

EUROPAPARLAMENTET

1999



2004

Plenarhandling

SLUTLIG VERSION
A5-0244/2002

20 juni 2002

*****I**

BETÄNKANDE

om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om främjande av
biobränslen för transport
(KOM(2001) 547 – C5-0684/2001 – 2001/0265(COD))

Utskottet för industrifrågor, utrikeshandel, forskning och energi

Föredragande: María del Pilar Ayuso González

Föredragande för yttrande (*): Hans Kronberger för utskottet för miljö,
folkhälsa och konsumentfrågor

(*): Förstärkt Hughesförfarande

Teckenförklaring

- * Samrådsförfarandet
majoritet av de avgivna rösterna
- **I Samarbetsförfarandet (första behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna
- **II Samarbetsförfarandet (andra behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna den gemensamma ståndpunkten
majoritet av parlamentets samtliga ledamöter för att avvisa eller ändra den gemensamma ståndpunkten
- *** Samtyckesförfarandet
majoritet av parlamentets samtliga ledamöter utom i de fall som avses i artiklarna 105, 107, 161 och 300 i EG-fördraget och artikel 7 i EU-fördraget
- ***I Medbeslutandeförfarandet (första behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna
- ***II Medbeslutandeförfarandet (andra behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna den gemensamma ståndpunkten
majoritet av parlamentets samtliga ledamöter för att avvisa eller ändra den gemensamma ståndpunkten
- ***III Medbeslutandeförfarandet (tredje behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna det gemensamma utkastet

(Angivet förfarande baseras på den rättsliga grund som kommissionen föreslagit.)

Ändringsförslag till lagtexter

Parlamentets ändringar markeras med **fetkursiv stil**. *Kursiv stil* används för att markera ord eller textavsnitt som man tycker bör korrigeras innan den slutliga texten produceras (exempelvis om en språkversion har uppenbara fel eller saknar textavsnitt). Dessa förslag underställs berörda tekniska avdelningar för godkännande.

INNEHÅLL

	Sida
PROTOKOLLSIDA	4
FÖRSLAG TILL LAGSTIFTNINGSRESOLUTION	6
MOTIVERING	35
YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR EKONOMI OCH VALUTAFRÅGOR.....	38
YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR MILJÖ, FOLKHÄLSA OCH KONSUMENTFRÅGOR (*).....	43
YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR JORDBRUK OCH LANDSBYGDENS UTVECKLING	63
YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR REGIONALPOLITIK, TRANSPORT OCH TURISM	76

(*) FÖRSTÄRKT HUGHESFÖRFARANDE

PROTOKOLLSIDA

Med en skrivelse av den 17 december 2001 förelade kommissionen parlamentet, i enlighet med artikel 251.2 och artikel 175.1 i EG-fördraget, ett förslag till av Europaparlamentets och rådets direktiv om främjande av biobränslen för transport (KOM(2001) 547 – 2001/0265(COD)).

Vid plenarsammanträdet den 16 januari 2002 tillkännagav talmannen att detta förslag hänvisats till utskottet för industrifrågor, utrikeshandel, forskning och energi, som utsetts till ansvarigt utskott, och till utskottet för ekonomi och valutafrågor, utskottet för miljö, folkhälsa och konsumentfrågor, utskottet för jordbruk och landsbygdens utveckling och utskottet för regionalpolitik, transport och turism, som utsetts till rådgivande utskott (C5-0684/2001).

Vid utskottssammanträdet den 16 maj 2002 tillkännagav talmannen att utskottet för miljö, folkhälsa och konsumentfrågor, som utsetts till rådgivande utskott, skulle medverka vid utarbetandet av betänkandet i enlighet med det förstärkta Hughesförfarandet.

Vid utskottssammanträdet den 24 januari 2002 utsåg utskottet för industrifrågor, utrikeshandel, forskning och energi María del Pilar Ayuso González till föredragande.

Vid utskottssammanträdena den 18 mars, 15–16 april, 22 maj, 10 och 19 juni 2002 behandlade utskottet kommissionens förslag och förslaget till betänkande.

Vid det sistnämnda sammanträdet godkände utskottet förslaget till lagstiftningsresolution med 38 röster för, 5 röster mot och 4 nedlagda röster.

Följande ledamöter var närvarande vid omröstningen Jaime Valdivielso de Cué (ordförande för sammanträdet), María del Pilar Ayuso González (föredragande), Konstantinos Alyssandrakis, Danielle Auroi (suppleant för Nuala Ahern), Luis Berenguer Fuster, David Robert Bowe (suppleant för Gérard Caudron), Yves Butel, Felipe Camisón Asensio (suppleant för Sir Robert Atkins), Massimo Carraro, Giles Bryan Chichester, Nicholas Clegg, Dorette Corbey (suppleant för Harlem Désir), Concepción Ferrer, Francesco Fiori (suppleant för Guido Bodrato), Colette Flesch, Christos Folias (suppleant för Michel Hansenne), Cristina García-Orcoyen Tormo (suppleant för Marjo Matikainen-Kallström), Hans Karlsson, Bashir Khanbhai, Werner Langen, Peter Liese (suppleant för Peter Michael Mombaur), Rolf Linkohr, Erika Mann, Hans-Peter Martin (suppleant för Norbert Glante), Miquel Mayol i Raynal (suppleant för Caroline Lucas i enlighet med artikel 153.2 i arbetsordningen), Eryl Margaret McNally, Giuseppe Nisticò (suppleant för Angelika Niebler), Reino Paasilinna, Paolo Pastorelli, Elly Plooij-van Gorsel, Samuli Pohjamo (suppleant för Willy C.E.H. De Clercq), John Purvis, Godelieve Quisthoudt-Rowohl, Alexander Radwan (suppleant för Christian Foldberg Røvsing), Bernhard Rapkay (suppleant för Carlos Westendorp y Cabeza), Daniela Raschhofer, Imelda Mary Read, Mechtild Rothe, Umberto Scapagnini, Konrad K. Schwaiger, Esko Olavi Seppänen, Gary Titley, Claude Turmes, W.G. van Velzen, Alejo Vidal-Quadras Roca, Anders Wijkman (suppleant för Paul Rübig), Myrsini Zorba och Olga Zrihen Zaari.

Yttrandena från utskottet för ekonomi och valutafrågor, utskottet för miljö, folkhälsa och konsumentfrågor, utskottet för jordbruk och landsbygdens utveckling och utskottet för regionalpolitik, transport och turism återges i betänkandet.

Betänkandet ingavs den 20 juni 2002.

Fristen för att inge ändringsförslag kommer att anges i förslaget till föredragningslista för den sammanträdesperiod vid vilken betänkandet skall behandlas.

FÖRSLAG TILL LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

Europaparlamentets lagstiftningsresolution om förslaget till rådets direktiv om främjande av biobränslen för transport (KOM(2001) 547 – C5-0684/2001 – 2001/0265(COD))

(Medbeslutandeförfarandet: första behandlingen)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (KOM(2001) 547¹),
 - med beaktande av artikel 251.2 och artikel 175.1 i EG-fördraget, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag (C5-0684/2001),
 - med beaktande av artikel 67 i arbetsordningen,
 - med beaktande av betänkandet från utskottet för industrifrågor, utrikeshandel, forskning och energi och yttrandena från utskottet för ekonomi och valutafrågor, utskottet för miljö, folkhälsa och konsumentfrågor, utskottet för jordbruk och landsbygdens utveckling och utskottet för regionalpolitik, transport och turism (A5-0244/2002).
1. Europaparlamentet godkänner kommissionens förslag såsom ändrat av parlamentet.
 2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att på nytt höra parlamentet om kommissionen har för avsikt att väsentligt ändra detta förslag eller ersätta det med ett nytt.
 3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att delge rådet och kommissionen parlamentets ståndpunkt.

Kommissionens förslag

Parlamentets ändringar

Ändringsförslag 1
Skäl 2a (nytt)

(2a) Nettotillskotten av klimatgaser under drivmedlens hela livscykel är avgörande. Detta måste beaktas i definitionen av klimatneutrala bränslen, samt utgöra en drivkraft i utvecklingen av nya produkter och produktionsprocesser. Det kan visa sig vara möjligt att framställa bränslen från andra källor än biomassa och ändå minska

¹ EGT C 103 E, 30.4.2002, s. 205.

nettoutsläppen av klimatgaser i betydande omfattning.

Motivering

Ett livscykelperspektiv är avgörande för att direktivet skall få avsedd effekt. En synsätt som utgår från livs cyklerna snarare än utifrån vilken råvara som används öppnar också för utveckling av miljömässigt bättre tillverkningsprocesser och nya typer av drivmedel.

Ändringsförslag 2
Skäl 2b (nytt)

(2b) Det finns dock ett brett spektrum av förnybar biomassa som kan användas till att producera biobränslen och som härrör från jordbruks- och skogsodling samt från rester och avfall från skogsbruk och skogs-, jordbruks- och livsmedelsindustrin. I vissa fall går det även att utvinna proteinrika vegetariska biprodukter som kan användas till djurfoder.

Motivering

I enlighet med resonemanget i skäl 2 måste ett "varsamt och rationellt" utnyttjande innebära att åtgärder vidtas på området för biobränslen på grund av resursernas överflöd och mångfald (framför allt vad gäller avfall). Dessutom ger produktionen av biobränslen normalt sett upphov även till biprodukter som är användbara inom andra industrier.

Ändringsförslag 3
Skäl 3

(3) Transportsektorn som svarar för mer än 30 % av den slutliga energiförbrukningen i gemenskapen expanderar och trenden kommer med all säkerhet att förstärkas i samma takt som koldioxidutsläppen ökar.

(3) Transportsektorn som svarar för mer än 30 % av den slutliga energiförbrukningen i gemenskapen expanderar och trenden kommer med all säkerhet att förstärkas i samma takt som koldioxidutsläppen ökar.
Denna expansion kommer att bli procentuellt högre i kandidatländerna efter att de blivit EU-medlemmar.

Motivering

Detta framgår av grönboken för en tryggad energiförsörjning. Eftersom kandidatländernas utvecklingsnivå är lägre än EU:s kommer den ekonomiska tillväxten inom deras

transportsektor att bli större – den förutses till och med ”bli dubbelt så hög som i dagens EU”.

Ändringsförslag 4

Skäl 3a (nytt)

(3a) Kommissionen anger i sin vitbok om den gemensamma transportpolitiken (KOM (2001) 370) att koldioxidutsläppen från transportsektorn förväntas öka med 50 %, till 1 113 miljoner ton, mellan 1990 och 2010 och att vägtransportsektorn bär det tyngsta ansvaret eftersom denna svarar för 84 % av de transportrelaterade koldioxidutsläppen. I vitboken ställs det därför av miljöskäl upp krav på att oljeberoendet (för närvarande 98 %) inom transportsektorn skall minska genom användning av alternativa bränslen såsom biobränslen.

