

Question 1.1 :

Do you think the "possible way forward" described above is feasible?

As a general comment, the Commission should review studies available or implemented in a number of Member States before adopting a specific policy. Beside, it is unlikely that the regulation chosen by some Member States will easily evolve. The objective of 10% in 2020 will not be achieved without a significant modification of agricultural practices. It will therefore be necessary to follow, over time, the replacement rate of food crop by energy crop and evaluate the impact of these changes. The Commission should define the objective and not ways to achieve it. In line with this principle, the level of biofuel to be met must remain global and should not be fixed by type of motor fuel (gasoline, gasoil).

D'un point de vue général, la Commission devrait passer en revue les études disponibles ou en cours de développement chez certains Etats Membres avant de choisir une orientation méthodologique particulière. Par ailleurs, le choix actuel de législation retenu par les Etats Membres ne sera pas facilement remis en cause. L'objectif de 10% en 2020 ne sera pas atteint sans une modification significative du paysage agricole. Il sera donc sans doute nécessaire de suivre, dans la durée, les substitutions de cultures à objectif alimentaire par des cultures énergétiques et d'en évaluer l'impact. La Commission doit définir les objectifs à atteindre et non les moyens mis en œuvre pour les atteindre, dans ce cadre, le taux d'incorporation de biocarburant ne doit pas être fixé par filière de carburants (essence et gazole) mais il doit rester global.

Question 1.2 :

What do you think the administrative burden of an approach like the "possible way forward" would be? (If possible, please quantify your answer.)

It is uneasy to comment on documents still under review, but one could question the double approach of the Commission (DG Tren versus DG Env) that do not appear to be leading to reduced future administrative burden. We urge the Commission to harmonize both directives (Fuel directive versus biofuel directive). Of course, the administrative burden must be as low as it can be. France has recognised that biocomponent traceability is not achievable in a fungible supply system. France has elected to control the origin of biofuels through a system of quotas allocated to specific biofuel manufacturing plants based on a European tender.

Il est difficile de commenter un dossier encore en cours d'élaboration, mais on peut s'étonner de la double démarche de la Commission (DG Tren versus DG Env) qui ne présage rien de bon au sujet de la charge administrative à venir. Il est urgent d'harmoniser les directives entre elles (directive carburants et directive biocarburants). Bien sûr la charge administrative se doit d'être minimale. Dans le cas de la France, la traçabilité des molécules de biocarburants ne pouvant pas être assurée dans un système de distribution banalisé, c'est l'origine des biocarburants qui est connue et contrôlée au travers de quotas et d'agréments accordés aux usines sur appel d'offre Européen.

Question 1.3:

Please give your general comments on the "possible way forward", and on how it could be implemented. Does it give an adequate level of assurance that biofuels will be sustainably produced?

The schemes envisaged regarding the sustainability of biofuels (well to wheel green house gas impact for each biofuel) is very complex and should at least be tested on the field before any decision to implement is taken. Also it should undergo a regular followup towards objectives within the real context (for instance: expected new processes for biofuel production delayed or not available). For example France has implemented a three level regulation system:

- A dissuasive tax to force biofuel blending at the level of fixed objectives
- A tax break to make biofuels competitive with fossil fuels and to limit imports
- A quota system allocated to specific biocomponent manufacturing plants that can benefit from the above tax break to control the origin of eligible biofuels. If this system works in terms of accounting and customs, one can question its compatibility with European market rules and free circulation of goods.

Les mesures envisagées (valorisation CO₂ du puits à la roue de chaque biocarburant), particulièrement complexes et relatives au caractère soutenable des biocarburants devraient au moins faire l'objet d'une expérimentation réelle avant de décider de son application, ainsi que d'un suivi régulier pour veiller au respect ou non des objectifs compte tenu des contraintes (par exemple: indisponibilité de nouveaux procédés d'élaboration de biocarburants).

Par exemple la France a mis en place un système législatif à trois niveaux :

- Taxe dissuasive pour forcer l'incorporation à hauteur des objectifs d'incorporation (TGAP).
- Défiscalisation pour rendre les biocarburants compétitifs et limiter l'importation.
- Agréments et quotas attribués individuellement à des usines de production sur appel d'offre Européen pour contrôler l'origine des biocarburants.

Si ce système fonctionne d'un point de vue comptable et douanier on peut douter de sa compatibilité avec les règles du marché Européen et la libre circulation des produits.

Question 1.4 :

Carbon stock difference between land uses would be taken into account under criterion 2. Should they also be taken into account under criterion 1?

If so, what method should be used to determine how the land in question would have been used if it had not been used to produce raw material for biofuels?

