

DOSSIER VIDEO **BIO-CARBURANTS**

(15 minutes)

Le secteur "Production audiovisuelle" de la Commission des Communautés européennes a préparé à votre intention un dossier vidéo sur les bio-carburants à l'occasion de l'examen par la Commission européenne d'une proposition de directive sur la réduction des taux d'accises applicables aux carburants d'origine agricole en vue de réduire le surcoût lié à leur production.

Ce dossier de 15 minutes comprend des images sur les sujets suivants :

1. la fabrication de bio-carburants;
-l'éthanol à base de plantes saccharifères notamment les betteraves ou à base de plantes amylacées notamment le blé;
-l'ester à base de plantes oléagineuses notamment le colza;
2. essais de carburants et de bio-carburants au Centre de recherche de SHELL FRANCE à Rouen;
3. véhicules roulant aux bio-carburants: bus scolaire, bus des Transports en Commun de l'Agglomération Rouennaise;
4. Conférence de presse donnée le 19.2.92 par Mme Scrivener, Membre de la Commission, chargée notamment de la fiscalité.

Remerciements pour leur collaboration à : Ets Robbe (Compiègne), Distillerie de la Brie (Provins), Shell France (Rouen), Société Jacquemard (Evreux) et TCAR (Rouen).

Conditions d'utilisation :

(c) CCE : indication d'origine souhaitée. Ce matériel est destiné à des fins non commerciales. Il ne peut être exploité, vendu, cédé sous quelque forme que ce soit et contre n'importe quel type de rémunération sans l'accord préalable de la CCE. Toutes les images sont libres de droit pour usage non commercial.

LISTE DES PLANS

00'44" Générique

1. FABRICATION DE BIO-CARBURANTS

A. ETHANOL

-La fabrication d'éthanol à la Distillerie de la Brie à Provins (France) à partir de betteraves ou de blé.

01'00" Champ de betteraves
 01'08" Extérieur, Distillerie de la Brie à Provins
 01'11" Idem
 01'21" Idem
 01'24" Citernes de sirop de betteraves (matière première : EP2 - 57% de Saccharose, 15% de Non-sucre, 28% eau)
 01'26" Déchargement d'un camion du sirop EP2 (v. TC 02'37" les produits dans le laboratoire)
 01'33" Machines de fermentation (transformation par les levures du saccharose en alcool éthylique + gaz carbonique)
 01'43" Machines de séparation des levures
 01'52" Machines de vin délevuré envoyé vers la distillation
 02'01" Machine à vapeur pour la distillation et gros plan sur le vin délevuré
 02'06" Tests sur l'alcool éthylique dans le processus de distillation, plusieurs plans
 02'26" Machines contenant l'alcool éthylique à la fin de la distillation

-L'alcool éthylique (l'éthanol) peut être mélangé aux essences (5% autorisés) ou transformé en ETBE par réaction avec l'isobutène et mélangé aux essences (10% autorisés). Suite à une transformation de moteur, l'éthanol peut être utilisé comme carburant avec l'incorporation d'un additif pro-cétane. L'éthanol peut aussi être mélangé aux huiles végétales comme le colza pour produire une réaction chimique résultant en ester éthylique qui par la suite peut être mélangé avec du gazole pour produire le diester conçu pour les moteurs diesel.

02'29" Le laboratoire de la Distillerie de la Brie, ambiance
 02'37" Pots de produits montrant les différents phases à partir du sirop de betteraves jusqu'à l'alcool éthylique (l'éthanol)
 02'43" Tests sur levures dans le laboratoire (application dans le processus de distillation), plusieurs plans
 02'59" Pots de produits montrant les phases à partir du blé jusqu'à l'alcool éthylique (l'éthanol)
 03'08" Remplissage de camions-citernes avec de l'éthanol à destination du marché des carburants, plusieurs plans

B. ESTER

-La fabrication d'ester à l'usine Robbe à Compiègne (France) à partir du colza. L'huile de colza est transformé en ester par l'ajout de l'alcool (le méthanol ou l'éthanol) produisant une réaction chimique de transestérification. Le diester est le résultat d'un mélange de 50% d'ester et de 50% de gazole.

03'35" Graines de colza
 03'40" Triage des graines

- 03'47" Machination des graines, plusieurs plans
- 03'56" Machines pour le premier pressage des graines
- 04'02" Trituration (les graines sont mouillées et pressées)
- 04'04" Gros plan de l'huile résultat du premier pressage
- 04'08" Cuve de 10 tonnes où Robbe effectuait la première fabrication de diester, 2 plans
- 04'17" Remplissage de diester en barrils à destination du marché des carburants, plusieurs plans
- 04'26" Etiquette "diester" sur camion-citerne
- 04'28" Etiquette "diester" sur barril et gros plan
- 04'36" Clark roulant à 100% diester dans l'usine
- 04'45" Construction d'une distillerie destinée à la fabrication de l'ester
- 04'47" Extérieur, l'usine Robbe
- 04'54" Trains-citernes

2. ESSAIS DE CARBURANTS ET DE BIO-CARBURANTS

-Essais dans le laboratoire et sur bancs de moteurs de lubrifiants et de carburants au Centre de recherche de Shell France à Rouen