Motivering

Biobränslen är koldioxidneutrala och bidrar till att skydda klimatet.

Ändringsförslag 5

Skäl 4

(4) En ökad användning av biodrivmedel ***utgör*** en del av det åtgärds paket som krävs för att följa Kyotoprotokollet, liksom av andra strategier för att uppfylla ytterligare åtaganden.

(4) En ökad användning av biodrivmedel ***kan utgöra*** en del av det åtgärds paket som krävs för att följa Kyotoprotokollet, liksom av andra strategier för att uppfylla ytterligare åtaganden, ***förutsatt att produktionen av dessa drivmedel är hållbar och att koldioxidutsläppen minimeras.***

Motivering

Ingen motivering behövs.

Ändringsförslag 6

Skäl 4a (nytt)

(4a) Biodrivmedel är ett intressant verktyg förutsatt att växelbruk tillämpas inom

jordbruksproduktionen så att grödorna integreras med befintliga odlingar.

Motivering

Det går inte att främja biodrivmedlen samtidigt som man fortsätter att bedriva intensivt jordbruk. Växselbruk är det bästa sättet att bevara och förnya jordens bördighet.

Ändringsförslag 7
Skäl 5

(5) En ökad användning av biodrivmedel är ett av flera sätt för gemenskapen att påverka den globala marknaden för drivmedel och således energiförsörjningstryggheten på medellång och lång sikt.

(5) En ökad användning av biodrivmedel, ***utan att för den skulle utesluta användning av andra möjliga alternativ till fossila bränslen, inbegripet naturgas för motorfordon (LPG)***, är ett av flera sätt för gemenskapen att ***minska energiberoendet och*** påverka den globala marknaden för drivmedel och således energiförsörjningstryggheten på medellång och lång sikt. ***Detta bör dock inte minska vikten av att den befintliga gemenskapslagstiftningen om bränslekvalitet, fordonsutsläpp och luftkvalitet efterlevs.***

Motivering

Även om syftet med detta direktiv är att underlätta ökad användning av biobränslen inom transportsektorn bör man också beakta den möjlighet som andra alternativa bränslen ger när det gäller att uppfylla de olika målen för användning av biobränslen, t.ex. minskning av koldioxidutsläppen, hållbar utveckling, landsbygdens utveckling m.m.

För en säker energiförsörjning, i synnerhet säker tillgång på alternativa bränslen, krävs det att en mångsidig och skiftande blandning av energikällor utvecklas. En ensidig inriktning på biobränslen tryggar inte den mångfald som behövs för säker tillgång.

Ett annat syfte med att främja biobränslen är att minska Europeiska unionens energiberoende.

Ändringsförslag 8
Skäl 5a (nytt)

(5a) Det finns fullt fungerande metoder för att framställa biobränslen, vilket innebär att motorerna i de fordon som finns i dag i EU utan problem kan drivas

med en blandning som innehåller 5 % biobränslen. De senaste tekniska framstegen gör det möjligt att använda högre halter av biobränslen i blandningen. I vissa länder används blandningar som innehåller halter av biobränslen på 10 % och över.

Motivering

I länderna i vår omgivning fungerar fordonen lika bra med konventionella bränslen som med blandningar som innehåller upp till 10 % biobränslen, utan att det krävs några tekniska justeringar eller uppstår några extrakostnader. I EU begränsas dock denna halt till 5 % för närvarande, i enlighet med direktiv 98/70/EG. Fordon som kan drivas med blandningar med högre halt av biobränslen finns faktiskt redan på marknaden. Förenta staterna och Brasilien går i detta hänseende i spetsen för användandet av biobränslen för transport.

Ändringsförslag 9 Skäl 5b (nytt)

(5b) Kommissionens förslag om främjande av biobränslen är en del av den föreslagna gemenskapsstrategin för främjande av alternativa bränslen. Syftet är att främja en trygg energiförsörjning i Europa och att inrikta sig på miljöeffekterna av de ökande vägtransporterna. Stöd till andra alternativa bränslen som kan bidra till att uppfylla dessa mål, som t.ex. naturgas för motorfordon (LPG), CNG, LNG och DME, bör därför uppmuntras.

Motivering

Alternativa bränslen med bevisade miljömässiga och kostnadmässiga fördelar finns redan på EU-marknaden, liksom väl utvecklad teknik och infrastruktur. Europeiska leverantörer kan t.ex. möta en ökad efterfrågan på LPG, och det skapas därför inget behov av inport till EU.

Ändringsförslag 10 Skäl 5c (nytt)

(5c) Inom medlemsstaternas forskningsstrategier för ökad användning av biodrivmedel bör flygbränsle inbegripas i programmen för att utreda om det är tekniskt möjligt och

ändamålsenligt ur säkerhetssynpunkt att använda biodrivmedel blandat med flygbränsle för exempelvis flygtransporter.

Motivering

För flygbränsle gäller särskilda skatteregler, varför forskningen också bör omfatta denna typ av bränsle.

Ändringsförslag 11
Skäl 5d (nytt)

(5d) Forskningsstrategierna för biobränslen och alternativa bränslen bör fortsätta och förstärkas på såväl gemenskapsnivå som nationell nivå med tanke på de potentiella miljömässiga, ekonomiska och sociala vinster som EU kan få av dessa bränslen. Forskningsstrategierna bör omfatta alla typer av bränslen, samtliga transportmedel och motorfordon. Dessutom bör de inbegripa undersökningar om icke-tekniska åtgärder (förbättring av trafikflödet, anpassning av transportmedel m.m.).

Motivering

Alla transportmedel, inbegripet flyget, bör kunna dra nytta av forskningen för att möjliggöra användning av biobränslen och alternativa bränslen och för att kunna fastställa fördelarna med att använda dessa istället för konventionella bränslen. Forskningen bör fortsätta och förstärkas när det gäller förbättrade tekniska standarder för bilar och motortrafik.

Med tanke på de utmaningar som minskningen av luftföroreningar och kampen mot klimatförändringar innebär bör även forskningen om andra åtgärder än tekniska åtgärder fortsätta, och vara en fullvärdig del av gemenskapens och medlemsstaternas forskningspolitik om kampen mot klimatförändringarna.

Ändringsförslag 12
Skäl 5e (nytt)

(5e) De bundna transportmedlen skapar stor potential för forskning kring biobränslen och ett gradvis införande av dem. De möjliggör potentiell användning

av en stor andel biobränslen. I vissa städer finns det redan bundna transportmedel som drivs med rent biobränsle, vilket bidrar till att förbättra luftkvaliteten i städerna. Vid försäljningsställena bör bränslen med en halt som är högre än 5 % vara tydligt märkta.

Motivering

De projekt som genomförts med bundna transportmedel i europeiska städer utgör det främsta exemplet på att det är tekniskt genomförbart att använda biobränslen. Det enda som krävs nu är en insats från institutionernas sida.

Ändringsförslag 13 Skäl 5f (nytt)

(5f) Kommissionens förslag om biobränslen är ett första steg mot en övergripande EU-strategi för alternativa bränslen. När det gäller en övergripande EU-strategi för alternativa bränslen är kommissionens meddelande om alternativa bränslen ofullständigt om inte adekvat hänsyn tas till en blandning av alternativa bränslen, inbegripet naturgas för motorfordon (LPG), CNG, LNG och DME.

Motivering

Kommissionens förslag om biobränslen grundas på kommissionens meddelande om alternativa bränslen för vägtransport, i vilket andra alternativa bränslen förutom biobränslen tas upp. För att ha större möjlighet att möta de olika säkerhetskraven när det gäller tillgång och miljö bör kommissionen se till att främja genomförbara och rena alternativ förutom biobränslen.

Ändringsförslag 14 Skäl 5g (nytt)

(5g) Att främja användningen av biodrivmedel inom transporter är endast ett steg på vägen mot en effektivare användning av biomassa, vilket på sikt gör det möjligt att utveckla biodrivmedlen ytterligare, i synnerhet väte från denna biomassa.

Motivering

Detta direktiv är ett första steg mot ett verkligt och dagligt alternativ till de fossila bränslena. Det bör fungera som utgångspunkt för nya, miljövänligare och hållbarare alternativ.

Ändringsförslag 15

Skäl 5h (nytt)

(5h) I medlemsstaternas forskningspolitik om ökad användning av biodrivmedel bör forskning om väte på ett tydligt sätt inbegripas, och den bör främjas inom ramen för sjätte ramprogrammet för forskning och teknisk utveckling.

Motivering

Forskning om väteanvändning, en produkt från sekundär biomassa, öppnar ett mycket intressant perspektiv mot rena och förnybara bränslen. Främjande av och ökad användning av biodrivmedel bör alltså vara en etapp på vägen mot helt ekologiska och hållbara lösningar.

Ändringsförslag 16

Skäl 5i (nytt)

(5i) Att nya typer av bränslen uppfyller erkända tekniska standarder är ett villkor för att de ska accepteras i större omfattning av konsumenter och fordonstillverkare, och därmed kunna uppnå en spridning på marknaden. Tekniska standarder utgör också utgångspunkten för krav på och övervakning av utsläpp.

Nya typer av bränslen kan ha svårt att uppfylla dagens tekniska standarder, som i stor utsträckning är utvecklade för konventionella fossila bränslen.

Kommissionen och standardiseringsorganen bör övervaka utvecklingen och aktivt anpassa och utveckla standarder så att nya typer av bränslen kan införas, med bibehållna krav på miljöprestanda.

Motivering

Tekniska standarder är avgörande för att nya typer av bränslen skall kunna introduceras och spridas. Samtidigt är dagens standarder för t ex bensin och diesel helt baserade på petroleumbaserade produkter som behandlas i oljeraffinaderi. Därmed innehåller de tekniska parametrar som bränslen med delvis annan sammansättning och tillverkade med andra processer inte klarar av. Tekniska standarder är också avgörande för att säkerställa emissionsegenskaper från motorer, hållbarhet på reningsutrustning, tillverkarnas motorgarantier med mera. Framsynt och proaktiv utveckling av tekniska standarder kan initiera utveckling och introduktion av nya typer av bränslen och blandningar av bränslen.

Ändringsförslag 17

Skäl 5j (nytt)

(5j) När bioetanol blandas i bensinen ökar dock flyktigheten. Detta försämrar inte fordonens tekniska egenskaper och ökar inte heller bränslets miljöpåverkan, men gör att de gränsvärden för flyktighet som fastställs i direktiv 98/70/EG överskrids i de länder som inte anses ha arktiskt klimat.