Facing the recent evolution of prices of food crop raw materials (wheat, corn, rapeseed, barley ...) that can be used or replaced towards energy ends, our industry wonders about the medium and long term sustainability of objectives currently adopted; especially if the development of second generation biofuels was to come late. Our industry awaits expert views on soil usage and their impact on the environment. It seems that a large documentation is already available on these issues.

(See, for instance INRA report "Stocker du carbone dans les sols agricoles de France ?")

Devant l'évolution récente du prix des matières premières agricoles à destination alimentaires (blé, maïs, colza, orge ...) pouvant être utilisées ou remplacées à des fins énergétiques, notre industrie s'interroge sur la viabilité à moyen et long termes des options retenues. En particulier si l'émergence de biocarburants de seconde génération se faisait attendre. Notre industrie est dans l'attente d'avis d'experts sur l'usage des sols et l'impact de leur modification sur l'environnement. Il nous semble qu'il existe déjà, à cette fin, une documentation importante.
(Voir, à titre d'exemple: rapport INRA "Stocker du carbone dans les sols agricoles de France ?")

Question 3.1

How should second-generation biofuel be defined?

As such, a definition is not needed. Indeed, if sustainability criteria are chosen, all biofuels, current or future, will rank according to their CO₂ benefit, without prejudice on the technology used. Then, granting a specific advantage to most performing products can be done in different ways including these quoted by DG Tren.

Dans l'absolu, toute définition paraît sans objet. En effet, si des critères de "sustainability" sont choisis, tous les biocarburants, actuels ou futurs, doivent être classifiés selon leur bénéfice CO₂, sans préjugés quant aux technologies employées. Consentir un avantage aux produits les plus performants peut ensuite s'imaginer sous différentes formes, dont celles citées par la DG Tren.

- a) the type of raw materials from which biofuels are made (for example, "biofuels from cellulosic material")?
- b) the type of technology used to produce the biofuel (for example, "biofuels produced using a production technique that is capable of handling cellulosic material")?

No because these definitions impose a type of biomass and are therefore restrictive.
(Cellulosic material does not cover all biomass possible uses)

Non car ces définitions imposent une source de biomasse et sont donc contraignantes de façon injustifiée. (La cellulose ne couvrant pas toutes les possibilités d'exploitation de la biomasse)

- c) other criteria (please give details)?

The second-generation biofuel aims at using the entire plant. If a criterion is required, then it should be linked to the environmental impact of this second-generation biofuel.

La seconde génération vise à utiliser la plante entière. Si un critère doit être utilisé, il devrait être lié à une mesure de l'impact environnemental du biocarburant de seconde génération.

Question 3.2:

Please give your comments on the "possible way forward" described above. If you think the problem should be tackled in a different way, please say how. Biofuels issued from new processes that would necessitate a particular support (e.g.

launching period), could benefit a favourable count, for example as described by DG Tren (double count).

Les biocarburants issus de procédés nouveaux qui nécessiteraient un soutien particulier (phase de lancement) pourraient bénéficier d'un comptage favorable vis-à-vis des objectifs fixés, par exemple pourraient compter double comme proposé par DG TREN.

Question 3.3:

Should second-generation biofuels only be able to benefit from these advantages if they also achieve a defined level of greenhouse gas savings?

Yes. Automatically if a system based on the answer in 3.1c was adopted.

Oui. Automatiquement si un système basé sur la réponse à 3.1c était retenu.

Question 4.1:

Should the legislation include measures to ensure that diesel containing 10% biodiesel (by volume) can be placed on the market, and is in fact placed on the market?

This question comes somewhat late since a number of Member States initiatives have made an obligation to achieve incorporation rates far above 5% volume. Nevertheless, coherence of directives would want that this is part of the revision of the fuel directive (only one directive should define future product specifications). In order to avoid proliferation of high biofuel blends dedicated to specific vehicle fitted for their use, it is essential to increase the biofuel content in current grades (EN228 and EN590). France has brought forward by 2 years the current directive objective (5.75% in energy in 2008) and is currently facing these effects with the development of new grades B30 for gasoil and E85 for gasoline. Effectiveness of these grades towards meeting the objective is doubtful (limited volumes and development time). Therefore, from 01-01- 2008, a French decree enables 7% volume of EMAG in the current gasoil grade (EN590). Generally in Europe a sufficient level of homogeneity of motor fuels quality must be kept to guaranty the free circulation of vehicles.

