

EUROPEES PARLEMENT

1999



2004

Zittingsdocument

DEFINITIEVE VERSIE
A5-0319/2002

2 oktober 2002

VERSLAG

over de mededeling van de Commissie over alternatieve brandstoffen voor het
wegvervoer en een pakket maatregelen ter bevordering van het gebruik van
biobrandstoffen

(COM(2001) 0547 – C5-0160/2002 – 2002/2068(COS))

Commissie industrie, externe handel, onderzoek en energie

Rapporteur: Francesco Fiori

INHOUD

	Blz.
PROCEDUREVERLOOP	4
ONTWERPRESOLUTIE	5
TOELICHTING	10

PROCEDUREVERLOOP

Bij schrijven van 17 december 2001 deed de Commissie haar mededeling over alternatieve brandstoffen voor het wegvervoer en een pakket maatregelen ter bevordering van het gebruik van biobrandstoffen (COM(2001) 0547 – 2002/2068(COS)) toekomen aan het Parlement.

Op 11 april 2002 gaf de Voorzitter van het Parlement kennis van de verwijzing van deze mededeling naar de Commissie industrie, externe handel, onderzoek en energie als commissie ten principale en naar de Economische en Monetaire Commissie, de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en consumentenbeleid, de Commissie landbouw en plattelandontwikkeling en de Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme en consumentenbeleid als medeadviserende commissies (C5-0160/2002).

De Commissie industrie, externe handel, onderzoek en energie benoemde op haar vergadering van 24 januari 2002 Francesco Fiori tot rapporteur.

Zij behandelde de mededeling van de Commissie en het ontwerpverslag op haar vergaderingen van 16 april 2002, 11 september 2002 en 1 oktober 2002.

Op laatstgenoemde vergadering hechtte zij met 43 stemmen voor en 1 tegen bij 1 onthoudingen haar goedkeuring aan de ontwerpresolutie.

Bij de stemming waren aanwezig: Carlos Westendorp y Cabeza (voorzitter), Peter Michael Mombaur en Jaime Valdivielso de Cué (ondervoorzitters), Francesco Fiori (rapporteur), Konstantinos Alyssandrakis, Sir Robert Atkins, Danielle Auroi (verving Yves Piétrasanta), María del Pilar Ayuso González (verving Guido Bodrato), Luis Berenguer Fuster, Ward Beysen (verving Colette Flesch), Felipe Camisón Asensio (verving Bashir Khanbhai), Gérard Caudron, Giles Bryan Chichester, Nicholas Clegg, Willy C.E.H. De Clercq, Marie-Hélène Descamp (verving Werner Langen), Harlem Désir, Concepció Ferrer, Norbert Glante, Michel Hansenne, Roger Helmer (verving Christian Foldberg Røvsing), Hans Karlsson, Dimitrios Koulourianos (verving Fausto Bertinotti), Rolf Linkohr, Caroline Lucas, Eryl Margaret McNally, Erika Mann, Marjo Matikainen-Kallström, Elizabeth Montfort, Giuseppe Nisticò (verving Paul Rübig), Reino Paasilinna, Paolo Pastorelli, Elly Plooi-j-van Gorsel, John Purvis, Godelieve Quisthoudt-Rowohl, Bernhard Rapkay (verving Massimo Carraro), Konrad K. Schwaiger, Esko Olavi Seppänen, Claude Turmes, W.G. van Velzen, Alejo Vidal-Quadras Roca, Dominique Vlasto, Anders Wijkman (verving Angelika Niebler), Myrsini Zorba en Olga Zrihen Zaari.

De Economische en Monetaire Commissie, de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en consumentenbeleid, de Commissie landbouw en plattelandontwikkeling en de Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme hebben op respectievelijk 13 mei 2002, 27 maart 2002, 17 april 2002 en 22 januari 2002 besloten geen advies uit te brengen.

Het verslag werd ingediend op 2 oktober 2002.