- 04'57" Extérieur, Centre de recherche de Shell France à Rouen

A. LABORATOIRE

- 05'00" Ambiance laboratoire où les premiers essais comparitifs de bio-carburants ont été effectués
- 05'16" Ambiance 2ème laboratoire où les analyses s'effectuent (tests aromatiques, tests comparatifs entre l'ester et les gazoles normaux et sur le diester, mélange de 50% ester et de 50% gazole)
- 05'30" Pots de différents lubrifiants et carburants
- 05'33" Analyse d'un carburant, plusieurs plans

B. BANCS DE MOTEURS

-Les tests sur les bio-carburants ont montré dans certains cas que la vitesse est légèrement affectée et que l'accélération peut être plus lente. Une huile plus sophistiquée doit être utilisée en cas de bio-carburants et les moteurs peuvent subir plus de corrosion que dans l'utilisation d'autres types de carburants.

- 05'47" Vérification dans la salle des moteurs, plusieurs plans
- 06'05" Machine pour la surveillance des niveaux d'oxygène, de dyoxide de carbone etc.
- 06'07" Enlèvement des filtres noirs de particules qui seront pesés pour comparer les effets polluants des différents carburants et bio-carburants, plusieurs plans (les bio-carburants contribuent à la forte diminution de la pollution de l'environnement et notamment l'effet de serre)
- 06'25" Gros plan des filtres
- 06'29" Gros plan sur l'écran d'ordinateur montrant la courbe d'accélération et de vitesse
- 06'39" Ecran d'ordinateur surveillant les niveaux de l'eau et de l'huile dans la moteur, sa consommation de carburant et la vitesse
- 06'43" Exemples de produits; pots d'ester, de gazole et d'ester colza

3. VEHICULES ROULANT AUX BIO-CARBURANTS

A. VOITURES

*-L'essence mélangée à 5% d'éthanol (le Super éthanol) est déjà distribué en France depuis juillet 1988. Il existe aujourd'hui 23 distributeurs de Super éthanol en France.**

- 06'52" Station d'essence ELF, Provins (France) vendant du super éthanol aux particuliers (plusieurs plans)
- 06'58" Gros plan d'un particulier remplissant sa voiture à l'essence super éthanol
- 07'00" Le prix du litre : 5,25 francs français
- 07'03" Plan d'un particulier remplissant sa voiture à l'essence super éthanol
- 07'14" Pano de la pompe à essence à l'éthanol vers les autres pompes

B. BUS SCOLAIRE

-Le 3 février 1992 la Société Jacquemard à Evreux (France) a accepté une proposition de Shell France de faire rouler un de leurs bus scolaires au diester. La période d'essai est d'un an. Le surcoût du projet est assuré par Shell France.

- 07'23" Vue générale de l'école Marcel Pagnol et pano sur bus scolaire "je roule au colza"
- 07'29" Gros plan des enfants
- 07'32" Enfants montant dans le bus
- 07'35" Pano du bus marqué "Je roule nature avec le colza"
- 07'43" Départ du bus
- 07'52" Gros plan du pot d'échappement d'un bus roulant au gazole
- 08'01" Pano du dépôt des bus Jacquemard

C. TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION ROUENNAISE (TCAR)

-Depuis octobre 1991, 5 des 178 bus des TCAR roulent au diester. L'approvisionnement en diester est assuré par Shell France. La période d'essai est d'un an.

- 08'09" Dépôt des bus "je roule au colza" TCAR, et pano sur la pompe à essence diester
- 08'14" Idem, contre-champ
- 08'16" Idem, gros plan
- 08'23" Départ du bus
- 08'34" Bus dans le centre de Rouen
- 08'38" Femme à l'arrêt de bus
- 08'41" Bus à gazole roulant dans le centre de Rouen
- 08'46" Panneau de l'arrêt de bus
- 08'48" Voyageurs dans le bus "colza"
- 08'54" Arrivée du bus "colza"
- 08'59" Voyageurs montant dans le bus
- 09'08" Départ du bus "colza"

**Au Paris-Dakar de 1989 un buggy roulant au Super éthanol est arrivé 19ème.*

4. CONFERENCE DE PRESSE DE MME SCRIVENER

09'20" Arrivée de Mme Scrivener

09'37" Plan de coupe sur journalistes

Extraits de la Conférence de presse concernant:

10'01" La proposition de directive

11'32" La réforme de la PAC

11'54" La politique énergétique

12'24" La politique d'environnement

12'54" Rapport d'évaluation d'ici 5 ans pour le Conseil de Ministres

13'48" Exemple des nouveaux taux d'accises

14'13" Plans de coupe

14'43" FIN

VIDEO-DOSSIER

BIO-FUELS

(15 minutes)

This video-dossier has been prepared by the "Audiovisual Production" sector of the Commission of the European Communities following the examination of the European Commission of a proposition for directive concerning the reduction of excise rates applicable to agricultural-based fuels in order to reduce excess costs linked to their production.

This 15-minute dossier includes pictures on the following subjects :

1. Production of bio-fuels;
-ethanol based on sugar from plants such as sugar beet or based on plants producing starch, for example wheat
-ester based on oleaginous plants, namely colza;
2. Tests on fuels and bio-fuels at the Shell France Research Centre in Rouen;
3. Motorised vehicules using bio-fuels: school bus, buses of the Rouen Urban Transport System;
4. Press conference given on 19th February 1992 by Mrs Scrivener, Member of the Commission responsible for tax matters.

