que possible à l'appréciation des compagnies pétrolières et des autres parties concernées.~~

~~(1021)~~ Les politiques nationales destinées à promouvoir l'utilisation des biocarburants ne doivent 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.

~~(11)~~ Il sera toutefois difficile de faire passer la part des biocarburants au-dessus d'un certain niveau en l'absence de mesures imposant leur mélange avec les carburants fossiles. Par conséquent, les Etats membres doivent viser à ce que les biocarburants mélangés aux carburants minéraux représentent au moins 1% de ce mélange commercialisé dans la Communauté. Ce pourcentage sera adapté au regard des proportions atteintes par les biocarburants dans les différentes variétés de carburants vendus dans les Etats membres et sur la base d'études détaillées additionnelles.

(22) La promotion de la production et de l'utilisation des biocarburants contribuera à une réduction de la dépendance énergétique et des émissions des gaz à effet de serre. Par ailleurs, les biocarburants peuvent être utilisés dans les véhicules à moteur existants et vendus dans le cadre du système de distribution des carburants en place, d'où l'inutilité d'investissements coûteux en motorisation des véhicules et en infrastructures.

~~(1223)~~ 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 pas 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) Il convient d'encourager la recherche et le développement technologique dans le domaine de la durabilité des biocarburants.

(25) L'utilisation accrue des biocarburants doit s'accompagner d'une analyse approfondie des incidences environnementales, économiques et sociales afin de décider de l'opportunité d'accroître la part des biocarburants par rapport aux carburants classiques.

~~(1326)~~ Afin de tenir compte du progrès technique et des résultats d'une évaluation des incidences sur l'environnement de la première phase d'introduction, il convient de prévoir des dispositions permettant d'adapter rapidement la liste des biocarburants et le pourcentage d'énergies renouvelables ainsi que le calendrier pour l'introduction des biocarburants sur le marché des carburants pour les transports. **Il convient également**

à cet égard de prendre en considération l'huile végétale pure obtenue par pression à froid, comme l'huile de colza, laquelle ne subit aucun traitement chimique et peut donc être produite d'une façon écologique, et dont les sous-produits contiennent des protéines et peuvent être utilisés comme aliments pour animaux. Il pourrait également être tenu compte d'autres carburants de substitution tels que le GPL (gaz de pétrole liquéfié), le gaz naturel comprimé ou liquéfié et le dyméthyléther, qui sont déjà utilisés pour les transports.

(27) Il convient de prendre des dispositions en vue d'un développement rapide des normes de qualité des biocarburants à usage automobile, qu'ils soient employés à l'état pur ou en mélange avec les carburants classiques.

Étant donné que la fraction biodégradable des déchets est une source utile de biocarburant, il faut que les normes de qualité prennent en compte l'éventualité d'une contamination des déchets, afin d'exclure le risque que des composants particuliers n'endommagent le véhicule ou n'empirent ses émissions de gaz.

(28) Les mesures en faveur des biocarburants doivent être cohérentes avec les objectifs en matière de sécurité d'approvisionnement et de protection de l'environnement, et d'autres objectifs connexes, ainsi qu'avec les mesures éventuellement prises par les États membres.

(29) Étant donné qu'au-dessus d'une certaine proportion, l'usage des biocarburants exige une adaptation du véhicule afin d'éviter les difficultés techniques et les problèmes de sécurité, il convient que les points de vente indiquent clairement à la pompe les biocarburants purs ou les mélanges dont la teneur en biocarburant dépasse le seuil de tolérance pour les véhicules existants.

(30) La demande de biocarburants dans la Communauté et, par la suite, dans d'autres pays pourrait créer un nouveau marché de produits agricoles innovants.

(1431) Les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive étant 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 Commission⁹, il convient que ces mesures soient arrêtées selon la procédure de réglementation prévue à l'article 5 de ladite décision,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La présente directive établit un pourcentage minimal de biocarburants remplaçant le carburant diesel ou l'essence à des fins de transport dans chaque État membre.

Article 2

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

⁹ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

- 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) "teneur énergétique", le pouvoir calorifique inférieur d'un combustible.

2. **Sont considérés en particulier comme biocarburants les produits énumérés dans la partie A de l'annexe.**

Article 3

1. Les États membres veillent à ce que, le 31 décembre 2005 au plus tard, la part minimale des biocarburants vendus sur leur marché atteigne un pourcentage de 2 %, calculé sur la base de la teneur énergétique, de l'ensemble de l'essence et du carburant diesel vendus pour les transports sur leur marché et à ce que cette part augmente, en visant à atteindre un pourcentage minimal dans le mélange conformément au calendrier figurant dans la partie B de l'annexe.

2. **Les États membres concernés présentent à la Commission un rapport détaillé sur les incidences environnementales des mesures envisagées et le ventilation de leur coût. Il convient de prendre au moins en compte les critères suivants:**

- a. occupation des sols,**
- b. degré d'intensification de la culture,**
- c. utilisation de pesticides,**
- d. protection des cours d'eau,**
- e. efficacité énergétique,**
- f. émissions potentielles de gaz à effet de serre,**
- g. comportement à la combustion.**

Ce rapport est rendu public.

3. **Les États membres peuvent promouvoir le développement technologique de la production de biocarburants et les entreprises engagées dans leur production, dans le cadre des instruments financiers prévus pour la recherche, l'environnement et le développement régional.**

24. 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 qui tiennent compte des 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 dans la partie A de l'annexe.

35. 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 polluantes.

6. Les États membres donnent la priorité à la promotion de l'utilisation des biocarburants dans les moyens de transport publics et collectifs.

