

# **VALENERGOL sarl**

## **Response to Energy and Transport Directorate-General, European Commission For Public consultation exercise, April - June 2007**

**Biofuels issues in the new legislation on the promotion of renewable energy**

Réponse au questionnaire:

### ***1. How should a biofuel sustainability system be designed?***

***Question 1.1: Do you think the "possible way forward" described above is feasible?***

***Réponse:***

Cette solution doit avoir un caractère contraignant et doit être mise en place par l'Union Européenne au moyen d'un cadre juridique basé sur le bilan complet des gaz à effet de serre (analyse du cycle de vie complet, pour L'HVP : du sol au pot d'échappement).

***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.)***

***Réponse:***

Le poids administratif doit être différent selon le type de produit. Dans le cas de l'HVP, une exonération totale directe s'impose car c'est un produit naturel fabriqué à petite échelle de façon décentralisée (et qui doit le rester) avec un coût de revient élevé. La législation communautaire ne doit pas être un obstacle aux réductions/exemptions de taxes.

***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?***

***Réponse:***

Afin de mener les mêmes objectifs de durabilité de la production des biocarburants, il est nécessaire de prendre en compte l'analyse du cycle complet de vie (du sol au pot d'échappement) afin de s'assurer que les biocarburants sont bien produits de manière durable. Les paramètres d'application doivent être donnés au niveau européen et exécutés par les Etats Membres.

***Question 1.4: Carbon stock differences 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?***

***Réponse:***

Oui.

Les normes environnementales minimum doivent être mises en place au niveau de la méthode culturale en privilégiant une baisse significative des intrants et la moindre dépense énergétique en utilisant notamment le semis direct, le semis sous-couvert, le non-labour, les cultures associées...

**Question 1.5:** *As described in the "possible way forward", criterion 3 focusses on land uses associated with exceptional biodiversity. Should the criterion be extended to apply to land that is adjacent to land uses associated with exceptional biodiversity? If so, why? How could this land be defined?*

**Réponse:**

Non.

**Question 1.6:** *How could the term "exceptional biodiversity" (in criterion 3) be defined in a way that is scientifically based, transparent and non-discriminatory?*

**Réponse:**

Les critères de biodiversité exceptionnelle doivent être définis par rapport à un pays voire une région et ne peuvent en aucun cas être généraux. Une étude du milieu sera alors nécessaire.

**2. How should overall effects on land use be monitored?**

**Question 2.1:** *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.*

**Réponse:**

L'accroissement des cultures pour biocarburant ne doit pas entraîner une modification de la biodiversité. Il faudrait pouvoir mesurer les effets localement mais aussi de façon globale

**Question 2.2:** *Do you think it is possible to link indirect land use effects to individual consignments of biofuel? If so, please say how.*

**Réponse:**

Oui, en établissant un "code de bonne conduite".

**3. How should the use of second-generation biofuels be encouraged?**

**Question 3.1:** *How should second-generation biofuels be defined? Should the definition be based on:*

- a) the type of raw materials from which biofuels are made (for example, "biofuel 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")?*
- c) other criteria (please give details)?*

**Réponse:**

c).

La 2<sup>ème</sup> génération de biocarburants doit être traitée sur le même pied d'égalité que la 1<sup>ère</sup> génération. Les mêmes critères doivent s'appliquer, à savoir, une analyse du cycle de vie complet (du sol au pot d'échappement).

***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.***

***Réponse:***

La 2<sup>ème</sup> génération de biocarburants doit être soumise aux mêmes règles que la 1<sup>ère</sup> génération. Ils ne peuvent en aucun cas être privilégiés sous peine de discrimination. Ils font simplement partie de la diversification de l'offre sur le marché.

***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?***

***Réponse:***

Les mêmes critères doivent s'appliquer à tous les biocarburants, c'est pourquoi les biocarburants de 2<sup>ème</sup> génération doivent être au moins équivalents en terme de durabilité à ceux de 1<sup>ère</sup> génération pour pouvoir bénéficier d'avantages fiscaux ou de subventions.

***4. What further action is needed to make it possible to achieve a 10% biofuel share?***

***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?***

***Réponse:***

Non.

L'obligation d'incorporation de biodiesel ou autre dans les carburants fossiles laissant la commercialisation des biocarburants aux seuls groupes pétroliers doit être considérée comme un complément pour atteindre les objectifs. Il faut absolument garder la possibilité d'utiliser des biocarburants purs tels que l'HVP dans la mesure où l'adaptation technologique (peu contraignante) des véhicules existe et est totalement maîtrisée .

***Question 4.2: Should the legislation include measures to encourage the use of ethanol and biodiesel in high blends? If so, what?***

***Réponse:***

Non, car il y a déjà :

- des adaptations pour véhicules à 100% d'HVP
- des véhicules qui roulent à 85% d'éthanol.
- des constructeurs automobiles qui homologuent leurs véhicules pour 100% de biodiesel.

***Question 4.3: Should the legislation include measures to encourage the use of biomethane, methanol and DME in transport? If so, what?***

***Réponse:***

La directive 2003/30 CE a reconnu et listé un certain nombre de biocarburants pour le transport. Ils doivent tous être autorisés et ceci dans tous les pays de la Communauté. Sous

peine de discrimination, les mesures d'encouragement ne peuvent être que fiscales et basées sur l'analyse du cycle de vie complet en favorisant par une exonération totale ceux qui ont le meilleur bilan environnemental et énergétique tels que l'H.V.P.

***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***
- c) the four options listed under 'other options for solving the problem';***

***If so, what should the date be?***

***If the review were to conclude that the target is unlikely to be met, what action should the Commission take?***

***Réponse:***

Ce n'est pas la limitation de l'utilisation des biocarburants aux seuls mélanges même à divers pourcentages ni les quatre options énoncées qui vont résoudre le problème.

L'objectif de 10% peut être atteint et même dépassé à condition que l'on permette à tous les biocarburants d'exister et d'être utilisés purs ou en mélange. L'H.V.P., curieusement absente de cette consultation, est un des rares biocarburants qui peut être mis en place dans tous les pays très rapidement et sans gros investissements. La technique d'adaptation des véhicules pour rouler à 100% est depuis plusieurs années maîtrisée et disponible sur le marché (quelques noms de fabricants : Elsbett, A.T.G, VWP, PTN, Biodrive ...). Des millions de kilomètres ont déjà été effectués sans soucis majeur. C'est pourquoi, il est nécessaire qu'à côté des filières industrielles centralisées, cette filière courte et génératrice de richesse pour les zones rurales puisse exister.

***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 second-generation biofuels)?***

***Réponse:***

La taxation doit réguler l'utilisation des biocarburants. Pour cela et afin de favoriser les biocarburants les plus « propres », les exonérations/réductions de taxes doivent être directement liées à l'analyse du cycle de vie complet (en prenant en compte tous les paramètres depuis le sol avant semis jusqu'au pot d'échappement du véhicule). Doivent être exonérés à 100%, les biocarburants qui ont le meilleur bilan environnemental et énergétique tel que l'H.V.P. et non pas les exclure au profit des grandes industries.

Les modalités de mise en place de ces exonérations/réductions doivent être gérées par l'Union Européenne, éventuellement à l'aide d'une échelle graduée allant jusqu'à taxer à 100% le biocarburant ne permettant pas d'économie au niveau des G.E.S.

Dans le cas de mélange, les exonérations/réductions de taxes ne devront porter que sur la part de biomasse et non pas sur le produit fini.