A special thanks for their collaboration to : Ets Robbe (Compiègne, France), "Distillerie de la Brie" (Provins, France), Shell France (Rouen), Société Jacquemard (Evreux, France) and the "Transports en Commun de l'Agglomération Rouennaise" (Rouen, France).

Conditions of use

(c) CEC requested indication of origin. This material is intended for non-commercial purposes. Therefore, no commercial exploitation in any form whatsoever, is permitted without the prior agreement of the Commission. No copyright for non-commercial use.

SHOTLIST

00'44" Titles

1. PRODUCTION OF BIO-FUELS

A. ETHANOL

-Production of éthanol from sugar beet or wheat at the "Distillerie de la Brie" in Provins (France).

01'00" Beetroot field
 01'08" Exterior, "Distillerie de la Brie" à Provins
 01'11" Idem
 01'21" Idem
 01'24" Tanks containing sugar beet syrup (basic ingredients : 'EP2' - 57% saccharose, 15% non-sugar, 28% water)
 01'26" Lorry unloading sugar beet syrup 'EP2' (see TC 02'37" bi-products in pots in laboratory)
 01'33" Fermentation machines (yeast transformation of sucrose into ethylic alcohol + carbonic gas)
 01'43" Machines for the separation of yeasts
 01'52" Machines containing wine without yeast sent to distillery
 02'01" Steam machine for distillation and close-up of wine without yeast
 02'06" Tests on ethylic alcohol in the distillery, several shots
 02'26" Machines containing ethylic alcohol at the end of the distillation process

-ethylic alcohol (ethanol) may be mixed with petrol (5% authorised) or transformed into ETBE after reaction with isobutene and mixed with petrol (10% authorised). After changes to the engine, ethanol may be used as a fuel with the incorporation of the additive cetane-booster. Ethanol may also be mixed with vegetable oils such as rape seed oil producing a chemical reaction resulting in ethylic ester which may then be mixed with diesel fuel making diester conceived for diesel motors.

02'29" Laboratory of the "Distillerie de la Brie"
 02'37" Pots of products showing phases from sugar beet syrup to ethylic alcohol (ethanol)
 02'43" Testing different yeasts in the laboratory (application in the distillation process), several shots
 02'59" Pots of products showing phases from wheat grains to ethylic alcohol (ethanol)
 03'08" Tankers being filled with ethanol destined for fuel, several shots

B. ESTER

-Production of ester from rape seeds at the factory of Ets Robbe, Compiègne (France) . Rape seed oil is transformed into ester by the addition of alcohol (methanol or ethanol) producing a chemical reaction of transesterification. Diester is made by mixing 50% ester with 50% diesel fuel.

03'35" Rape seeds
 03'40" Sorting rape seeds
 03'47" Grinding seeds, several shots
 03'56" Machines for pressing seeds

04'02"	Wetting and pressing seeds
04'04"	Close-up of oil produced from initial pressing
04'08"	Tank with capacity of 10 tons where the first production of diester was made at Robbe, 2 shots
04'17"	Barrels being filled with diester destined for fuel, several shots
04'26"	Label "diester" on tanker
04'28"	Label "diester" on barrel and close-up
04'36"	Forklift truck driven on 100% diester in factory
04'45"	Construction of distillery destined to produce ester
04'47"	Exterior, Robbe factory
04'54"	Tanker train wagons

2. TRIALS OF FUELS AND BIO-FUELS

-Trials in the laboratory and on engines testing lubricants and fuels at the Research Centre of Shell France in Rouen, France.

04'57"	Exterior, Shell Research Centre, Rouen
--------	--

A. THE LABORATORY

05'00"	Laboratory where the first comparative tests of bio-fuels were carried out
05'16"	Second laboratory where fuels are analysed (tests on emissions for smell, comparative tests between ester and diesel fuel and on diester, mixture 50% ester and 50% diesel)
05'30"	Pots of different lubricants and fuels
05'33"	Analysis of fuel, several shots

B. ENGINE TESTS

-Tests on bio-fuels have shown in some cases that speed is slightly reduced and that acceleration may be slower. A more sophisticated oil must be used for some types of bio-fuels and engines may suffer more corrosion.

05'47"	Checking the engine in room, several shots
06'05"	Machine for monitoring levels of oxygen and carbon dioxide etc.
06'07"	Filters from the engine, black with particles are to be weighed to compare the effects of pollution of the different fuels and bio-fuels, several shots (bio-fuels reduce environmental pollution and especially do not effect global warming)
06'25"	Close-up of filters
06'29"	Zoom-in on computer screen showing the curb of acceleration and speed
06'39"	Computer screen monitoring levels of water and oil in the engine as well as its fuel consumption and speed
06'43"	Examples of products; pots of ester, diesel fuel and rape seed ester

3. MOTORISED VEHICLES USING BIO-FUELS

A. CARS

*-Petrol mixed with 5% ethanol (Super ethanol) is already in distribution in France since July 1988. Today 23 outlets of Super ethanol are in use in France.**

- 06'52" Service station ELF, Provins (France) selling super ethanol to the individual, several shots
- 06'58" Close-up of man filling his car with super ethanol
- 07'00" Price per litre : 5,25 French Francs
- 07'03" Man filling his car with super ethanol
- 07'14" Pan from the ethanol petrol pump to the other pumps

B. SCHOOL BUS

-On 3rd February 1992 "Société Jacquemard" in Evreux (France) accepted a Shell-France project to run one of their School buses on diester. The trial period is for 1 year. The excess cost is paid by Shell-France.