ONTWERPRESOLUTIE

Resolutie van het Europees Parlement over de mededeling van de Commissie over alternatieve brandstoffen voor het wegvervoer en een pakket maatregelen ter bevordering van het gebruik van biobrandstoffen (COM(2001) 0547 – C5-0160/2002 – 2002/2068(COS))

Het Europees Parlement,

- gezien de mededeling van de Commissie (COM(2001) 0547 – C5-0160/2002¹),
 - onder verwijzing naar zijn resolutie van 15 november 2001 betreffende het Groenboek over de continuïteit van de energievoorziening in de Europese Unie (COM(2000) 769²),
 - onder verwijzing naar zijn resolutie van 14 juni 2001 betreffende de mededeling van de Commissie over de olievoorziening van de Europese Unie (COM(2000) 631³),
 - onder verwijzing naar zijn resolutie van 18 juni 1998 over het Witboek voor een strategie van de Gemeenschap en een actieplan "Energie voor de toekomst: duurzame energiebronnen" (COM(1997) 599⁴),
 - gezien het verslag van de Commissie industrie, externe handel, onderzoek en energie (A5-0319/2002),
- A. overwegende dat de EU voor 50% van haar totale energievoorziening afhankelijk is van de import en dat dit cijfer tegen 2030 naar verwachting zal oplopen tot 71% indien er geen stappen worden ondernomen; dat een aanzienlijke verhoging van de energieproductie uit hernieuwbare bronnen een van de mogelijkheden is om dit percentage te verlagen op een wijze die strookt met de verplichtingen die de EU in Johannesburg is aangegaan,
- B. overwegende dat de EU voor 76% van haar olievoorziening aangewezen is op de invoer, met name uit landen in het Midden-Oosten,
- C. in overweging van het meerjarenprogramma "Intelligent energy for Europe" voor de jaren 2003-2006, en met name van de programma's ALTENER en STEER,
- D. overwegende dat op de Top van Johannesburg door de EU is voorgesteld tegen 2010 voor minimaal 15% alternatieve energie te produceren,
- E. overwegende dat er derhalve behoefte is aan een EU-strategie voor de vervanging van conventionele diesel en gasolie teneinde de continuïteit van de energievoorziening te verbeteren, maar ook om de gevolgen van het transport voor het milieu te verminderen, met name in de vorm van broeikasgasemissies,

¹ PB C nog niet gepubliceerd.

² PB C 140 E van 13.6.2002, blz. 543.

³ PB C 53 E van 28.2.2002, blz. 397.

⁴ PB C 210 E van 6.7.1998, blz. 215.

- F. overwegende dat deze strategie vergezeld moet gaan van maatregelen ter verbetering van het brandstofrendement van voertuigen,
- G. overwegende dat het succes van elke nieuwe brandstoftechnologie voor de vervoerssector in wezen wordt bepaald door de ruime beschikbaarheid, concurrerende prijsstructuren en gebruiksvriendelijkheid ervan, en dat de Commissie al het nodige moet doen om een en ander te vergemakkelijken en te bevorderen ten behoeve van de nieuwe technologieën, vooral omdat het in belangrijke mate kleine en nieuwe ondernemingen zijn die met innovaties en nieuwe initiatieven komen,
- H. overwegende dat het feit dat LPG zowel bij raffinage als direct uit aardgas kan worden gewonnen uit een oogpunt van energievoorziening als een positief aspect moet worden beschouwd,
- I. overwegende dat zich naar verwachting de sterkste groei zal voordoen bij ethanol en biodiesel (ramingen van het IEA komen uit op een jaarlijks groeipercentage van 10,9%),
 - 1. uit zijn voldoening over de mededeling van de Commissie betreffende alternatieve brandstoffen voor het wegvervoer, die een eerste stap vormt, maar onderstreept dat de hele strategie van meet af aan gericht dient te zijn op een uitstootarme tot uitstootvrije vervoerssector;
 - 2. steunt de EU-strategie ter vergroting van het marktaandeel van alternatieve brandstoffen;
 - 3. verzoekt de Raad van de Europese Unie zijn goedkeuring te hechten aan de voorgestelde richtlijn inzake de bevordering van het gebruik van biobrandstoffen in de transportsector en aan de richtlijn betreffende de mogelijkheid tot onverwijlde toepassing van een verlaagd accijnstarief voor biobrandstoffen;
 - 4. is het er met de Commissie over eens dat biobrandstoffen op korte, middellange en lange termijn de mogelijkheid bieden om alternatieven voor aardolieproducten in de vervoerssector te ontwikkelen;
 - 5. is van mening dat biobrandstoffen een inheemse (CO₂-neutrale) brandstof zijn waarvan de bevordering een gunstige uitwerking zal hebben op de werkgelegenheid en de landbouwsector, temeer gezien het feit dat sommige gewassen (zoals raapzaad of tarwe) die voor de productie van biobrandstoffen worden gebruikt, als bijproduct eiwitrijk veevoeder opleveren;
 - 6. is van mening dat een intensiever gebruik van biobrandstoffen en alternatieve brandstoffen gepaard moet gaan met een zorgvuldige analyse van de milieueffecten van de teelt, de verwerking en het gebruik van de grondstoffen; een intensiever gebruik lijkt vooral zinvol als de milieueffecten duidelijk beter uitvallen dan bij gebruik van traditionele brandstoffen; is in het bijzonder van mening dat het onderzoek zich vooral moet richten op bodemgebruik, intensivering van de landbouw, de relatie tot een alternatieve duurzame benutting van het areaal, waterbescherming, energierendement, de potentiële uitstoot van broeikasgassen, verbrandingskarakteristieken en deeltjesvorming, maar dat ook de bijdrage aan de continuïteit van de voorziening in aanmerking moet worden genomen;