Motivering

Bioetanol är mindre flyktigt än bensin, men när bioetanol blandas direkt i bensin ökar det slutliga bränslets flyktighet, så att det kan komma att överskrida de gränsvärden som fastställts i direktiv 98/70/EG, särskilt i länder med varmt klimat.

Det biobränsle som lämpar sig bäst för att blandas i bensin är bio-ETBE. Detta bränsle framställs av isobuten (en biprodukt från raffinaderier) i syntes med bioetanol. Bio-ETBE är mindre flyktigt än bioetanol och uppvisar goda resultat när det blandas i bensin. De nya fordonsmotorerna är känsligare för flyktighet och minimerar eventuell miljöpåverkan, varför bioetanol kan blandas direkt med bensin (utan att först behöva blandas med isobuten).

Problemet är således inte flyktigheten hos blandningar av bioetanol och bensin, utan de gränsvärden som fastställs i direktiv 98/70/EG. I Förenta staterna tillåts ett ångtryck på ytterligare 7 kPa för blandningar av bioetanol och bensin, och den europeiska bil- och oljeindustrin menar att de inte har problem med högre ångtryck.

Ändringsförslag 18

Skäl 5k (nytt)

(5k) Bioetanol och biodiesel som i ren form eller i blandningar används som fordonsbränsle skall uppfylla fastställda kvalitetsnormer, så att motorerna garanterat fungerar optimalt. Europeiska

standardiseringskommittén bör därför fastställa normer för hela EU.

Motivering

Man måste se till att biobränslen i ren form eller i blandningar är av lika hög kvalitet som dagens bränslen. Normer håller för närvarande på att utarbetas för biodiesel, men det finns inga harmoniserade normer för bioetanol. Europeiska standardiseringskommittén skulle kunna utarbeta normer, liknande dem som finns i Förenta staterna, för egenskaperna hos bioetanol för blandningar som används som bränsle i bensinmotorer.

Ändringsförslag 19
Skäl 6

(6) Främjandet av användningen av biodrivmedel i enlighet med **goda jordbruksmetoder** kommer att medföra nya möjligheter till hållbar landsbygdsutveckling inom ramen för en **mer marknadsinriktad** gemensam jordbrukspolitik.

(6) Främjandet av användningen av biodrivmedel i enlighet med **hållbara jordbruks- och skogsbruksmetoder som tas upp i bestämmelserna inom den gemensamma jordbrukspolitiken** kommer att medföra nya möjligheter till hållbar landsbygdsutveckling inom ramen för en gemensam jordbrukspolitik **som är mer inriktad på den europeiska marknadens behov, en levande landsbygd och ett mer mångsidigt jordbruk. Odling av grödor som skall användas för att framställa biodrivmedel bör införlivas i de befintliga odlingarna genom växelbruk och bör inte leda till att monokulturer skapas. Jordbrukets mångsidiga roll kan utnyttjas och leda till att arbetstillfällen skapas på landsbygden. Man måste ställa upp en uppsättning tydliga miljökriterier för produktionen av flytande biobränslen i syfte att säkra hållbara jordbruksmetoder. För kandidatländerna skapas också därigenom nya möjligheter som innebär att utvidgningen av Europeiska unionen kan påskyndas.**

Motivering

Utveckling av odlingar för framställning av biodrivmedel bör ske genom växelbruk för att gynna miljön, möjliggöra förnyelse av jorden och minska användningen av insatsvaror.

En hållbar landsbygdsutveckling uppnås genom hållbara jordbruks- och skogsbruksmetoder,

dvs. metoder för områdesförvaltning.

Genom framställning av biodrivmedel kan landsbygdens mångskiftande roll visas på bästa sätt. Ytterligare arbetstillfällen kan skapas på landsbygden.

Nya inkomstbringande möjligheter uppstår på jordbruksområdet, något som har positiva konsekvenser för utvidgningen av Europeiska unionen.

Ändringsförslag 20
Skäl 7a (nytt)

(7a) I kommissionens grönbok "Mot en europeisk strategi för trygg energiförsörjning" fastställs målet att man före år 2020 skall ha ersatt 20 % av konventionella bränslen med alternativa bränslen inom vägtransportsektorn.

Motivering

Kommissionens grönbok är av stor betydelse för detta direktiv.

Ändringsförslag 21
Skäl 7b (nytt)

(7b) Om de alternativa bränslena skall lyckas tränga ut på marknaden måste de vara lättillgängliga och konkurrenskraftiga.

Motivering

Direktivet syftar just till att alternativa bränslen skall vara lättillgängliga genom att de blandas med konventionella bränslen.

Ändringsförslag 22
Skäl 8

(8) I sin resolution av den 18 juni 1998 krävde Europaparlamentet att marknadsandelen för biodrivmedel skulle öka till 2 % under de kommande fem åren genom ett åtgärds paket som bland annat omfattar skattebefrielse och fastställande av en obligatorisk andel biobränslen för oljeföretag.

(8) I sin resolution av den 18 juni 1998 krävde Europaparlamentet att marknadsandelen för biodrivmedel skulle öka till 2 % under de kommande fem åren genom ett åtgärds paket som bland annat omfattar skattebefrielse, **ekonomiskt stöd till förädlingsindustrin** och fastställande av en obligatorisk andel biobränslen för oljeföretag.

Motivering

Syftet med ändringsförslaget är att på ett mer komplett sätt återge det krav som parlamentet ställde i den ovannämnda resolutionen.

Ändringsförslag 23
Skäl 9

(9) Den bästa metoden för att öka andelen biodrivmedel på de nationella marknaderna avgörs av tillgången på resurser och råvaror, av den nationella politiken för att främja biodrivmedel och av skattebestämmelser. **Detta är därför något som oljeföretag och andra berörda parter i så stor utsträckning som möjligt bör besluta om.**

(9) Den bästa metoden för att öka andelen biodrivmedel på de nationella marknaderna **och gemenskapsmarknaden** avgörs av tillgången på resurser och råvaror, av den nationella politiken **och gemenskapspolitiken** för att främja biodrivmedel och av skattebestämmelser.

Motivering

Det är motsägelsefullt att presentera en bästa metod och sedan ange att beslutet rörande denna metod skall överlåtas till de olika berörda parterna.

Ändringsförslag 24
Skäl 11

(11) Det kommer dock att bli svårt att öka andelen sålda biodrivmedel över en viss nivå utan att vidta åtgärder för att dessa drivmedel skall blandas med fossila bränslen. Medlemsstaterna bör därför sträva efter att minst 1 % biodrivmedel

utgår

blandas i den mineralolja som saluförs i gemenskapen. Denna procentandel kommer att anpassas med hänsyn till biodrivmedlets andel av de olika bränslen som säljs i medlemsstaterna och på grundval av ytterligare noggranna undersökningar.

Motivering

Biodrivmedel är säkert bra för vissa användningsområden eller regioner, men än så länge vet man dock inte vilka konsekvenserna skulle bli ifall de började användas allmänt. Därför bör det ännu inte stadgas om några procentandelar.

Ändringsförslag 25

Skäl 11a (nytt)

(11a) Den ökade användningen av biobränslen måste åtföljas av en noggrann analys av hur utvinningen, förädlingen och användningen av råmaterialen påverkar miljön. Att använda mera biobränslen är förnuftigt endast om miljökonsekvenserna skulle vara klart bättre än vid användning av konventionella bränslen. Vad som framför allt bör undersökas är kraven på odlingsareal, inverkan av ett mer intensivt jordbruk, förhållandet till alternativa sätt att hållbart utnyttja markarealerna, vattenskyddet, energieffektiviteten, de potentiella utsläppen av växthusgaser, egenskaperna vid förbränning och partikelbildningen.

Motivering

Ingen motivering behövs.

Ändringsförslag 26

Skäl 11b (nytt)

(11b) Främjande av produktion och användning av biodrivmedel bidrar till att energiberoendet och utsläppen av växthusgaser minskar. Dessutom kan biobränslen användas i befintliga fordon

och bränslesystem för fordon, vilket innebär att det inte krävs några dyra investeringar i infrastruktur och fordon.

Motivering

De ekologiska och energipolitiska fördelarna med ökad användning av biodrivmedel är uppenbara, i synnerhet som motordrivna fordon kan använda biodrivmedel utan dyrbara investeringar.

Ändringsförslag 27

Skäl 12

(12) Eftersom målet för den föreslagna åtgärden, nämligen införandet av allmänna principer för att **en minimiandel biodrivmedel skall kunna marknadsföras och distribueras**, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna på grund av åtgärdens omfattning och verkningar och den därför bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går direktivet inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

(12) Eftersom målet för den föreslagna åtgärden, nämligen införandet av allmänna principer för att **främja marknadsföring och distribution av biodrivmedel**, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna på grund av åtgärdens omfattning och verkningar och den därför bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går direktivet inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

Motivering

På grund av osäkerhet när det gäller ekonomi och miljö samt regionala skillnader bör införandet av biobränslen inte omgärdas av föreskrifter. Biobränslen är inte kostnadseffektiva lösningar på energi- och miljömålen.

Ändringsförslag 28

Skäl 12a (nytt)

(12a) För närvarande uppfyller inte alla biobränslen på marknaden rigorösa kriterier för miljöeffektivitet. Produktionen av dem är delvis mycket energikrävande och ger upphov till stora utsläpp av klimatförändrande gaser. Här kan dock den tekniska utvecklingen leda till förbättringar. Därför behövs det insatser

**till förmån för forskning och teknisk
utveckling av biobränselns hållbarhet.**

Motivering

På lång sikt är det förnuftigt att använda biodrivmedel endast om det varken förbrukas alltför mycket energi eller släpps ut alltför mycket klimatskadliga växthusgaser i samband med produktionen av dem. Därför behövs det stöd till forskning på detta område.

Ändringsförslag 29
Skäl 12b (nytt)

(12b) Ökad användning av biobränslen måste åtföljas av en noggrann analys av de miljömässiga, ekonomiska och sociala konsekvenserna för att man skall kunna fatta beslut om huruvida det är lämpligt att öka andelen biobränslen i förhållande till konventionella bränslen.

Motivering

Beslutet att öka andelen biobränslen i förhållande till konventionella bränslen bör fattas på grundval av en noggrann analys. Analysen bör dock inte endast grundas på de miljömässiga fördelarna jämfört med konventionella bränslen, utan också omfatta de ekonomiska och sociala konsekvenserna av utvecklingen och främjandet av biobränslen för att uppnå gemenskapens mål beträffande hållbar utveckling.

Ändringsförslag 30
Skäl 13

(13) Det bör ges utrymme att snabbt anpassa förteckningen över biodrivmedel, andelen förnybar energi samt tidsplanen för införande av biodrivmedel på marknaden för drivmedel till den tekniska utvecklingen och till resultaten av en miljökonsekvensbedömning av det första steget.