- 07'23" General view of Marcel Pagnol School and pan of school bus painted with "je roule au colza" ("I run on rape seed oil")
- 07'29" Close-up of children
- 07'32" Children getting on the bus
- 07'35" Pan of "Je roule nature avec le colza" painted on the bus ("Clean driving : I run on rape seed oil")
- 07'43" Bus driving off
- 07'52" Close-up of exhaust-pipe of a diesel bus
- 08'01" Pan of depot of Jacquemard buses

C. THE ROUEN URBAN TRANSPORT SYSTEM (TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION ROUENNAISE-TCAR)

-Since October 1991 5 of the 178 TCAR buses run on diester. Shell-France guarantee supplies of diester. The trial period is for 1 year.

- 08'09" TCAR depot, "je roule au colza" bus ("I run on rape seed oil") and pan of diester petrol pump
- 08'14" Idem, reverse angle
- 08'16" Idem, close-up
- 08'23" Bus driving off
- 08'34" Bus in the town centre of Rouen
- 08'38" Woman at bus stop
- 08'41" Diesel buses in the town centre of Rouen
- 08'46" Bus stop sign
- 08'48" Passengers in the bus which runs on rape seed oil
- 08'54" Arrival of bus which runs on rape seed oil
- 08'59" Passengers getting on the bus
- 09'08" Bus which runs on rape seed oil driving off

**A rally-car running on super ethanol won 19th place in the 1989 Paris-Dakar race.*

4. PRESS CONFERENCE BY MME SCRIVENER

09'20" Arrival of Mme Scrivener

09'37" Cutaway to journalists

Sound bites from press conference on :

10'01" Commission's proposition

11'32" CAP reform

11'54" Energy policy

12'24" Environment policy

12'54" Evaluation report in 5 years for Council of Ministers

13'48" Tax excise example

14'13" Cutaways

14'43" END

Bruxelles, le 19 février 1992

**BIOCARBURANTS : LA COMMISSION PROPOSE
UNE FISCALITE REDUITE**

La Commission, à l'initiative de Madame Scrivener, Commissaire chargé de la fiscalité a adopté aujourd'hui une proposition de directive qui a pour objectif de réduire fortement les taux d'accises appliqués aux carburants d'origine agricole ou "biocarburants". "Cette incitation fiscale est destinée à permettre le décollage d'une filière agro-industrielle très prometteuse. C'est un enjeu décisif pour l'avenir de l'agriculture ainsi que pour la politique énergétique de la Communauté et la protection de l'environnement" a déclaré Madame Scrivener.

Cette proposition de directive a pour objet d'établir au niveau communautaire une réduction des taux d'accises appliqués aux biocarburants au stade de l'exploitation industrielle. Elle prévoit qu'à partir du 1er janvier 1993 ce taux d'accise ne pourra dépasser dans chaque Etat membre 10 % du taux appliqué dans cet Etat membre au carburant qu'il remplace (essence ou gazole selon le cas). Il s'agit par conséquent pour les biocarburants d'une réduction obligatoire d'au moins 90% du taux d'accise en vigueur dans chaque Etat membre de l'accise applicable.

L'objectif est clairement d'abaisser le coût de revient total des biocarburants à un niveau tel que ceux-ci puissent être compétitifs par rapport aux produits d'origine pétrolière.

Cette proposition s'inscrit dans le prolongement de l'accord politique du 24 juin 1991 au Conseil ECOFIN sur les taux d'accise pour les carburants. Elle repose sur la même approche que celle retenue par la Communauté pour l'essence sans plomb : dans ce cas il a été décidé un taux minimum inférieur de 50 écus à celui retenu pour l'essence plombée.

1) Quels sont les produits concernés ?

Cette mesure vise tous les carburants d'origine agricole sans faire de distinctions selon leur origine ou la nature du produit agricole de base.

On distingue deux filières dans les biocarburants, la filière essence et la filière gazole ou diesel :

- filière essence : Il s'agit de l'Ethanol, alcool obtenu par fermentation à partir de betteraves, céréales, pommes de terre ou topinambours. Il peut être mélangé à l'essence ou utilisé seul. Un des débouchés les plus significatifs du bioéthanol est l'ETBE (Ethyl-tertio-butyl-ether) qui présente la particularité d'augmenter l'indice d'octane des essences automobiles. Le marché de ce type d'additif s'accroît proportionnellement au marché de l'essence sans plomb.
- filière gazole : cela recouvre des huiles végétales destinées à alimenter les moteurs diesels. L'huile végétale pure (colza, tournesol etc...) nécessite le recours à un moteur spécial tandis que ses dérivés comme le "diester" (obtenu par réaction avec un alcool) sont directement substituables sans adaptation particulière des moteurs diesels.
- L'avantage fiscal proposé s'adresse à tous les usages des biocarburants que ce soit pour les voitures particulières, les transports publics, engins agricoles, les véhicules industriels et commerciaux et les flottes captives.