7. is van mening dat de omzetting van alle soorten biomassa, waaronder biomassa van organisch afval in motorbrandstoffen - waarbij waterstof één van de reëel bestaande alternatieven vormt - een veelbelovende technologie is, die veelal reeds in de EU voorhanden is of zich in de laatste technologische ontwikkelingsfase bevindt, aangezien de daarvoor benodigde grondstoffen tegen een lage prijs voorhanden zijn, problemen met afvalbeheer (inclusief de daaraan verbonden kosten) kunnen worden voorkomen en de daarvoor benodigde grondstoffen zonder meer voorhanden zijn, zelfs in dunbevolkte gebieden; wijst er voorts op dat het biologisch afbreekbare gedeelte van afval weliswaar een interessante grondstof is voor biobrandstoffen, maar dat bij de vaststelling van de kwaliteitsnormen rekening moet worden gehouden met de eventuele mate van verontreiniging van het gebruikte afval om te voorkomen dat bepaalde bestanddelen ervan schade aan voertuigen en/of een toename van de uitstoot teweegbrengen;
8. is van mening dat momenteel niet alle op de markt aangeboden biobrandstoffen voldoen aan de strenge criteria inzake milieuefficiëntie; in sommige gevallen gaat de productie ervan namelijk gepaard met een hoog energieverbruik en veel uitstoot van broeikasgassen; de technologische ontwikkelingen op dit punt kunnen evenwel voor verbetering zorgen; daarom moeten onderzoek en technologische ontwikkeling op het gebied van de duurzaamheid van biobrandstoffen worden gestimuleerd;
9. is van mening dat de parallelle ontwikkeling van verschillende keuzemogelijkheden op het gebied van alternatieve motorbrandstoffen zal bijdragen tot de continuïteit van de energievoorziening;
10. is van mening dat het gebruik van alternatieve brandstoffen voor overheidsdiensten een nuttige bijdrage levert tot de bevordering van deze nieuwe technologie, aangezien het ertoe bijdraagt praktische ervaring op te doen en gemakkelijker door het publiek zal worden aanvaard;
11. verzoekt de Commissie de dialoog met de automobiellindustrie te intensiveren teneinde het brandstofrendement van voertuigen te verbeteren, onder andere door het gebruik van lichtere, sterkere materialen en - waar nodig - adequate maatregelen voor te stellen;
12. is van mening dat de bevordering van het gebruik van aardgas en LPG een waardevolle bijdrage levert tot de diversifiëring van de energievoorziening; gas is namelijk gelijkmatiger verdeeld over de wereld en is ten dele afkomstig uit landen waar de geopolitieke situatie stabiel is;
13. is van mening dat de bevordering van het gebruik van andere brandstoffen zoals LPG, aardgas en biobrandstoffen in gebieden met specifieke milieuproblemen een oplossing op korte en middellange termijn kan leveren die zowel uit energie- als uit milieuoogpunt voordelen kan opleveren;
14. verzoekt de Commissie en de lidstaten het onderzoek naar aardgas te bevorderen, mede via het zesde kaderprogramma, teneinde verliezen in de distributie- en opslagfase en bij het tanken te beperken;
15. verzoekt de Commissie ook LPG de rol van alternatieve brandstof toe te kennen, gezien de milieu- en energetische eigenschappen ervan en het hoge marktpenetratiepotentieel van deze brandstof als een hulpbron die reeds ter beschikking staat voor de oplossing van

problemen in de sfeer van luchtvervuiling en veilige energievoorziening;