(13) Det bör ges utrymme att snabbt anpassa förteckningen över biodrivmedel, andelen förnybar energi samt tidsplanen för införande av biodrivmedel på marknaden för drivmedel till den tekniska utvecklingen och till resultaten av en miljökonsekvensbedömning av det första steget.

Därvid bör uppmärksamheten också riktas på rena, kallpressade vegetabiliska oljor, t.ex. rapsolja, som inte genomgår någon kemisk bearbetning och således kan produceras miljövänligt och vars

biprodukter innehåller protein och kan användas som djurfoder.

Hänsyn bör också tas till andra alternativa bränslen som t.ex. naturgas för motorfordon (LPG), LMG, DME och CNG, som redan används på marknaden för drivmedel och för vilka det redan finns nödvändig teknik för en utvidgad marknad samt dokumenterade bevis på lägre utsläpp av växthusgaser och luftförorenande ämnen.

Motivering

Användning av rena vegetabiliska oljor erbjuder ett flertal fördelar, bland annat att de produceras miljövänligt och ofta lokalt samt att de erbjuder möjligheter till en mångsidig användning av landskapet och till att biprodukterna kan brukas som djurfoder, som det råder en stor brist på inom EU.

En bedömning av den tekniska utvecklingen och konsekvenserna för miljön är avgörande för det framtida genomförandet av en strategi för alternativa bränslen. Alternativ som t.ex. naturgas för motorfordon (LPG) finns redan, vilka uppfyller de tekniska kraven och miljökraven.

Ändringsförslag 31 Skäl 13a (nytt)

(13a) Åtgärder bör vidtas för att snabbt utveckla kvalitetsnormerna för biobränslen som används inom fordonssektorn, både som rena biobränslen och som komponenter av blandningar med konventionella bränslen.

Även om den biologiskt nedbrytbara delen av avfall är en intressant källa för framställning av biobränslen måste det i kvalitetsnormerna tas hänsyn till eventuell kontaminering av avfallet, så att inte vissa komponenter kan skada fordonet och/eller förvärra utsläppen.

Motivering

När det gäller biobränslen avsedda för fordon måste det garanteras att fordonen fungerar på ett bra sätt och att bränslena är förenliga med efterbehandlingssystemen och andra särskilda anordningar i fordonen. Av detta skäl måste lämpliga kvalitetsnormer för fordon utarbetas.

Ändringsförslag 32
Skäl 13b (nytt)

(13b) Främjande av biobränslen skall ske i överensstämmelse med försörjningstryggheten och miljömålen, liksom de politiska målen och åtgärderna på området i varje medlemsstat.

Motivering

Ingen motivering behövs.

Ändringsförslag 33
Skäl 13c (nytt)

(13c) Av kostnadsskäl och med hänsyn till ekobalansen överlag är det ofta förnuftigt att använda biomassa för att producera värme eller, i förekommande fall, el. Därför lägger kommissionen fram ett förslag för att stimulera till användning av biomassa inom hela gemenskapen.

Motivering

För närvarande är det fortfarande mycket dyrt och delvis inte till fördel för ekobalansen överlag att använda biomassa för produktion av drivmedel. Direkt biomassabaserad produktion av värme och el kunde erbjuda fördelar. Därför måste det också införas ett styrmedel med tanke på detta.

Ändringsförslag 34
Skäl 13d (nytt)

(13d) Eftersom det för användning av biobränslen över en viss halt krävs särskild anpassning av fordonet för att undvika tekniska problem och säkerhetsproblem måste rena biobränslen eller bränsleblandningar med en biobränslehalt som överstiger maximivärdet för befintliga fordon vara tydligt märkta på leveransställena.

Motivering

Biobränslen har egenskaper som skiljer sig från fossila bränslen och om biobränslehalten

överstiger en viss nivå kan de endast användas i fordon som är utformade och kontrollerade av tillverkarna i enlighet med vad som anges i garantiboken eller i tillverkarens godkännande. Konsumenterna måste informeras korrekt för att undvika att felaktiga bränslen används.

Ändringsförslag 35
Skäl 13e (nytt)

(13e) Det behov av biobränslen som finns i EU, och följaktligen även i andra länder, skulle kunna bereda väg för en ny marknad för innovativa jordbruksprodukter.

Motivering

Utsikterna till att utveckla innovativa jordbruksprodukter gör att försöken att införa biobränslen och få dem accepterade får ett bredare stöd i samhället.

Ändringsförslag 36
Artikel 3, punkt 1

1. Medlemsstaterna skall senast den 31 december 2005 se till att den minimiandel biodrivmedel som säljs på deras marknader uppgår till minst 2 % av all bensin och all diesel som säljs för transportändamål, beräknad på grundval av energiinnehållet, och att denna andel ökas i enlighet med tidsplanen i del B i bilagan, ***så att den skall uppnå minimiandelen vad gäller blandningar.***

1. Medlemsstaterna skall senast den 31 december 2005 se till att den minimiandel biodrivmedel som säljs på deras marknader uppgår till minst 2 % av all bensin och all diesel som säljs för transportändamål, beräknad på grundval av energiinnehållet, och att denna andel ökas i enlighet med tidsplanen i del B i bilagan.

Medlemsstaterna skall lägga fram en detaljerad rapport inför kommissionen om de planerade åtgärdernas miljökonsekvenser samt en kostnadstabla. I rapporten skall man åtminstone ta hänsyn till

- utnyttjandet av markareal,***
- graden av odlingsintensifiering,***
- användningen av bekämpningsmedel,***
- skyddet av vattenkällor,***
- energieffektiviteten,***
- de potentiella utsläppen av växthusgaser,***

- egenskaperna vid förbränning.

**Rapporten skall offentliggöras.
Kommissionen skall ta den i beaktande i
den rapport som den skall lämna till
Europaparlamentet och rådet enligt
artikel 4.2.**

Motivering

Det bör vara marknaden som avgör om ett bränsle skall blandas eller inte. Det finns stora möjligheter att använda rena eller nästan rena biobränslen i anpassade fordon, t.ex. etanolbussar eller bilar som drivs med biogas samt fordon med flexibel bränsleanvändning ("Flexible Fuel Vehicles") och som drivs med 85 % etanol.

Det är mycket viktigt att en bedömning av biobränslenas miljöpåverkan görs. Medlemsstaterna bör rapportera så detaljerat som möjligt om sina erfarenheter.

Ändringsförslag 37 Artikel 3, punkt 1a (ny)

1a. Eventuella ytterligare ökning av biobränslen skall vara föremål för en noggrann utvärdering med en analys av hela livscykeln, fördelar med avseende på koldioxid och hållbara jordbruksmetoder, vilken kommissionen skall genomföra före den 30 juni 2006. Åtgärder enligt artikel 3.1 skall vidtas i nära samarbete med alla berörda parter.

Motivering

Det är mycket viktigt att en bedömning av biobränslenas miljöpåverkan görs. Kommissionen bör därför senast den 1 januari 2004 ha utarbetat tydliga kriterier för miljövänliga jordbruksmetoder. Det måste också tydligt anges att biobränslen, i likhet med andra bränslen, måste uppfylla de specifikationer för bränslekvalitet som anges i direktiv 98/70/EG.

Ändringsförslag 38 Artikel 3, punkt 1b (ny)

1b. Medlemsstaterna kan främja det tekniska utvecklandet av produktion av biobränslen och de företag som är kopplade till denna produktion i fråga om ekonomiska instrument för forskning, miljö och regional utveckling.

Motivering

Eftersom produktionen av biobränslen är mycket begränsad i EU och efterfrågan i framtiden kommer att överstiga utbudet är det lämpligt att ordna det så att medlemsstaterna har rätt att främja produktionen av biobränslen med alla medel som står till deras förfogande.

Ändringsförslag 39 Artikel 3, punkt 2, led a

a) Rena biodrivmedel.

a) Rena biodrivmedel **eller biodrivmedel med hög halt av mineralolja vilka framställts i enlighet med de särskilda kvalitetsnormerna för transporter.**

Motivering

Biodrivmedel används inte alltid som rena produkter. Exempelvis är E85 (85 % etanol) eller FAME 30 (30 % biodiesel) bränslen som är avsedda för motorfordon. Under alla omständigheter måste bränslen för motorfordon alltid överensstämma med en teknisk standard, med hänvisning till frågor som rör tekniskt skydd och säkerhet.

Ändringsförslag 40 Artikel 3, punkt 2, led b

b) Biodrivmedel som blandats i mineraloljederivat enligt de tillämpliga europeiska normer som beskriver de tekniska specifikationerna för drivmedel (EN 228 och EN 590).

b) Biodrivmedel som **i halter under 5 %** blandats i mineraloljederivat enligt de tillämpliga europeiska normer som beskriver de tekniska specifikationerna för drivmedel (EN 228 och EN 590).

Motivering

De särskilda specifikationerna EN 228 och EN 590 har utformats för bränsleprodukter som innehåller kolväten. Det är inte möjligt med krav på en hög halt av biodrivmedel. För bioetanol i bensin och biodiesel i dieselbränsle är denna gräns 5 volymprocent.

Ändringsförslag 41 Artikel 3, punkt 3

3. Medlemsstaterna skall övervaka effekterna av användningen i icke-anpassade fordon av dieselblandningar som består av över 5 % biodrivmedel och, om så krävs, vidta åtgärder för att se till att den tillämpliga gemenskapslagstiftningen om utsläppsnivåer följs.

3. Medlemsstaterna skall övervaka effekterna av användningen i icke-anpassade fordon av dieselblandningar som består av över 5 % biodrivmedel och **skall se till att sådant dieselbränsle är tydligt märkt vid leveransställena.** Om så krävs, **skall medlemsstaterna** vidta åtgärder **i enlighet**

med förfarandet i artiklarna 3.1 och 3.1a
för att se till att den tillämpliga
gemenslagsstiftningen om utsläppsnivåer
följs.

Motivering

Icke-anpassade dieselfordon kan ha tekniska problem och säkerhetsproblem vid användning av dieselbränslen som innehåller mer än 5 volymprocent FAME. Konsumenterna måste informeras korrekt för att undvika att felaktiga bränslen används.

Ändringsförslag 42
Artikel 3, punkt 3a (ny)

**3a. Medlemsstaterna skall särskilt främja
användning av biobränslen i offentliga och
kollektiva transportmedel såsom tåg,
bussar, taxibilar och samåkning i bil.**

Motivering

Främjandet av användning av biobränslen i offentliga och kollektiva transportmedel gynnar alla, eftersom det innebär ett stöd till säkrare och mer miljövänliga transportsätt.

