



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 18 janvier 2022
(OR. fr)

5417/22

LIMITE

ENER 18

NOTE

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	délégations
Objet:	Document de la présidence sur la révision de la directive sur les énergies renouvelables Dispositions relatives à l'industrie et aux transports

En vue du Groupe de Travail « Énergie » du 25 janvier 2022, les délégations trouveront en annexe le document de la Présidence sur la révision de la directive sur les énergies renouvelables.

Document de la Présidence sur la révision de la directive sur les énergies renouvelables

EWP 25 janvier 2022

Dispositions relatives à l'industrie et aux transports

Concernant les dispositions relatives à l'industrie (articles 2(18a) et 2(18b), article 22a) :

Le projet de directive introduit, à l'article 22a, un nouveau sous-objectif contraignant de consommation de 50% pour les carburants renouvelables d'origine non biologique (RFNBO) utilisés comme matière première ou comme vecteur énergétique dans l'industrie. Il propose également un sous-objectif indicatif de croissance moyenne des énergies renouvelables dans l'industrie d'au moins 1.1% par an d'ici 2030. Dans la REV 1, ces sous-objectifs ont été mis entre crochets. Le rapport de progrès établi par la Présidence slovène a pointé le fait que si les Etats membres étaient généralement favorables à la poursuite du déploiement des énergies renouvelables dans l'industrie, plusieurs Etats demandaient plus de flexibilité dans ce secteur.

Dans ce contexte, la Présidence souhaiterait connaître la position des Etats membres sur la question suivante :

Comment s'assurer que l'industrie augmente sa part d'énergies renouvelables et contribue à la décarbonation, et quelles alternatives/changements aux sous-objectifs proposés vous semblent adaptés à cet effet ?

Concernant les dispositions relatives aux transports (articles 2(22a), 2(36), 2(47), 7, 25, 26, 27, 28, 29a, 31a, amendements à la directive 98/70/EC incluant annexes I, II, IV et V (nouvel article 3 et nouvelle annexe II), annexes III, V, VII, IX) :

Compte tenu des discussions menées au second semestre 2021, la Présidence slovène a maintenu (entre crochets) le niveau d'ambition proposé par la Commission (d'une réduction de 13% des émissions dans les transports) mais a proposé de laisser la possibilité aux Etats de retenir la méthodologie de comptage de leur choix pour atteindre l'objectif (en volume, énergie consommée ou réduction de GES directement), tant que ceux-ci justifient de l'efficacité du mécanisme retenu. Par ailleurs, il faut noter que la proposition de directive a aussi renforcé les sous-objectifs d'énergies renouvelables dans le secteur du transport, avec un changement de l'objectif s'agissant des biocarburants avancés (2.2% en 2030) et l'ajout d'un sous objectif contraignant de 2.6% de RFNBO dans le secteur des transports en 2030. Dans la REV 1, les valeurs des sous-objectifs pour les différents types de carburants à l'article 25 ont été mis entre crochets. La REV 1 inclut par ailleurs d'importants changements à l'article 7.

- 1- Les modifications de la REV1 portant sur l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports répondent-elles désormais aux attentes des Etats membres ?**
- 2- Au-delà du changement de méthodologie de comptabilisation de l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre, les Etats membres ont-ils des précisions additionnelles qu'ils souhaiteraient apporter pour s'assurer que les différents types de biocarburants, carburants synthétiques et vecteurs énergétiques contribueront efficacement à la décarbonation du secteur du transport à court et long terme, en fonction de leur degré de maturité ?**

Autres dispositions relatives au transport et à l'industrie

S'agissant des autres modifications proposées dans le cadre de la REV1, les Etats membres ont-ils des points majeurs à souligner concernant d'autres dispositions relatives à l'industrie ou aux transports ?