16. verzoekt de Commissie en de lidstaten mede via het zesde kaderprogramma het LPG-onderzoek te bevorderen, teneinde over steeds efficiëntere technologieën te kunnen beschikken;
17. verzoekt de Commissie op korte termijn een strategie voor de belastingheffing op lange termijn op biobrandstoffen en alternatieve brandstoffen te ontwikkelen en aan te kondigen, waarin wordt uitgegaan van een volledige levenscyclus, zodat er een duidelijk signaal wordt afgegeven voor de investeringen in deze sector; beveelt in dit verband aan een nieuw fiscaal beleid voor brandstoffen in overweging te nemen waarin de omvang van de uitstoot en het energetisch gehalte de basis vormen voor de te voeren belastingpolitiek, zodat er geen problemen ontstaan als gevolg van het sterk uiteenlopende energetische gehalte per liter of kubieke meter tussen traditionele en nieuwe, alternatieve brandstoffen;
18. beveelt de Commissie aan, in het kader van een fiscaal beleid ter bevordering en stimulering van het gebruik van milieuvriendelijke energiebronnen rekening te houden met de milieueigenschappen van LPG als brandstof en als alternatieve energiebron met lage CO₂-emissies die reeds beschikbaar is voor de oplossing van problemen in verband met de luchtvervuiling, vooral in grote stadsgebieden;
19. is het niet eens met de Commissie dat waterstof slechts een optie voor de middellange tot lange termijn is, aangezien de technologie grotendeels al is ontwikkeld of zich in de laatste ontwikkelingsfase bevindt, en dringt er daarom bij de Commissie en de lidstaten op aan zich sterker in te zetten voor een intensiever gebruik van waterstof, zodat de marktintroductie van emissievrije voertuigen kan worden bevorderd;
20. is van mening dat de ontwikkeling van en het onderzoek naar brandstofcellen een ideaal alternatief is, aangezien deze praktisch geen uitwerking hebben op het milieu, en verzoekt de lidstaten de mogelijkheid te onderzoeken tot belastingvrijstelling in deze sector;
21. acht het van belang dat op korte en middellange termijn het gebruik van waterstof als motorbrandstof wordt bevorderd, met name in het openbaar vervoer, totdat er auto's met brandstofcellen op de markt komen - hetgeen voor 2004 gepland is - maar is van mening dat bij gebruik van methanol als vector voor waterstof deze primair gewonnen moet worden uit biomassa of andere hernieuwbare bronnen en niet uit aardgas of andere conventionele brandstoffen;
22. verzoekt de Commissie en de lidstaten de nodige inspanningen te leveren met het oog op de totstandbrenging van de nodige infrastructuur voor de distributie van waterstof en voor de optimale opslag daarvan (waarvoor momenteel nog grote en zware tanks nodig zijn);
23. dringt aan op de uitvoering van model- en demonstratieprojecten voor door aardgas en waterstof aangedreven brandstofcellen, zoals het door de Commissie gefinancierde project voor de ingebruikstelling van dertig met waterstof aangedreven autobussen in tien Europese steden;
24. is van mening dat het onderzoek op het gebied van hybride motorvoertuigtechnologie moet worden geoptimaliseerd en voortgezet, aangezien deze technologie de mogelijkheid

biedt optimaal gebruik te maken van het potentieel van benzine- of diesellovertuigen en elektrische auto's;