7. Les États membres tiennent compte, dans les mesures qu'ils prennent, du bilan environnemental global des différentes formes de biocarburants et soutiennent de préférence les biocarburants dont le bilan environnemental global est très bon.

Article 4

1. Les États membres informent la Commission, avant le 1^{er} juillet de chaque année, **des mesures qui ont été adoptées pour assurer la réalisation des objectifs visés à l'article 3 et à la partie B de l'annexe**, des quantités totales de carburants pour les transports vendus au cours de l'année précédente et de la part des biocarburants dans ces chiffres. **Le premier rapport sera soumis avant le 30 juin 2004.**

2. Les États membres informent les consommateurs, par l'intermédiaire de leurs administrations publiques, des possibilités d'utilisation de biocarburants.

23. La Commission **prépare**, avant le 31 décembre 2006 **et tous les deux ans par la suite, en tenant compte des rapports visés à l'article 3, paragraphe 2**, un rapport ~~au~~ **d'évaluation à l'intention du** Parlement européen et ~~au~~ **du** Conseil sur les progrès accomplis dans l'utilisation des biocarburants dans les États membres ainsi que sur les aspects économiques et les incidences, sur l'environnement, **de la situation existant alors et l'augmentation de nouvelles augmentations de la part de marché des biocarburants.**

La Commission élabore à ces fins une analyse spécifique de l'impact environnemental, qui comprend une analyse complète du cycle de vie des biocarburants. Dans ce rapport, la Commission prête particulièrement attention aux aspects environnementaux, notamment les variations de la qualité de l'eau, l'érosion des sols, l'utilisation d'intrants et de pesticides, la préservation de l'habitat sauvage, faune et flore, et les conséquences des changements dus aux biocarburants associés à la production de biomasse.

Le rapport peut aussi envisager la possibilité d'introduire une taxation sélective des différents biodiesels sur la base de critères environnementaux. Sur la base de ce rapport, la Commission propose, le cas échéant, ~~une adaptation de la nature des~~ **au Parlement européen et au Conseil de nouveaux objectifs pour les biocarburants, conformément à l'article 3 et à la partie B de l'annexe, éventuellement en introduisant un pourcentage minimal de mélange.**

4. Le produit final de biodiesel à vocation de carburant satisfait à la norme pr EN 14214 du Comité européen de normalisation sur les esters méthyliques des acides gras (FAME) pour moteurs diesels.

Article 5

L'annexe peut être adaptée au progrès technique conformément à la procédure visée à l'article 6, paragraphe 2.

Le calendrier figurant **dans** la partie B de l'annexe peut être adapté conformément à la procédure visée à l'article 6, paragraphe 2, compte tenu des progrès techniques survenus dans les technologies des biocarburants, de leur pénétration sur le marché et de leur utilisation dans les moyens de transport.

Des critères environnementaux concernant l'utilisation des biocarburants sont établis lorsque l'annexe est adaptée conformément aux premier et deuxième alinéas.

Sur la base des informations fournies par les États membres, conformément au paragraphe 1 de l'article 4, la Commission peut exempter du respect des objectifs fixés à l'article 3 et à la partie B de l'annexe, les États membres pour lesquels il est particulièrement difficile de les atteindre et qui en font la demande. La durée de ces exemptions ne dépasse pas deux ans.

Pour obtenir une telle exemption, l'État membre fournit à la Commission un plan d'action montrant comment il compte atteindre, à l'expiration de la période, les objectifs fixés. L'exemption ne peut être accordée qu'une seule fois à un État membre.

Article 6

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 4, paragraphe 2, de la directive 1999/21/CE, Euratom¹⁰.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, la procédure de réglementation prévue à l'article 5 de la décision 1999/468/CE s'applique, dans le respect des dispositions des articles 7 et 8 de celle-ci.
3. La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

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.

¹⁰ JO L 7 du 13.1.1999, p. 16.

Article 8

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 9

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
La Présidente

Par le Conseil
Le Président

ANNEXE

A. LISTE-EXEMPLES DES BIOCARBURANTS POSSIBLES ET POURCENTAGE D'ENERGIES RENOUEVELABLES

"*bioéthanol*": éthanol produit à partir de la biomasse et/ou de la fraction biodégradable des déchets et utilisé comme biocarburant;

"*biodiesel*": carburant de qualité diesel produit à partir de la biomasse, y compris les suifs et graisses animales d'équarrissage ou d'huile de friture usagée conforme à la norme (PR) EN 14214 sur les esters méthyliques d'acides gras (EMAG) et utilisé comme biocarburant;

"*biogaz*": gaz combustible produit par la fermentation anaérobie 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;

"*biométhanol*": méthanol produit à partir de la biomasse et/ou de la fraction biodégradable des déchets et utilisé comme biocarburant;

"*biodiméthyléther*": diméthyléther produit à partir de la biomasse et/ou de la fraction biodégradable des déchets et utilisé comme biocarburant;

~~"*bio-huile*": huile combustible obtenue par pyrolyse à partir de la biomasse et utilisée comme biocarburant;~~

"*biohydrogène*": hydrogène produit à partir de la biomasse et/ou de la fraction biodégradable des déchets et utilisé comme biocarburant;

"*bioETBE (éthyl-tertio-butyl-éther)*": ETBE produit à partir de bioéthanol.

Le pourcentage en volume de biocarburant dans le bioETBE est de 45 %.

B. QUANTITE MINIMALE DE BIOCARBURANT VENDU EN POURCENTAGE DE L'ESSENCE ET DU CARBURANT DIESEL VENDUS

Année	%	Dont proportion (en %) sous forme de mélange
2005	2	-
2006	2,75	-
2007	3,5	-
2008	4,25	-
2009	5	±
2010	5,75	±,75