Ändringsförslag 43
Artikel 3a (ny)

Artikel 3a

**Medlemsstaterna skall i sina åtgärder ta
hänsyn till vilken respektive inverkan på
ekobalansen överlag som de olika
biodrivmedlen har och i första hand främja
sådana biodrivmedel som kan uppvisa en
mycket gynnsam inverkan på ekobalansen.**

Motivering

Det är inte förnuftigt att ge lika mycket stöd till sådana biodrivmedel som har en dålig inverkan på miljön som till sådana som på det hela taget påverkar den ekologiska balansen gynnsamt. Tekniska framsteg bör därför främjas också genom att stödet i första hand går till särskilt effektiva metoder. Av praktiska skäl bör detta till en början överlåtas till medlemsstaterna.

Ändringsförslag 44
Artikel 3b (ny)

Artikel 3b

1. När det gäller grödor som odlas för produktion av biobränsle skall medlemsstaterna, oavsett om dessa grödor omfattas av stöd från den gemensamma jordbrukspolitiken eller inte, vidta sådana miljöåtgärder som de anser vara lämpliga mot bakgrund av den specifika situationen för den utnyttjade jordbruksmarken eller för produktionen i fråga och som svarar mot verksamhetens potentiella miljöpåverkan.

2. Medlemsstaterna skall besluta vilka påföljder som är lämpliga och proportionerliga i förhållande till hur allvarlig miljöpåverkan underlåtenheten att uppfylla de miljöskyddskrav som avses i punkt 1 medför.

3. Punkt 1–2 i denna artikel skall tillämpas utan att det påverkar bestämmelserna i artikel 3 i rådets förordning (EG) nr 1259/1999 av den 17 maj 1999 om upprättande av gemensamma bestämmelser för system för direktstöd inom ramen för den gemensamma jordbrukspolitiken.

Motivering

Detta ändringsförslag ersätter föredragandens ändringsförslag 14 med syftet att skapa ökad lagstiftningsmässig tydlighet. Man måste förvissa sig om att produktionen av biobränslen stämmer överens med befintliga krav för att säkra en hållbar landsbygdsutveckling.

Ändringsförslag 45
Artikel 4, punkt 1

1. Medlemsstaterna skall före den 1 juli varje år rapportera till kommissionen det föregående årets totala försäljning av drivmedel och andelen biodrivmedel av denna försäljning.

1. Medlemsstaterna skall före den 1 juli varje år rapportera till kommissionen **vilka åtgärder som de vidtagit för att se till att de mål som anges i artikel 3 och i del B i bilagan uppnås samt** det föregående årets totala försäljning av drivmedel och andelen biodrivmedel av denna försäljning. **Den**

första rapporteringen skall ske före den 1 juli 2004.

Motivering

En sådan enkel informationsåtgärd skulle göra det lättare för kommissionen att följa upp de åtgärder som vidtas av de olika medlemsstaterna och kontrollera hur effektiva dessa är.

Ändringsförslag 46
Artikel 4, punkt 1a (ny)

1a. Medlemsstaterna skall genom sina offentliga förvaltningar informera konsumenterna om vilka möjligheter det finns att använda biobränslen.

Motivering

En avgörande faktor för programmets framgång är att medborgarna är väl informerade.

Ändringsförslag 47
Artikel 4, punkt 2

2. Kommissionen skall före den 31 december 2006 ***lämna en rapport*** till Europaparlamentet och rådet om framstegen när det gäller användningen av biodrivmedel i medlemsstaterna, de ekonomiska aspekterna och miljökonsekvenserna av en ytterligare ökning av andelen biodrivmedel. Med utgångspunkt i denna rapport skall kommissionen, om så krävs, föreslå ***en anpassning av de*** mål som anges i artikel 3.

2. Kommissionen skall före den 31 december 2006 ***och därefter vartannat år utarbeta en utvärderingsrapport*** till Europaparlamentet och rådet om framstegen när det gäller användningen av biodrivmedel i medlemsstaterna, de ekonomiska aspekterna och miljökonsekvenserna ***av den rådande situationen samt*** av en ytterligare ökning av andelen biodrivmedel. ***Kommissionen skall med i samband med detta utarbeta en specifik miljökonsekvensbedömning, som skall innehålla en omfattande livscykelanalys av användningen av biodrivmedel. I rapporten skall kommissionen fästa särskild uppmärksamhet vid miljöaspekter, i synnerhet förändringar av vattenkvaliteten, erosion, användning av insatsvaror och bekämpningsmedel, de naturliga livsmiljöerna, djur- och växtlivet samt förändringar som uppstår på grund av biodrivmedel i samband med framställning av biomassa. Kommissionen kan också undersöka möjligheten att inrätta differentierade skattesatser för olika slags***

biodiesel på grundval av miljökriterier. Med utgångspunkt i denna rapport skall kommissionen, om så krävs, föreslå **Europaparlamentet och rådet nya mål för biobränslen i enlighet med** som anges i artikel 3, **eventuellt genom att införa en lägsta procentuell andel blandning.**

Motivering

Det är mycket viktigt att en bedömning av biobränslenas miljöpåverkan görs. Kommissionen bör därför senast den 1 januari 2004 ha utarbetat tydliga kriterier för miljövänliga jordbruksmetoder. Det måste också tydligt anges att biobränslen, i likhet med andra bränslen, måste uppfylla de specifikationer för bränslekvalitet som anges i direktiv 98/70/EG.

Det första delmålet skall uppnås senast redan 2005. En utvärdering om framstegen bör inledas så snart som möjligt.

Kommissionens utvärderingsrapport, som enligt planerna skall offentliggöras före 2007, bör göra det möjligt för kommissionen att med hänsyn till de ekonomiska, sociala och miljömässiga konsekvenserna föreslå antingen ett krav på blandning eller en inriktning med oblandade biodrivmedel.

Ändringsförslag 48 Artikel 4, punkt 2a (ny)

2a. Kommissionen skall i enlighet med artikel 9 i direktiv 98/70/EG lägga fram ett förslag till att anpassa specifikationerna för bensins flyktighet i medlemsstater utan arktiskt klimat, så att blandningar av bensen och bioetanol kan uppfylla dem på ett konkurrenskraftigt sätt.

Motivering

Bioetanol är mindre flyktigt än bensen, men när bioetanol blandas direkt i bensen ökar det slutliga bränslets flyktighet, så att det kan komma att överskrida de gränsvärden som fastställts i direktiv 98/70/EG, särskilt i länder med varmt klimat.

Det biobränsle som lämpar sig bäst för att blandas i bensen är bio-ETBE. Detta bränsle framställs av isobuten (en biprodukt från raffinaderier) i syntes med bioetanol. Bio-ETBE är mindre flyktigt än bioetanol och uppvisar goda resultat när det blandas i bensen. De nya fordonsmotorerna är känsligare för flyktighet och minimerar eventuell miljöpåverkan, varför bioetanol kan blandas direkt med bensen (utan att först behöva blandas med isobuten).

Problemet är således inte flyktigheten hos blandningar av bioetanol och bensen, utan de

gränsvärden som fastställs i direktiv 98/70/EG. I Förenta staterna tillåts ett ångtryck på ytterligare 7 kPa för blandningar av bioetanol och bensin, och den europeiska bil- och oljeindustrin menar att de inte har problem med högre ångtryck.

Ändringsförslag 49
Artikel 4, punkt 2b (ny)

2b. Slutprodukten biodiesel avsedd att användas som bränsle skall uppfylla norm EN 14214 om fettsyrametylestrar (FAME) för dieselmotorer.

Motivering

De produkter som används för att framställa biodiesel har mycket varierande härkomst (vegetabiliska oljor, animaliska fetter, spillolja osv.). Det är viktigt att se till att den biodiesel som produceras utifrån denna mångfald av råmaterial håller hög kvalitet och kan användas som bränsle i komplexa (och dyra) mekanismer såsom bilmotorer. Norm EN 14214 är än så länge preliminär och kallas prEN 14214.

Ändringsförslag 50
Artikel 4, punkt 2a (ny)

2a. Kommissionen skall i samarbete med Europeiska standardiseringsorganet föreslå lämpliga standarder för bioetanol. Fram till dess att dessa standarder finns tillgängliga skall medlemsstaterna följa de brukliga internationella standarderna för bioetanol, förutsatt att de slutliga blandningarna uppfyller den nuvarande lagstiftningen om bränslekvalitet, t.ex. direktiv 98/70/EG.

Motivering

Internationellt erkända standarder bör tillämpas tills europeiska standarder träder i kraft.

Ändringsförslag 51
Artikel 5, stycke 1

Bilagan får anpassas till den tekniska utvecklingen i enlighet med förfarandet som avses i artikel 6.2.

Del A i bilagan får anpassas till den tekniska utvecklingen i enlighet med förfarandet som avses i artikel 6.2, med hänsyn till bränslens kvalitet och renhet samt till fordonsmaterialens kompatibilitet.

Motivering

Ingen motivering behövs.

Ändringsförslag 52
Artikel 5, stycke 1a (nytt)

1a. Resterande specifikationer för biodrivmedel skall i enlighet med förfarandet i artikel 6 utarbetas utan dröjsmål, så att det vid användningen av biodrivmedel inte uppstår några problem i förhållande till de nuvarande specifikationerna för drivmedel och motorer.

Alla biodrivmedel som saluförs inom EU skall uppfylla kraven i direktiv 1998/70/EG, CEN-standarderna samt kraven i gemenskapens lagstiftning om bilavgaser.

Motivering

Ingen motivering behövs.

Ändringsförslag 53
Artikel 5, stycke 2a (nytt)

På grundval av den information som medlemsstaterna i enlighet med artikel 4.1 skall avyttra kan kommissionen bevilja en medlemsstat dispens från skyldigheten att uppnå målen om denna medlemsstat har särskilda svårigheter att göra det och begär dispens. Denna dispens får gälla i högst två år.

För att sådan dispens skall medges måste medlemsstaterna lägga fram en handlingsplan för kommissionen som visar hur de avser att uppfylla de fastställda målen enligt de villkor som kommer att gälla då dispensperioden löper ut. Varje medlemsstat skall endast medges en dispensperiod.

Motivering

Den första delen i ändringsförslaget är identisk med föredragandens eget ändringsförslag 15. Om flexibilitet skall införas behövs dock mer klarhet när det gäller möjligheten till förlängning. Om det skulle vara möjligt att begära sådan dispens upprepade gånger skulle förslaget urholkas.

Ändringsförslag 54 Bilaga, del A, rubriken

A. **förteckning** över bibränslen och andel förnybar energi

A. **exempel på möjliga** bibränslen och andel förnybar energi

Motivering

Förteckningen bör vara inte uttömmande och bör låta det stå öppet hur klimatneutrala bränslen skall framställas, så att nya innovativa tekniker kan införas, vilka direktivets upphovsmän inte känner till.