25. verzoekt de Commissie open te staan voor nieuwe oplossingen op het gebied van brandstoffen en brandstofproductie met geringere milieueffecten, door er bijvoorbeeld voor te zorgen dat in het kader van onderzoeksprogramma's geconcepioneerde nieuwe projecten niet slechter worden behandeld, door de diverse belemmeringen die de invoering daarvan in de weg staan op te sporen en aan te pakken en door erop toe te zien dat nieuwe technologieën en nieuwe bedrijven niet worden gediscrimineerd in de op dat terrein actieve groepen en organisaties;
26. wijst op de belangrijke mogelijkheden waarover de Europese industrie beschikt om zich bij de productie van voertuigen die gebruik maken van alternatieve brandstoffen of systemen op te werpen tot wereldleider;
27. steunt de oprichting van een officiële contactgroep voor de verdere introductie van alternatieve brandstoffen en de bevordering van nieuwe ontwikkelingen op dit gebied, en verzoekt de Commissie ervoor te zorgen dat de verschillende partijen die daarbij zijn betrokken zoals industriële sectoren, consumenten en onafhankelijke deskundigen daarin evenwichtig zijn vertegenwoordigd;
28. verzoekt de Commissie mede via de op te richten officiële contactgroep een actieplan op te stellen dat bevorderlijk is voor een beter gebruik van gasvormige brandstoffen (aardgas of LPG), zowel in het particulier als in het openbaar vervoer, en verzoekt de lidstaten de mogelijkheid te onderzoeken tot invoering van fiscale stimuleringsmaatregelen voor het gebruik van deze brandstoffen;
29. onderstreept de noodzaak van een in EU-verband opgezet voorlichtingsbeleid met betrekking tot de voordelen van alternatieve motorbrandstoffen, zoals de beperking van broeikasgasemissies en een veiliger energievoorziening;
30. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.

TOELICHTING

Deze mededeling van de Commissie moet worden gezien in het kader van de diverse mogelijkheden tot verbetering van de continuïteit van de energievoorziening en tot vermindering van broeikasgasemissies.

Zoals de Commissie in haar mededeling aangeeft, komt men bij alle radicale veranderingen op het gebied van brandstofvoorziening of motortechnologie voor het wegvervoer voor tal van problemen te staan. Auto's worden voor uiteenlopende doeleinden gebruikt en zijn in de loop der jaren veiliger en zuiniger geworden - zoals trouwens ook brandstoffen - maar slechts weinigen zouden bereid zijn van de daaraan verbonden voordelen af te zien.

In het vrachtvervoer gelden andere criteria. Aangezien de concurrentie in deze sector scherp is, draait alles om kosten en betrouwbaarheid: een alternatieve brandstof of motortechnologie zal concurrerend moeten zijn om een marktaandeel te kunnen veroveren. Ook het distributienetwerk is een essentiële factor, aangezien men gewend is geraakt aan een snelle en wijdvertakte service.

Iedere alternatieve brandstof vereist weer een andere wijze en mate van investeren in infrastructuur en materieel. Diesel of benzine voor een paar procent vervangen door biodiesel of ethanol is de eenvoudigste oplossing, omdat de bouw van fabrieken voor de productie van deze alternatieve brandstoffen de enige investering (op lange termijn) is. Dat geldt overigens ook voor investeringen in het gebruik van aardgas of LPG, aangezien de daarvoor benodigde technologie reeds voorhanden is en het bestaande distributienetwerk alleen nog maar verder hoeft te worden uitgebouwd. De introductie van brandstofcellen met waterstof als brandstof daarentegen is het meest gecompliceerde alternatief, omdat dit een andere motortechnologie vereist en grote investeringen in fabrieken voor de productie van waterstof, alsmede een totaal nieuw distributiestelsel. Juist in deze sector liggen volgens uw rapporteur echter de beste kansen voor de ontwikkeling van een concurrerende geavanceerde en milieuvriendelijke technologie in een sector waar Europa zich tot wereldleider zou kunnen ontwikkelen.

De mogelijkheden waarop in de mededeling nader wordt ingegaan zijn de ontwikkeling van biobrandstoffen, aardgas en waterstof. Daarnaast moeten naar onze opvatting echter ook nog andere brandstoffen (zoals biogas, bio-ethanol en LPG) en geavanceerde technologieën tot ontwikkeling worden gebracht, met name de hybride auto, waarin verbrandingstechnologie en elektrische aandrijving zijn gecombineerd en die een mate van brandstofbesparing oplevert welke te vergelijken is met die van alternatieve brandstoffen.