2) Perspectives énergétiques, environnementales et agricoles.

- Les biocarburants constituent un nouveau débouché non alimentaire pour la production agricole. Ceci correspond à une orientation de la réforme de la PAC qui prévoit la possibilité de ces cultures non-alimentaires sur les terres faisant l'objet d'une mise en jachère obligatoire.

Enfin la transformation des produits agricoles et la nécessaire installation des distilleries à proximité des zones de culture (en raison des coûts de transport) offre de bonnes perspectives d'emploi et d'activité en milieu rural.

- Par ailleurs, l'émergence d'une capacité de production de carburants d'origine agricole pourra contribuer à l'amélioration de la sécurité d'approvisionnement de la Communauté.

Le bilan énergétique des biocarburants est positif, c'est-à-dire que le total de l'énergie consommée dans l'ensemble du cycle de production, transformation et distribution des biocarburants est inférieur à la valeur énergétique du carburant obtenu.

Ces nouvelles perspectives de débouchés des biocarburants, pourraient permettre, à terme, aux biocarburants d'assurer une part de marché virtuelle d'environ 5% de la consommation des carburants automobiles.

- Enfin les biocarburants dégagent moins de CO₂ (effet de serre) et peu de SO₂ (pluies acides) ce qui représente un intérêt important du point de vue environnemental. Il s'agit donc d'une contribution significative car le secteur des transports est responsable d'environ 25% des émissions de CO₂ dans la Communauté.

Par ailleurs les risques liés à l'utilisation de nitrates dans l'agriculture sont désormais limités par une directive adoptée récemment par le Conseil des Ministres⁽¹⁾.

Madame Scrivener se félicite de l'adoption de cette proposition de directive qui "adresse un signal clair et positif à la fois aux agriculteurs et à l'industrie tout en allant dans le sens d'un plus grand respect de l'environnement. Nous nous engageons résolument dans une voie nouvelle au vu des progrès technologiques considérables qui ont été réalisés et qui ouvrent de bonnes perspectives pour cette filière d'avenir".

(1) Directive CEE (91) 676 concernant la protection des eaux contre la

(mise à jour 17/2/1992)

TAUX DES ACCISES GAZOLE DANS LES ETATS MEMBRES
(en écus/1000 litres)

Accord du 24 Juin 1991

Applicable au 1^{er} janvier 1993

- | | | |
|------------|--|--|
| - 400 écus | 407 Italie | |
| - 350 écus | | |
| - 300 écus | 309 Royaume-Uni | |
| | 298 Portugal | |
| | 292 Irlande | |
| | 266 RFA | |
| - 250 écus | 250 Espagne | [- 285 écus: moyenne pondérée
dans les 12 Etats membres] |
| | | - 245 écus - taux minimum |
| | 242 France | |
| | 222 Danemark | |
| | 221 Belgique | |
| - 200 écus | 211 Pays-bas | |
| | | |
| | 179 Grèce | |
| - 150 écus | | |
| | 147 Luxembourg | |
| - 100 écus | | |
| | <u>Exemple :</u> | |
| | Si un Etat membre taxe le gazole diesel à hauteur de 250 écus par 1000 litres, le taux qu'il devra appliquer aux huiles végétales ou au diester ne devra pas être supérieur à 25 écus par 1000 litres : il devra donc être compris entre 0 et 25 écus par 1000 litres. | |
| - 50 écus | | |
| - 0 écus | | |

(mise à jour 17/2/1992)

TAUX DES DROITS D'ACCISES ESSENCE SANS PLOMB
DANS LES ETATS MEMBRES
(en écus/1000 litres)

Accord du 24 juin 1991

Applicable au 1^{er} janvier 1993

- 600 écus

551 Italie

- 550 écus

- 500 écus

466 Portugal

- 450 écus

438 Pays-Bas

410 France

402 RFA

[445 écus - taux objectif proposé par
la Commission]

[440 écus - moyenne pondérée dans
les 12 Etats membres]

- 400 écus

363 Irlande

- 350 écus

337 Espagne

317 Royaume-Uni

- 300 écus

311 Belgique

284 Danemark

287 écus - taux minimum

- 250 écus

246 Luxembourg

172 Grèce

- 200 écus

Exemple :

Si un Etat membre taxe l'essence sans plomb à hauteur de 400 écus par 1000 litres, le taux qu'il devra appliquer au bioéthanol ou à l'ETBE d'origine agricole ne devra pas être supérieur à 40 écus par 1000 litres : il devra donc être compris entre 0 et 40 écus par 1000 litres

- 150 écus

- 100 écus

- 50 écus



COMMISSION
OF THE EUROPEAN
COMMUNITIES

Directorate-General
Information, Communication, Culture

Bureau de Production

Brussels (02) 235.21.23 tlx. 61979 comrtv b

Fax. (02) 230.12.80

VIDEO TAPE RECORDING REPORT

VHS + Burnt In T/C fait le :

Archive Fiche de Travail No :

DISPOSAL INSTRUCTIONS Likely to be of interest to archives yes / no

Erase After 19 / Refer To / Other

ERASURE AUTHORISED BY : Production :

Archives :

Responsable :

NOTES

TECHNICAL DETAILS Line up is EBU bars (75 % chroma 100 % lum and Odbm tone), 625/50 PAL/COMPONENT

Record Machine No : (VPR 300/ACR 225/KRM 800/CVR 70/CVR 75/ BVU 800/BVW 40/VPR2/

Camera Engineer/Cameraman Source M/C

Timecode VITC T/C Yes/No LTC T/C Yes/No (track 3/) User Bits ?