Ändringsförslag 55 Bilaga, del A, stycke 2

"biodiesel": flytande bränsle av dieselkvalitet som framställs av biomassa eller använd frityrolja och som används som biobränsle,

"biodiesel": flytande bränsle av dieselkvalitet som framställs av biomassa, **t.ex. talg och animaliska fetter från slaktdjur**, eller använd frityrolja och som används som biobränsle **i enlighet med norm EN 14214 för fettsyrametylestrar (FAME)**,

Motivering

Talg och animaliska fetter från slaktdjur som inte lämpar sig för konsumtion måste undanröjas. Förbränning i form av biodrivmedel är ett intressant återvinningsalternativ.

Biodiesel måste omfattas av en särskild CEN-standard.

Ändringsförslag 56 Bilaga, del A, stycke 3, 4 och 5

"biogas": en bränslegas framställd genom anaerob jäsning av biomassa **och/eller den biologiskt nedbrytbara delen av avfall** som kan renas till en kvalitet motsvarande naturgas och som används som biobränsle,
"biometanol": metanol som framställs av

"biogas": en bränslegas framställd genom anaerob jäsning av biomassa som kan renas till en kvalitet motsvarande naturgas och som används som biobränsle,

"biometanol": metanol som framställs av

biomassa **och/eller den biologiskt nedbrytbara delen av avfall** och som används som biobränsle,
"biodimetyleter": dimetyleter som framställs av biomassa **och/eller den biologiskt nedbrytbara delen av avfall** och som används som biobränsle,

biomassa och som används som biobränsle,
"biodimetyleter": dimetyleter som framställs av biomassa och som används som biobränsle,

Motivering

Den biologiskt nedbrytbara delen av avfall ingår redan i definitionen biomassa.

Ändringsförslag 57
Bilaga, del A, stycke 6

"bioolja": pyrolysolja som framställs av biomassa och som används som biobränsle, utgår

Motivering

Bioolja är inte lämplig att användas till motorfordon.

Ändringsförslag 58
Bilaga, del A, stycke 6a (nytt)

"bioväte": väte som framställs av biomassa och/eller den biologiskt nedbrytbara delen av avfall och som används som biobränsle,

Motivering

Det finns flera olika metoder för att framställa bioväte från biomassa. Detta ändringsförslag, som är tekniskt neutralt, syftar till att säkra att även dessa tekniker omfattas av direktivet.

Ändringsförslag 59
Bilaga, del B

B. Minimiandel sålt biobränsle som procent av såld bensin och diesel

År % **Av vilket biobränslen i blandningar skall utgöra minst (%)**

2005	2	-
2006	2,75	-
2007	3,5	-
2008	4,25	-

B. Minimiandel sålt biobränsle som procent av såld bensin och diesel

År %

2005	2
2006	2,75
2007	3,5
2008	4,25

2009	5	1
2010	5,75	1,75

2009	5
2010	5,75

Motivering

Möjligheten att främja kravet på blandning bör inte införas förrän kommissionen har gjort sin bedömning i den rapport som den skall lägga fram före 2007 för att fördelarna med rena biobränslen jämfört med blandningar av biobränslen och fossila bränslen kan bedömas korrekt. Möjligheten att framhäva den först nämnda möjligheten bör inte hindras genom betoning på blandningar.

MOTIVERING

Europeiska unionen har förbundit sig att minska växthusgasutsläppen med 8 % till 2010. Transportsektorn är en stor källa till koldioxidutsläpp och dess stora oljeberoende är en av de främsta orsakerna till den ökade importen av råolja, som beräknas uppgå till 90 % 2030. Denna sektor kan därför utpekas som det grundläggande skälet till många av de utmaningar som unionen nu står inför, både i arbetet med att uppfylla sina åtaganden beträffande procentuella minskningar av utsläppen av växthusgaser och när det gäller att stärka alternativa energikällor.

Kommissionen har antagit ett kompletterande åtgärds paket, bland annat ett meddelande om alternativa bränslen för vägtransporter och två förslag till direktiv, ett om främjande av biobränslen för transport och ett om ändring av direktiv 92/81/EEG vad gäller möjligheten att tillämpa nedsatta punktskatter på vissa mineraloljor som innehåller biobränslen och på biobränslen.

Genom dessa förslag har kommissionen hörsammat den uppmaning som Europaparlamentet gjort i ett ändringsförslag om godkännandet av direktivet om främjande av förnybar energi och även beaktat målet att upp till 20 % av bränsleförbrukningen inom vägtransportsektorn skall utgöras av alternativa bränslen år 2010. Detta mål ställs upp i kommissionens grönbok ”Mot en europeisk strategi för tryggad energiförsörjning” och syftar både till att öka försörjningstryggheten och till att minska utsläppen av växthusgaser.

I det förslag som här behandlas fastställs det att biobränslen bör utgöra en allt större del av den totala mängden diesel och bensin som säljs i medlemsstaterna, från 2 % 2005 till minst 5,75 % av det bränsle som säljs 2010.

Vilka är biobränslena?

Kommissionens två förslag till direktiv fokuseras på främjandet av biobränslen som ett första steg mot en stödpolitik för alternativa icke oljebaserade bränslen.

Biobränslen är bränslen som kan ersätta konventionella bränslen eller blandas med sådana. De framställs genom förädling eller jäsning av diverse icke-fossilt organiskt material, exempelvis vegetabiliska oljor, jordbruksgrödor och skogsbruksprodukter samt organiskt avfall.

Bioetanol framställs av sockerbetor, spannmål, vinrankor, potatis etc. samt av rester från jordbruk, skogsbruk och skogs- och livsmedelsindustrin. Bioetanol kan användas som bränsle, antingen i ren form eller blandat med bensin, alternativt som tillsats i form av bio-ETBEP (etyltertiärbutyleter). Kommissionen påpekar att de befintliga bilarna i gemenskapen kan drivas med blandningar med upp till 15 % bio-ETBE och 15 % bioetanol utan att de måste justeras. Bioetanol är tveklöst en av de bästa väte källorna för framtidens bränsleceller.

Biodiesel framställs av vegetabiliska oljor (bl.a. raps, solrosor, sojabönor och palm), animaliska fetter och spillolja (matolja). Biodiesel används för närvarande som bränsle i ren form eller i blandningar där halten av biodiesel normalt sett uppgår till 5 %.

Biomassa kan användas för att framställa biogas. Detta biobränsle har i stort sett samma

tekniska egenskaper som naturgas.

Biometanol framställs av naturgas, men kommer i framtiden även att kunna utvinnas ur biomassa.

Biodimetyleter (framställs i dag av naturgas) och bioljor framställs av biomassa. Både biodimetyleter och bioljor kan användas som dieselbränsle.

Bio-ETBE framställs genom en kemisk reaktion mellan isobuten och bioetanol. Dess tekniska egenskaper gör bio-ETBE till en utmärkt bensintillsats.

I dagsläget är bioetanol och biodiesel de mest använda biobränslena. Den ekonomiska avkastningen från dessa båda bränslen är mycket begränsad, och de kan fortfarande inte konkurrera med oljederiverade bränslen. För att biobränslena skall bli lönsamma krävs det naturligtvis att produktionsmetoderna, produktionsvolymerna och råvarupriset optimeras.

Den tekniska utvecklingen av de övriga biobränslena har ännu inte kommit lika långt och det kommer att dröja lite längre innan produktionen av dessa bränslen uppnår den ”kritiska massa” som krävs för att de skall bli lönsamma.

Biobränslenas fördelar

Biobränslen är för det första viktiga för att minska det överdriva beroendet av oljebaserade bränslen, som är en källa till oro sett till såväl miljön som till försörjningstryggheten. Kommissionen påpekar mycket riktigt i sin grönbok att EU:s beroende av externa energikällor kan komma att uppgå till 70 % inom 20–30 år. Oljan kommer även fortsättningsvis att vara en grundläggande vektor inom energipolitiken: i grönboken om en tryggad energiförsörjning anges ett förväntat långsiktigt oljeberoende på 90 %. Samtidigt vinner naturgasen terräng på våra marknader och gör att detta beroende ökar ytterligare.

Det är viktigt att minnas att biobränslena är en för EU inhemska resurs, i likhet med andra förnybara energikällor och kol. Man måste även tänka på att ekonomin i EU:s kandidatländer är starkt beroende av jordbrukssektorn.

För det andra är biobränslen miljövänliga. Även om vissa personer påpekar att framställningen av biobränslen från de ovannämnda jordbruksprodukterna inte gör varken till eller från när det gäller koldioxidutsläpp anger kommissionen i sin grönbok om en tryggad energiförsörjning att biobränslen släpper ut mellan 40 och 80 % mindre växthusgaser än fossila bränslen. Orsaken till att siffrorna kan variera så många procent är att utsläppsnivån hänger samman med den använda råvaran (t.ex. är utsläppen mycket låga vid användande av biomassa i form av lignocellulosa), produktionsmetoden, typen av biobränsle och förbränningen i motorn.

Biobränslen kan även framställas av organiskt avfall. Detta gör det möjligt att energiåtervinna avfall som normalt sett skulle deponeras.

För det tredje innebär biobränslen nya inkomstkällor för jordbruken genom ett sådant hållbart och mångfunktionellt jordbruk som eftersträvas inom den gemensamma jordbrukspolitiken.

Produktionen av bibränslen skapar även arbetstillfällen.

Svårigheter att utveckla bibränslen

I direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensen och dieselbränslen anges de tekniska egenskaper som bränslen skall uppfylla. I de allra flesta medlemsstater är den övre gränsen för ångtryck i bensen under sommarmånaderna 60 kPa (kilopascal). Endast i länder med arktiskt klimat tillåts en mer flexibel gräns på 70 kPa under sommaren.

I Förenta staterna tillåts ett ångtryck på ytterligare 7 kPa för blandningar av bioetanol och bensen. Den europeiska bil- och oljeindustrin menar att de inte har problem med högre ångtryck. De föreskrifter som har gällt tills nu har dessutom avsett fordon med förgasare. De nya fordonen med direktinsprutningsmotorer och katalysatorer, vilka är mycket mindre känsliga för bensenens flyktighet, gör att man kan anta att kommissionen inom en snar framtid kommer att lägga fram ändringar om detta.

Bedömning av kommissionens förslag

Kommissionens förslag är generellt sätt mycket balanserat och välgrundat. Det råder inget tvivel om att bibränslen kommer att få stor betydelse i framtiden och endast utgör ett första steg i utvecklingen av transportbränslen.

Föredraganden håller med kommissionen om att det är absolut nödvändigt att ställa upp obligatoriska mål för att marknaden för bibränslen skall utvecklas effektivt inom EU. I flera medlemsstater saknas planer för detta, men alla kan anstränga sig för att åtminstone återvinna avfall som redan förekommer i avsevärda mängder. Det är viktigt att komma ihåg att främjandet av bibränslen kommer att hjälpa medlemsstaterna att uppnå de mål för förnybara energikällor som ställts upp till 2010.