Het ontwerp van de hybride auto verenigt namelijk de sterkste punten van de benzine- (of diesel)motor en van de elektrische auto in zich, terwijl tegelijkertijd de nadelen daarvan worden vermeden. Een hybride auto heeft twee motoren, een verbrandingsmotor en een elektromotor. De auto schakelt naargelang van de rijomstandigheden (belastingsfactor, versnelling) automatisch over op de meest efficiënte modus.

Vanwege de semi-continue belasting van de batterijen tijdens het rijden kunnen deze veel kleiner (en goedkoper) zijn dan in een elektrische auto. De twee motorsystemen en andere technische verfijningen doen de kosten van dergelijke voertuigen echter hoog oplopen. Tot nu toe zijn er - ondanks de zware subsidies - betrekkelijk weinig hybride auto's op de markt gebracht. Naar verwachting zal de prijs verder teruglopen naarmate er meer in serie worden

geproduceerd. Dit type auto is bovendien bijzonder geschikt om te rijden op elektrische energie in stadscentra met een hoge verkeersdichtheid waar de lucht sterk verontreinigd is en op gewone brandstof voor langere ritten, waarbij de nadelen van een beperkte actieradius en snelheid die inherent zijn aan elektrische auto's wegvallen.

Biobrandstoffen

Al sinds de eerste oliecrisis in 1973 wordt biomassa beschouwd als een alternatieve energiebron voor fossiele brandstoffen.

Zoals de Commissie in haar mededeling aangeeft, kan biologisch materiaal op een aantal manieren als motorbrandstof worden gebruikt:

- plantaardige oliën (koolzaad, sojabonen, zonnebloemzaad, enz.) kunnen worden verwerkt tot een vervangingsmiddel voor diesel, dat dan met conventionele dieselolie kan worden vermengd of als zuivere biodiesel kan worden gebruikt;
- uit suikerbieten, granen en andere gewassen kan door fermentatie alcohol (bio-ethanol) worden verkregen, dat kan worden gebruikt als bestanddeel van benzine, als zuivere motorbrandstof of als een bestanddeel van benzine na verwerking tot ETBE door reactie met isobutaan (een nevenproduct bij olieraffinage). Er is reden om aan te nemen dat het in de toekomst ook mogelijk zal zijn economisch concurrerende bio-ethanol te produceren uit hout of stro;
- organisch afval kan worden omgezet in energie, die gebruikt kan worden als motorbrandstof: afvalolie (bakolie) in biodiesel, dierlijke mest en organisch huishoudelijk afval in biogas en plantaardige afvalproducten in bio-ethanol. In de meeste gevallen gaat het om beperkte hoeveelheden, maar de grondstoffen zijn gratis en de afvalbeheersproblemen (+ kosten) worden erdoor verminderd;
- dankzij de vooruitgang van de techniek zullen op middellange termijn andere vloeibare en gasvormige biobrandstoffen, die worden verkregen door thermochemische verwerking van biomassa zoals biodimethylether, biomethanol, bio-oliën (pyrolyseoliën) en waterstof concurrerend kunnen worden.

Biobrandstoffen zijn ongetwijfeld een van de meest veelbelovende alternatieve brandstoffen, die tal van voordelen en mogelijkheden bieden. Volgens de mededeling van de Commissie "zijn biobrandstoffen voor de korte en middellange termijn de enige optie. Daarom zal het scheppen van de geschikte beleidsinstrumenten ter bevordering van de introductie van biobrandstoffen een duidelijk signaal zijn dat de Commissie het ernstig meent met de ontwikkeling van alternatieven voor olieproducten in de vervoerssector". In dat verband valt te hopen dat de Raad en het Deense voorzitterschap alles in het werk zullen stellen om voortgang te maken bij de procedure voor de goedkeuring van de richtlijnen inzake biobrandstoffen.

Waterstof

De laatste jaren is uit onderzoek komen vast te staan dat waterstof als motorbrandstof veel mogelijkheden te bieden heeft. Met name zou waterstof een oplossing kunnen bieden voor de

productie van emissievrije auto's.