VITC IDENTICAL TO LTC : Yes/No LTC : VITC

Sound Noise Reduction System :

Mark identical tracks	Noise Re- duction
<input checked="" type="checkbox"/>	ON/OFF
<input checked="" type="checkbox"/>	ON/OFF
<input type="checkbox"/>	ON/OFF
<input type="checkbox"/>	ON/OFF

Technical Report

TRACK 1 mute/sync/

TRACK 2 mute/sync/

TRACK 3 mute/sync/

TRACK 4 mute/sync/

Transmission Details

Clock : Yes/No Vision Completed :

Sound Completed :

Spot Checked/Fully Checked

TAPE CONTENTS

Timer Mns Secs		Notes	Timecode Hrs Mns Scs Frs				Sound	Technical Notes
00	00	Noir	00	00	44	FIN		
00	44	Générique						PROVINS
00	50	Ethanol à partir de betteraves (Distillerie de la Brie)						
3	35	Cster à partir du Colza (Luisine Robbe, Compiègne)						
4	57	SHILL-FRANCE, Rouen - Centre de recherche						
6	52	Station d'essence E.F. (Pompe à Ethanol)						
7	23	Bus scolaire - Société Jacquard et Fureux						
8	09	Bus - Transports en Commun de l'Agglo Rouennaise						
9	20	Conférence de presse Mme SCHUENK 19/2/92						(13783+1324)
14	43	FIN						

Bureau de Production

Brussels (02) 235.21.23 tlx. 61979 comrtv b

Fax. (02) 230.12.80

VIDEO TAPE RECORDING REPORT

VHS + Burnt In T/C fait le :

Archive Fiche de Travail No :

DISPOSAL INSTRUCTIONS Likely to be of interest to archives yes / no

Erase After 19 / Refer To / Other

ERASURE AUTHORISED BY : Production : Archives : Responsable :

NOTES

TECHNICAL DETAILS Line up is EBU bars (75% chroma 100% lum and 0dbm tone), 625/50 PAL/COMPONENT

Record Machine No: (VPR 300/ACR 225/KRM 800/CVR 70/CVR 75/ BVU 800/BVW 40/VPR2/.....)

Camera 1AK 90 Engineer/Cameraman 1 LUBERT Source M/C M. ENGELS

Timecode VITC T/C Yes/No LTC T/C Yes/No (track 3/.....) User Bits ? Yes

VITC IDENTICAL TO LTC : Yes/No LTC : VITC

Sound Noise Reduction System : D24846 Mark Noise Technical Report

TRACK 1	mute/sync/	800M		ON/OFF
TRACK 2	mute/sync/	CAT.		ON/OFF
TRACK 3	mute/sync/	500P		ON/OFF
TRACK 4	mute/sync/	CAT.		ON/OFF

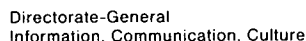
Transmission Details

Clock : Yes/No Vision Completed :

Sound Completed : _____ Spot Checked/Fully Checked _____

TAPE CONTENTS

[illegible]



Bureau de Production

Brussels (02) 235.21.23 tlx. 61979 comrtv b

Fax. (02) 230.12.80

VIDEO TAPE RECORDING REPORT

VHS + Burnt In T/C fait le :

Archive Fiche de Travail No :

DISPOSAL INSTRUCTIONS Likely to be of interest to archives yes / no

Erase After 19 / Refer To / Other

ERASURE AUTHORISED BY : Production : Archives : Responsable :

NOTES

TECHNICAL DETAILS Line up is EBU bars (75 % chroma 100 % lum and Odbm tone), 625/50 PAL/COMPONENT

Record Machine No : (VPR 300/ACR 225/KRM 800/CVR 70/CVR 75/ BVU 800/BVW 40/VPR2/

Camera 1AK 80 Engineer/Cameraman 1 1 7 Source M/C 1 1 7 Mass Famed

Timecode VITC T/C Yes/No LTC T/C Yes/No (track 3/.....) User Bits ? 0

VITC IDENTICAL TO LTC : Yes/No LTC : VITC

Sound	Noise Reduction System	Mark identical	Noise Re-	Technical Report
-------	------------------------	-------------------	--------------	------------------

TRACK 1	mute/sync/	B2007			ON/OFF
TRACK 2	mute/sync/	CAN			ON/OFF
TRACK 3	mute/sync/	B2007			ON/OFF
TRACK 4	mute/sync/	CAN			ON/OFF

Transmission Details

Clock : Yes/No Vision Completed :

Sound Completed :