La question semble un peu tardive compte tenu des initiatives de plusieurs Etats Membres qui rendent obligatoire des taux d'incorporation largement supérieurs à 5% volume. Toutefois, la cohérence des Directives voudrait que le sujet mentionné fasse partie de la révision de l'actuelle Directive Carburants (une seule directive doit fixer les spécifications). Pour éviter la prolifération de grades à très haute teneurs en biocarburants destinés à des véhicules spécifiquement adaptés à ces carburants, il est nécessaire d'augmenter le contenu en biocarburant des grades actuels (EN208 et EN890). La France, qui anticipe de 2 ans la directive actuelle (5,75% en énergie dès 2008), est confronté à ces effets avec l'apparition récente des grades B30 et E85 dont l'efficacité reste discutable (vis-à-vis des objectifs: volumes incorporés au travers de ces filières et temps de mise en place). Ainsi, à partir du 01-01-2008, la France autorise 7% volume d'EMHV dans le gazole actuel (EN590). Sur l'ensemble de l'Europe un niveau suffisant d'homogénéité des qualités de carburants doit être préservé pour garantir la libre circulation des véhicules.

Question 4.2:

Should the legislation include measures to encourage the use of ethanol and biodiesel in high blends? If so, what?

Diversification of motor fuels appearing in Europe is a consequence of the current biofuel directive implementation. Independence of Member State decisions in this field do not permit any harmonised objective, unless done through the evolution of current motor fuels (EN228 and EN590). In addition, the lack of coherence between the current Directives contributed to the creation of two new grades in the draft revision of the fuel Directive, namely E10 and B10 with specific distribution (labelling), without any consultation with the industry. Member States are now faced with difficulties resulting from the incompatibility of these new grades with the existing car fleet.

La diversification des carburants observée en Europe est le résultat de l'application de la première directive biocarburants. L'indépendance des décisions des Etats Membres en la matière ne permet pas la fixation d'objectifs harmonisés, sauf au travers de l'évolution des carburants actuels (EN228 et EN 590). L'incohérence des directives en vigueur a aussi contribué à la création de deux nouveaux grades cités dans le projet de révision de la Directive carburants, E10 et B10 avec distribution spécifique (étiquetage), sans que les industriels aient été consultés au préalable. Les Etats Membres mesurent actuellement les difficultés soulevées par l'incompatibilité de ces nouveaux carburants avec le parc automobile existant.

Question 4.3:

Should the legislation include measures to encourage the use of biomethane, methanol and DME in transport? If so, what?

It seems that this route is only accessible to countries having large coal resources.

Il semble que cette voie ne soit accessible qu'aux pays disposant de grandes ressources de charbon.

Question 4.5:

Should the legislation ask the Commission to review, by a given date, whether it is possible to be confident that the 10% target can be achieved through:

- a) rules that allow 10% blending by volume of ethanol in ordinary petrol, plus
- b) rules that allow 10% blending by volume of biodiesel in ordinary diesel, plus

It is essential to have a clear vision of what is accessible or not by 2020. Our industry can only be supportive of a follow-up of progress achieved towards the objective. But this follow-up must help adjusting the objective and not only regularly modify product specifications which in turn requires, each time, heavy adaptations of car and truck engines (that may take 10 years). Generally in Europe a sufficient level of homogeneity of motor fuels quality must be kept to guaranty the free circulation of vehicles.

Il est indispensable d'avoir une vision à l'horizon 2020 de ce qui est accessible ou pas. On ne peut, bien sûr, qu'être favorable à un suivi des progrès réalisés. Néanmoins ce suivi doit viser à préciser les objectifs et non pas à modifier

régulièrement des spécifications qui nécessitent à chaque fois des adaptations profondes et lourdes des motorisations des véhicules automobiles et poids lourds (qui peuvent nécessiter une dizaine d'années). Sur l'ensemble de l'Europe un niveau suffisant d'homogénéité des qualités de carburants doit être préservé pour garantir la libre circulation des véhicules.

Question 4.6:

More generally, what role should taxation play in the promotion of biofuels (considering different situations such as low blends, high blends, and secondgeneration biofuels)?

We already see the effects on the European market of motor fuels balkanisation. There is no indication that this will evolve towards harmonization at European level. However, all options to ease biofuel exchange between Member States must be looked at in order to restore some fluidity in the market, especially certificate exchange systems.

Nous en constatons déjà les effets sur la balkanisation du marché européen des carburants. Rien ne laisse présager que la situation puisse évoluer vers une harmonisation à l'échelle de l'Europe. Cependant, il faut examiner toutes les possibilités d'échanges de biocarburants entre les Etats Membres pour redonner une fluidité au marché, en particulier celles relatives à des systèmes d'échange de certificats.