Evenals bij elektriciteit hangt het voordeel van gebruik van waterstof als brandstof wat continuïteit van energievoorziening of uitstoot van broeikasgassen betreft af van de manier waarop waterstof wordt geproduceerd. Het ligt voor de hand dat, wanneer de waterstof geproduceerd wordt met niet-fossiele brandstoffen zoals kernenergie of hernieuwbare energie, dit de continuïteit van de voorziening en de CO₂-uitstootvermindering ten goede komt.

Zoals de Commissie in haar mededeling aangeeft, geschiedt de productie van waterstof met behulp van reeds uitontwikkelde industriële processen, maar vormt de opslag - waarvoor grote en zware tanks nodig zijn - nog steeds een probleem, evenals de distributie, die zeer omvangrijke infrastructuurinvesteringen vergt.

De toepassing van waterstof en brandstofcellen is in feite een langetermijnoplossing, die echter technologisch nog verder moet worden uitgewerkt en alleen haalbaar is met behulp van omvangrijke research- en infrastructuurinvesteringen en fiscale stimulansen van de zijde van de EU en de lidstaten.

Gas

Kenmerkend voor het gebruik van gasvormige brandstoffen is de geringe uitstoot van CO₂ (slechts 15 à 20% van die van benzine voor aardgas en 15% voor LPG). Bovendien ontstaat bij verbranding van gasvormige brandstoffen slechts een beperkte hoeveelheid vervuilende stoffen (CO, onverbrande koolwaterstoffen, SO₂, NO_x, deeltjes, vluchtige organische stoffen). Bovendien produceren gasvormige brandstoffen hoegenaamd geen benzeen of polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAC's).

Met betrekking tot de continuïteit van de gasvoorziening kan overigens worden opgemerkt dat aardgas weliswaar grotendeels moet worden ingevoerd, maar dat daardoor tevens de afhankelijkheid van aardolie kan worden beperkt en een betere diversifiëring van de aanvoerlanden in de hand wordt gewerkt, aangezien de aardgasvoorkomens gelijkmatiger over de wereld zijn verspreid dan de aardolievoorraden.

De ontwikkeling van het gebruik van LPG vormt naar de mening van uw rapporteur een zeer welkom alternatief, en hoewel LPG zowel door raffinage als door directe winning kan worden verkregen, zou in een toename van de vraag uitsluitend kunnen worden voorzien door de invoer van uit aardgas verkregen LPG. Wat dat betreft kan dan ook een belangrijke bijdrage worden geleverd door het "van nature" in Europa aanwezige LPG, dat zou moeten worden gebruikt als motorbrandstof en niet als raffinagebrandstof of als een andere laagwaardige energiebron.

Een ander belangrijk aspect is dat LPG per trein of schip kan worden aangevoerd, hetgeen de mogelijkheden tot diversifiëring van het aanvoernet zeer ten goede komt en dus ook een bijkomende garantie zou bieden voor de continuïteit van de voorziening.

Dankzij de moderne gasaandrijvingstechnologieën zijn voertuigen die op gas rijden zowel uit een oogpunt van prestaties als qua betrouwbaarheid en veiligheid - welke door strenge technische normen en voorschriften zijn gereguleerd - te vergelijken met voertuigen die door ander fossiele brandstoffen worden aangedreven. Om de vervanging van conventionele

door gasvormige brandstoffen krachtig te bevorderen, moet een stimulerend beleid worden gevoerd ten voordele van het gebruik van aardgas en LPG, zodat de consument er economisch voordeel bij heeft, met alle gunstige gevolgen van dien voor het terugdringen van de broeikasgasproductie.

Tot besluit onderschrijft uw rapporteur de in de mededeling van de Commissie neergelegde doelstellingen en uit hij zijn voldoening over de oprichting van een officiële contactgroep, die evenwel evenwichtig moet zijn samengesteld uit vertegenwoordigers van alle betrokkenen uit bedrijfsleven en politiek en van de consumenten. Voorts moet deze contactgroep naar onze opvatting een stimulerende rol vervullen bij de ontwikkeling van de diverse sectoren, alsook voor de lidstaten, opdat zij een gediversifieerd energiebeleid gaan voeren, met aandacht voor de vermindering van schadelijke emissies en onder optimale gebruikmaking van wetenschappelijk onderzoek en fiscale instrumenten.