EEC TV STUDIOS Brussels

BETACAM/BETACAM SPY/MI

1" C/DII/BVU (HB)

ORIGINAL MASTER/COPY

COPY OF _____

Prog. No. :

Tape No : 2802

Date : 12/7/87

Date: 11-11-19

Responsible : *[Signature]*

TITLE: NOVEL "RIO-CARRUAIT"

(v. suite sur 3802)

Version/Language :

For: XIA Duration: 1915"

TAPE CONTENTS

[illegible]



COMMISSION
OF THE EUROPEAN
COMMUNITIES

Directorate-General
Information, Communication, Culture

Bureau de Production

Brussels (02) 235.21.23 tlx. 61979 comrtv b

Fax. (02) 230.12.80

VIDEO TAPE RECORDING REPORT

VHS + Burnt In T/C fait le :

Archive Fiche de Travail No :

DISPOSAL INSTRUCTIONS Likely to be of interest to archives ☒ yes / no

Erase After 19..... / Refer To / Other

ERASURE AUTHORISED BY: Production : Archives: Responsable :

NOTES

TECHNICAL DETAILS Line up is EBU bars (75 % chroma 100 % lum and Odbm tone), 625/50 PAL/COMPONENT

Record Machine No : (VPR 300/ACR 225/KRM 800/CVR 70/CVR 75/ BVU 800/BVW 40/VPR2/

Camera OK 90 Engineer/Cameraman LUARNT Source M/C ENG 25

Timecode VITC T/C ☒ Yes/No LTC T/C ☒ Yes/No (track 3/.....) User Bits ? Yes

VITC IDENTICAL TO LTC : Yes/No LTC : VITC

Sound Noise Reduction System : DOLBY C Mark identical tracks Noise Reduction Technical Report

TRACK	mute/sync/		Mark identical tracks	Noise Reduction
TRACK 1	mute/sync/	<u>BDDN</u>		ON/OFF
TRACK 2	mute/sync/	<u>CAN.</u>		ON/OFF
TRACK 3	mute/sync/	<u>BDDN</u>		ON/OFF
TRACK 4	mute/sync/	<u>CAN</u>		ON/OFF

Transmission Details

Clock : Yes/No Vision Completed :

Sound Completed :

Spot Checked/Fully Checked

TAPE CONTENTS

Timer Mns Secs	Notes	Hrs	Timecode Mns Secs Frs	Sound	Technical Notes
00 00	Barres couleurs	00	00 30 FIN		
00 30	T.C.A.R. (Transports - Rouen) bus qui roulent sur colza.				
3 26	Pompe à diesel : (colza (= diester 50%))				
6 51	Bus scolaire (Société Jacquemard) (= diester)				
11 04	Distillerie de la Brie, Provins (Production de bio-éthanol)				
15 20	Laboratoire de la distillerie (Betteraves/Blé)				
18 38	Ext. Distillerie.				
21 39	FIN.				⚠ Suite sur 3804

Bruxelles, le 19 février 1992

**BIOCARBURANTS : LA COMMISSION PROPOSE
UNE FISCALITE REDUITE**

La Commission, à l'initiative de Madame Scrivener, Commissaire chargé de la fiscalité a adopté aujourd'hui une proposition de directive qui a pour objectif de réduire fortement les taux d'accises appliqués aux carburants d'origine agricole ou "biocarburants". "Cette incitation fiscale est destinée à permettre le décollage d'une filière agro-industrielle très prometteuse. C'est un enjeu décisif pour l'avenir de l'agriculture ainsi que pour la politique énergétique de la Communauté et la protection de l'environnement" a déclaré Madame Scrivener.

Cette proposition de directive a pour objet d'établir au niveau communautaire une réduction des taux d'accises appliqués aux biocarburants au stade de l'exploitation industrielle. Elle prévoit qu'à partir du 1er janvier 1993 ce taux d'accise ne pourra dépasser dans chaque Etat membre 10 % du taux appliqué dans cet Etat membre au carburant qu'il remplace (essence ou gazole selon le cas). Il s'agit par conséquent pour les biocarburants d'une réduction obligatoire d'au moins 90% du taux d'accise en vigueur dans chaque Etat membre de l'accise applicable.

L'objectif est clairement d'abaisser le coût de revient total des biocarburants à un niveau tel que ceux-ci puissent être compétitifs par rapport aux produits d'origine pétrolière.

Cette proposition s'inscrit dans le prolongement de l'accord politique du 24 juin 1991 au Conseil ECOFIN sur les taux d'accise pour les carburants. Elle repose sur la même approche que celle retenue par la Communauté pour l'essence sans plomb : dans ce cas il a été décidé un taux minimum inférieur de 50 écus à celui retenu pour l'essence plombée.

1) Quels sont les produits concernés ?

Cette mesure vise tous les carburants d'origine agricole sans faire de distinctions selon leur origine ou la nature du produit agricole de base.