Detta är en sektor som måste ges incitament för att utveckla tekniken. Lönsamheten av vissa förnybara energikällor har, såsom kommissionen angett i sin grönbok om en tryggad energiförsörjning, ökat drastiskt under de senaste åren tack vare en målmedveten politisk och legislativ insats från våra institutioner.

Den mest omstridda av kommissionens föreslagna åtgärder rör bibränslenas kostnadseffektivitet (skattelättnader/minskning av koldioxidutsläppen). Ingen ifrågasätter bibränslenas positiva inverkan på miljön och utvecklingen av sektorn.

Efter att ha studerat kommissionens förslag grundligt och konsulterat samtliga berörda sektorer förespråkar föredraganden varmt ett främjande av bibränslen inom EU. Det rör sig i stort sett om att nå upp till den ”kritiska massa” som krävs för att öka stordriften inom denna sektor och göra produktionen av bibränslen mer lönsam, samtidigt som det europeiska jordbrukets hållbarhet tryggas.

Man måste snarast börja främja bibränslen aktivt och skapa förutsättningar som ger investerarna trygghet. Osäkerheten får inte utgöra ett hinder för ett snabbt och effektivt utvecklande av bibränslen.

22 maj 2002

YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR EKONOMI OCH VALUTAFRÅGOR

till utskottet för industrifrågor, utrikeshandel, forskning och energi

över förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om främjande av biobränslen för transport

(KOM(2001) 547 – C5-0684/2001 – 2001/0265(COD))

Föredragande: Miquel Mayol i Raynal

ÄRENDETS GÅNG

Vid utskottssammanträdet den 22 januari 2002 utsåg utskottet för ekonomi och valutafrågor Miquel Mayol i Raynal till föredragande.

Vid utskottssammanträdena den 25 februari, 23 april och 22 maj 2002 behandlade utskottet förslaget till yttrande.

Vid det sistnämnda sammanträdet godkände utskottet enhälligt nedanstående ändringsförslag.

Följande ledamöter var närvarande vid omröstningen: Christa Randzio-Plath (ordförande), Monica Frassoni (föredragande, suppleant för Miquel Mayol i Raynal i enlighet med artikel 153.2 i arbetsordningen), Generoso Andria, Richard A. Balfe (suppleant för John Purvis i enlighet med artikel 153.2 i arbetsordningen), Luis Berenguer Fuster (suppleant för Mary Honeyball), Pervenche Berès, Hans Blokland, Renato Brunetta, Hans Udo Bullmann, Bert Doorn (suppleant för Ioannis Marinou), Harald Ettl (suppleant för Bernhard Rapkay), Robert Goebbels, Lisbeth Grönfeldt Bergman, Christopher Huhne, Othmar Karas, Piia-Noora Kauppi, Werner Langen (suppleant för Ingo Friedrich), Astrid Lulling, Thomas Mann (suppleant för Christoph Werner Konrad), Hans-Peter Mayer, Fernando Pérez Royo, Mikko Pesälä (suppleant för Carles-Alfred Gasòliba i Böhm), Alexander Radwan, Mónica Ridruejo, Karin Riis-Jørgensen, Olle Schmidt, Peter William Skinner och Bruno Trentin.

KORTFATTAD MOTIVERING

Föredraganden instämmer i principerna bakom strategin att utveckla användningen av bibränslen och målet att minska oljeberoendet, men skulle vilja påpeka att det inom ramen för termen bibränslen finns åtminstone två olika strategier, vars ekonomiska, sociala och miljömässiga konsekvenser kan vara helt olika: strategin som avser rena bibränslen och strategin som avser en blandning av bibränslen och fossila bränslen.

Genom att förespråka en blandning av fossila bränslen och bibränslen främjar kommissionen underförstått utvecklingen av stora centraliserade raffinaderier. Även om denna strategi är praktisk, eftersom det befintliga distributionsnätet används, kommer den att göra det svårt för enskilda bilförare att känna att de bidrar aktivt till att göra vägtrafiken mer hållbar. En annan nackdel är att denna strategi inte kommer att leda till nya och mer effektiva bilmotorer som kan drivas med ren växtolja.

Att främja rena bibränslen kommer å andra sidan att öka miljömedvetenheten bland befolkningen, och leda till stora fördelar för miljön, t.ex. att grundvattnet hindras från att bli förorenat, samt kommer att vara en ekonomiskt livskraftig utgångspunkt för övergång till en framtida transportsektor med rena energislag. Även jordbruksnäringen kommer att dra nytta av detta. Om skattebefrielse införs kommer det att vara möjligt att driva bussar, taxibilar och privata bilar enbart med ren växtolja. Liksom andra förnybara energislag är produktionen av växtolja decentraliserad. För att minimera transportererna av olja och koncentrat är det mer effektivt att se till att produktionen och användningen sker i det lokala samhället, som kommer att få ytterligare ekonomiska fördelar av detta.

Något som också bör välkomnas är att den därpå följande utvecklingen av motorer som kan drivas med rena bibränslen kommer att vara till stor fördel för utvecklingsländerna, eftersom de kommer att kunna använda sina egna växtoljeresurser istället för importerade fossila bränslen.

Föredraganden är personligen mer positivt inställd till strategin med rena bibränslen, och anser att utvecklingen på marknaden bör få bestämma vilken strategi som är mest effektiv. Föredraganden godkänner alltså de stora dragen i förslagen, men lägger fram några ändringsförslag för att minska tyngdpunkten i kommissionens förslag på strategin med blandning av bränslen.

Föredraganden konstaterar dock att det knappast råder enhällighet i denna fråga och han föreslår därför att den översyn som planerats till 2006 först och främst skall bedöma de ekonomiska, sociala och miljömässiga effekterna av direktivet. Denna konsekvensbedömning kommer att ligga till grund för beslutet om huruvida det skulle vara fördelaktigt att införa en skyldighet att blanda bränslen. Av det skälet lägger föredraganden fram ändringsförslagen.

ÄNDRINGSFÖRSLAG

Utskottet för ekonomi och valutafrågor uppmanar utskottet för industrifrågor, utrikeshandel, forskning och energi att som ansvarigt utskott infoga följande ändringsförslag i sitt betänkande:

Kommissionens förslag¹

Parlamentets ändringar

Ändringsförslag 1 Skäl 8

(8) I sin resolution av den 18 juni 1998 krävde Europaparlamentet att marknadsandelen för biodrivmedel skulle öka till 2 % under de kommande fem åren genom ett åtgärds paket som bland annat omfattar skattebefrielse och fastställande av en obligatorisk andel biobränslen för oljeföretag.

(8) I sin resolution av den 18 juni 1998 krävde Europaparlamentet att marknadsandelen för biodrivmedel skulle öka till 2 % under de kommande fem åren genom ett åtgärds paket som bland annat omfattar skattebefrielse och fastställande av en obligatorisk andel biobränslen för oljeföretag, **och kommissionen uppmanades att se till att förnybara energikällor används med respekt för miljön så att det till exempel kan förhindras att införande av nya energigrödor leder till att omfattande monokulturer skapas.**

Motivering

Det är viktigt att påminna om att det i resolutionen av den 18 juni 1998 varnas för de oönskade konsekvenser som utvecklingen av biobränslen kan ha för miljön, särskilt genom att intensivt jordbruk utvecklas.

Ändringsförslag 2 Skäl 11

(11) Det kommer dock att bli svårt att öka andelen sålda biodrivmedel över en viss nivå utan att vidta åtgärder för att dessa drivmedel skall blandas med fossila bränslen. Medlemsstaterna bör därför sträva efter att minst 1 % biodrivmedel blandas i den mineralolja som saluförs i gemenskapen. Denna procentandel kommer att anpassas med hänsyn till

utgår

¹ EGT C 103 E, 30.5.2002, s. 205.

biodrivmedlets andel av de olika bränslen som säljs i medlemsstaterna och på grundval av ytterligare noggranna undersökningar.

Motivering

Man bör inte förorda obligatorisk blandning av bränslen innan kommissionens utvärderingsrapport offentliggörs, vilket skall ske före 2007.

Ändringsförslag 3
Artikel 3, punkt 1

1. Medlemsstaterna skall senast den 31 december 2005 se till att den minimiandel biodrivmedel som säljs på deras marknader uppgår till minst 2 % av all bensin och all diesel som säljs för transportändamål, beräknad på grundval av energiinnehållet, och att denna andel ökas ***i enlighet med tidsplanen i del B i bilagan, så att den skall uppnå minimiandelen vad gäller blandningar.***

1. Medlemsstaterna skall senast den 31 december 2005 se till att den minimiandel biodrivmedel som säljs på deras marknader uppgår till minst 2 % av all bensin och all diesel som säljs för transportändamål, beräknad på grundval av energiinnehållet, och att denna andel ökas.

Motivering

Man bör inte förorda obligatorisk blandning av bränslen innan kommissionens utvärderingsrapport offentliggörs, vilket skall ske före 2007.

Ändringsförslag 4
Artikel 4, punkt 2

2. Kommissionen skall före den 31 december 2006 lämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om framstegen när det gäller användningen av biodrivmedel i medlemsstaterna, de ekonomiska aspekterna och miljökonsekvenserna av en ytterligare ökning av andelen biodrivmedel. Med utgångspunkt i denna rapport skall kommissionen, om så krävs, föreslå en anpassning av de mål som anges i artikel 3.

2. Kommissionen skall före den 31 december 2006 lämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om framstegen när det gäller användningen av biodrivmedel i medlemsstaterna, de ekonomiska aspekterna och miljökonsekvenserna av en ytterligare ökning av andelen biodrivmedel.
Kommissionen skall i sin rapport fästa särskild uppmärksamhet vid de miljöeffekter – i synnerhet när det gäller förändringar av vattenkvalitet, erosion, användning av bekämpnings- och gödselmedel samt vilda djurs naturliga boplatser – som uppstår på grund av

förändringar i markanvändningen i samband med produktion av biomassa. Kommissionen skall också undersöka möjligheten att inrätta differentierade skattesatser för olika bibränslen på grundval av miljökriterier. Med utgångspunkt i denna rapport skall kommissionen, om så krävs, föreslå en anpassning av de mål som anges i artikel 3.

Motivering

Kommissionens utvärderingsrapport, som skall offentliggöras före 2007, bör göra det möjligt för kommissionen att föreslå att blandningar skall bli obligatoriska, om detta är motiverat med tanke på de ekonomiska, sociala och miljömässiga konsekvenserna.

Ändringsförslag 5
Bilaga, punkt B (tabell)

Kolumnen med titeln "Av vilket bibränslen i blandningar skall utgöra minst (%)" utgår.