On distingue deux filières dans les biocarburants, la filière essence et la filière gazole ou diesel :

- filière essence : Il s'agit de l'Ethanol, alcool obtenu par fermentation à partir de betteraves, céréales, pommes de terre ou topinambours. Il peut être mélangé à l'essence ou utilisé seul. Un des débouchés les plus significatifs du bioéthanol est l'ETBE (Ethyl-tertio-butyl-ether) qui présente la particularité d'augmenter l'indice d'octane des essences automobiles. Le marché de ce type d'additif s'accroît proportionnellement au marché de l'essence sans plomb.
- filière gazole : cela recouvre des huiles végétales destinées à alimenter les moteurs diesels. L'huile végétale pure (colza, tournesol etc...) nécessite le recours à un moteur spécial tandis que ses dérivés comme le "diester" (obtenu par réaction avec un alcool) sont directement substituables sans adaptation particulière des moteurs diesels.
- L'avantage fiscal proposé s'adresse à tous les usages des biocarburants que ce soit pour les voitures particulières, les transports publics, engins agricoles, les véhicules industriels et commerciaux et les flottes captives.

2) Perspectives énergétiques, environnementales et agricoles.

- Les biocarburants constituent un nouveau débouché non alimentaire pour la production agricole. Ceci correspond à une orientation de la réforme de la PAC qui prévoit la possibilité de ces cultures non-alimentaires sur les terres faisant l'objet d'une mise en jachère obligatoire.

Enfin la transformation des produits agricoles et la nécessaire installation des distilleries à proximité des zones de culture (en raison des coûts de transport) offre de bonnes perspectives d'emploi et d'activité en milieu rural.

- Par ailleurs, l'émergence d'une capacité de production de carburants d'origine agricole pourra contribuer à l'amélioration de la sécurité d'approvisionnement de la Communauté.

Le bilan énergétique des biocarburants est positif, c'est-à-dire que le total de l'énergie consommée dans l'ensemble du cycle de production, transformation et distribution des biocarburants est inférieur à la valeur énergétique du carburant obtenu.

Ces nouvelles perspectives de débouchés des biocarburants, pourraient permettre, à terme, aux biocarburants d'assurer une part de marché virtuelle d'environ 5% de la consommation des carburants automobiles.

- Enfin les biocarburants dégagent moins de CO₂ (effet de serre) et peu de SO₂ (pluies acides) ce qui représente un intérêt important du point de vue environnemental. Il s'agit donc d'une contribution significative car le secteur des transports est responsable d'environ 25% des émissions de CO₂ dans la Communauté.

Par ailleurs les risques liés à l'utilisation de nitrates dans l'agriculture sont désormais limités par une directive adoptée récemment par le Conseil des Ministres⁽¹⁾.

Madame Scrivener se félicite de l'adoption de cette proposition de directive qui "adresse un signal clair et positif à la fois aux agriculteurs et à l'industrie tout en allant dans le sens d'un plus grand respect de l'environnement. Nous nous engageons résolument dans une voie nouvelle au vu des progrès technologiques considérables qui ont été réalisés et qui ouvrent de bonnes perspectives pour cette filière d'avenir".

(1) Directive CEE (91) 676 concernant la protection des eaux contre la pollution par les nitrates à partir de sources agricoles.

(mise à jour 17/2/1992)

TAUX DES ACCISES GAZOLE DANS LES ETATS MEMBRES
(en écus/1000 litres)

Accord du 24 Juin 1991

Applicable au 1^{er} janvier 1993

- 400 écus
 - 407 Italie
- 350 écus
- 300 écus
 - 309 Royaume-Uni
- 250 écus
 - 298 Portugal
 - 292 Irlande
 - 266 RFA
 - 250 Espagne

[- 285 écus: moyenne pondérée dans les 12 Etats membres]

- 245 écus - taux minimum
- 200 écus
 - 242 France
 - 222 Danemark
 - 221 Belgique
 - 211 Pays-bas
- 150 écus
 - 179 Grèce
- 100 écus
 - 147 Luxembourg
- 50 écus
- 0 écus

Exemple :

Si un Etat membre taxe le gazole diesel à hauteur de 250 écus par 1000 litres, le taux qu'il devra appliquer aux huiles végétales ou au diester ne devra pas être supérieur à 25 écus par 1000 litres : il devra donc être compris entre 0 et 25 écus par 1000 litres.

(mise à jour 17/2/1992)

TAUX DES DROITS D'ACCISES ESSENCE SANS PLOMB
DANS LES ETATS MEMBRES
(en écus/1000 litres)

Accord du 24 Juin 1991

Applicable au 1^{er} janvier 1993

- 600 écus

551 Italie

- 550 écus

- 500 écus

- 450 écus

466 Portugal

[445 écus - taux objectif proposé par
la Commission]

438 Pays-Bas

410 France

402 RFA

[440 écus - moyenne pondérée dans
les 12 Etats membres]

- 400 écus

363 Irlande

- 350 écus

337 Espagne

317 Royaume-Uni

- 300 écus

311 Belgique

284 Danemark

287 écus - taux minimum

- 250 écus

246 Luxembourg

172 Grèce

- 200 écus

Exemple :

Si un Etat membre taxe l'essence sans plomb à hauteur
de 400 écus par 1000 litres, le taux qu'il devra
appliquer au bioéthanol ou à l'ETBE d'origine
agricole ne devra pas être supérieur à 40 écus par
1000 litres : il devra donc être compris entre 0 et 40
écus par 1000 litres

- 150 écus

- 100 écus

- 50 écus

- 0