Motivering

Man bör inte förorda obligatorisk blandning av bränslen innan kommissionens utvärderingsrapport offentliggörs, vilket skall ske före 2007.

4 juni 2002

YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR MILJÖ, FOLKHÄLSA OCH KONSUMENTFRÅGOR

till utskottet för industrifrågor, utrikeshandel, forskning och energi

över förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om främjande av biobränslen för transport

(KOM(2001) 547 – C5-0648/2001 – 2001/0265(COD))

Föredragande: Hans Kronberger

ÄRENDETS GÅNG

Vid utskottssammanträdet den 22 januari 2002 utsåg utskottet för miljö, folkhälsa och konsumentfrågor Hans Kronberger till föredragande.

Vid utskottssammanträdena den 23 maj och 3-4 juni 2002 behandlade utskottet förslaget till yttrande.

Vid det sistnämnda sammanträdet godkände utskottet nedanstående ändringsförslag med 39 röster för och 2 nedlagda röster.

Följande ledamöter var närvarande vid omröstningen: Caroline F. Jackson (ordförande), Alexander de Roo och Anneli Hulthén (vice ordförande), Hans Kronberger (föredragande), Per-Arne Arvidsson, María del Pilar Ayuso González, David Robert Bowe, John Bowis, Dorette Corbey, Jillian Evans (suppleant för Hiltrud Breyer), Anne Ferreira, Christel Fiebiger (suppleant för Pernille Frahm), Karl-Heinz Florenz, Robert Goodwill, Cristina Gutiérrez Cortines, Jutta D. Haug (suppleant för Guido Sacconi), Karin Jöns (suppleant för Catherine Stihler), Christa Klauß, Eija-Riitta Anneli Korhola, Bernd Lange, Paul A.A.J.G. Lannoye (suppleant för Marie Anne Isler Béguin), Peter Liese, Torben Lund, Minerva Melpomeni Malliori, Jorge Moreira da Silva, Emilia Franziska Müller, Rosemarie Müller, Riitta Myller, Ria G.H.C. Oomen-Ruijten, Neil Parish (suppleant för Avril Doyle), Béatrice Patrie, Didier Rod (suppleant för Patricia McKenna), Dagmar Roth-Behrendt, Karin Scheele, Inger Schörling, Jonas Sjöstedt, Marianne L.P. Thyssen (suppleant för Horst Schnellhardt), Antonios Trakatellis, Elena Valenciano Martínez-Orozco, Kathleen Van Brempt och Phillip Whitehead.

KORTFATTAD MOTIVERING

Biobränslen kan utvinnas på många olika sätt och utgör ett särskilt miljövänligt alternativ till fossila bränslen eftersom de är inhemska bränslen som kan framställas av växande råmaterial och organiskt avfall som t.ex. använd matolja. Även kommissionen betonar följande i sitt meddelande (KOM(2001) 547): ”Om det framställs av grödor odlade inom EU är biobränsle egentligen det ideala alternativet. Det är i princip 100 % inhemskt och dessutom koldioxidneutralt eftersom kolinnehållet fångas från atmosfären.”

Ökad användning av biobränslen skulle framför allt bidra till att minska de för klimatet farliga växthusgaserna inom transportsektorn. I vitboken om den gemensamma trafikpolitiken (KOM(2001) 370) beräknar kommissionen att koldioxidutsläppen från transportsektorn kommer att stiga med 50 % mellan 1990 och 2010 och att det framför allt är vägtrafiken som bär skulden till detta. I vitboken om den gemensamma trafikpolitiken krävs därför att oljeberoendet minskas genom användning av biobränslen. Kommissionen uppskattar att cirka 2-2,5 ton koldioxid /1 000 l på så sätt skulle sparas in (se KOM(2001) 547). Detta skulle i hög grad bidra till att uppfylla åtagandena enligt Kyotoprotokollet att senast 2010 minska växthusgaserna med 8 %.

När det gäller en tryggad energiförsörjning utgår kommissionen från att EU:s beroende av oljeimport kommer att öka från nuvarande 75 % till 85 % år 2020 (”Europeiska unionens oljeförsörjning”, KOM(2000) 631). Världens oljeförbrukning kommer uppskattningsvis att uppgå till 115 miljoner fat per dag år 2020, jämfört med ca 77 miljoner fat per dag 2000. Transportsektorn skulle 2020 stå för 71 % av den slutförbrukningen av olja. Störningar i tillgången har under de senaste åren tydligt visat på hur instabilt råoljepriset är och hur snabbt ett högt oljepris kan leda till ekonomiska och sociala problem. Biobränslen bidrar genom diversifiering till stabilare förhållanden och därmed till en mer tryggad energiförsörjning.

Biobränslen skapar dessutom nya inkomstkällor, i synnerhet inom jord- och skogsbruket. Enligt kommissionens undersökningar skapas 16-26 arbetstillfällen per tusen ton råoljeenheter per år. Skapandet av en EU-marknad för biobränslen skulle även skapa nya möjligheter för kandidatländerna. Inom ramen för den gemensamma jordbrukspolitikerna är det dock nödvändigt med klara villkor för hållbar utvinning av råvaror för biobränsleproduktionen, så att nyttan för miljön garanteras vid framställningen och inte enbart nyttan för konsumtionen. Att omvandla svårhanterligt avfall till hållbara biobränselprodukter ger framför allt stora möjligheter att undvika problemämnena, eftersom de då ingår i det ekologiska kretsloppet.

Kommissionen hävdar själv i sitt meddelande (KOM(2001) 547): ”Det är ingen tvekan om att det är önskvärt med politiska åtgärder för att främja användningen av biobränslen inom EU i syfte att uppnå en hållbar utveckling, minskning av koldioxidutsläppen och en tryggad energiförsörjning tillsammans med de positiva bieffekterna för landsbygdsutvecklingen och jordbrukspolitikerna.”

Kommissionens meddelande om alternativa bränslen för vägtransport och om åtgärder för att främja användningen av biobränslen (KOM(2001) 547) innehåller två förslag, dels ett förslag till direktiv om främjande av biobränslen för transport, dels ett förslag till direktiv om ändring av direktiv 92/81/EEG. Dessa båda förslag måste behandlas tillsammans. I kommissionens förslag om främjande av biobränslen fastställs att andelen biobränslen skall öka till 5,75 %

senast 2010. Förslaget ligger i linje med målen i vitboken ”Energi för framtiden: Förnybara energikällor” och med målen i grönboken om energiförsörjning. Förslaget välkomnas starkt och bör därför genomföras snabbt.

ÄNDRINGSFÖRSLAG

Utskottet för miljö, folkhälsa och konsumentfrågor uppmanar utskottet för industrifrågor, utrikeshandel, forskning och energi att som ansvarigt utskott infoga följande ändringsförslag i sitt betänkande:

Kommissionens förslag¹

Parlamentets ändringar

Ändringsförslag 1 Titel

Förslag till EUROPAPARLAMENTETS
OCH RÅDETS DIREKTIV om främjande
av **biobränslen** för transport

Förslag till EUROPAPARLAMENTETS
OCH RÅDETS DIREKTIV om främjande
av **klimatneutrala drivmedel** för transport
*(Detta ändringsförslag gäller hela texten.
Om det antas medför det att motsvarande
ändringar måste göras i hela texten.)*

Motivering

Syftet med direktivet är att minska klimatpåverkan från transportsektorn. Detta ska åstadkommas genom att byta fossila drivmedel mot drivmedel som innebär mindre utsläpp av klimatpåverkande gaser. Hit hör främst koldioxid, men även andra gaser som till exempel metan och lustgas.

Att enbart utgå från råvaran till drivmedlen och slå fast att den skall vara biomassa innebär ett för snävt perspektiv. Istället borde man utgå från ett livscykelperspektiv, och väga in utsläpp av klimatgaser från hela tillverkningskedjan, från råvaruproduktion och tillverkningsprocesser.

Det finns exempel på produktion av biobränslen där de genomsnittliga utsläppen av klimatförändrande gaser är högre än om motsvarande fossila bränslen hade använts. Direktivet bör formuleras på ett sådant sätt att detta förhindras och att minskade utsläpp av klimatförändrande gaser från biobränsleproduktion främjas.

Att inrikta sig på biomassa som råmaterial hindrar också andra klimatneutrala alternativ och tekniska framsteg. Ett exempel är användning av förnybar el som bränsle eller till produktion av vätgas. Det är också möjligt att metoder kommer att utvecklas där fossila råmaterial används men där inga utsläpp av klimatförändrande gaser förekommer p.g.a. att ny teknik

¹ EGT C 103 E, 30.4.2002, s. 205.

används, som t.ex. kolsänkor.

Ändringsförslag 2
Skäl 2a (nytt)

(2a) Det finns dock ett brett spektrum av förnybar biomassa som kan användas till att producera biobränslen och som härrör från jordbruks- och skogsodling samt från rester och avfall från skogsbruk och skogs-, jordbruks- och livsmedelsindustrin. I vissa fall går det även att utvinna proteinrika vegetariska biprodukter som kan användas till djurfoder.

Motivering

För att det skall vara möjligt att använda naturresurserna på ett omsorgsfullt och rationellt sätt, såsom fastslås i skäl 2, är det nödvändigt att använda de olika resurser som finns tillgängliga och som främjar produktion av biobränslen. Det förefaller dessutom som att denna åtgärd möjliggör produktion av användbara biprodukter på andra områden.

Ändringsförslag 3
Skäl 2b (nytt)

(2b) Nettotillskotten av klimatgaser under drivmedlens hela livscykel är avgörande. Detta måste beaktas i definitionen av klimatneutrala bränslen, samt utgöra en drivkraft i utvecklingen av nya produkter och produktionsprocesser. Det kan visa sig vara möjligt att framställa bränslen från andra källor än biomassa och ändå minska nettoutsläppen av klimatgaser i betydande omfattning.

Motivering

Ett livscykelperspektiv är avgörande för att direktivet skall få avsedd effekt. En synsätt som utgår från livscykeln snarare än utifrån vilken råvara som används öppnar också för utveckling av miljömässigt bättre tillverkningsprocesser och nya typer av drivmedel.

Ändringsförslag 4
Skäl 3a (nytt)

(3a) I Europeiska kommissionens vitbok

om den gemensamma trafikpolitiken (KOM (2001) 371) beräknar kommissionen att koldioxidutsläppen från transportsektorn mellan 1990 och 2010 kommer att öka med 50 % till 1 113 miljoner ton, och anser att vägtransportsektorn bär det tyngsta ansvaret eftersom denna svarar för 84 % av de transportrelaterade koldioxidutsläppen. I vitboken krävs därför av miljöskäl att oljeberoendet (för närvarande 98 %) inom transportsektorn skall minska genom användning av alternativa bränslen såsom biobränslen.

Motivering

Biobränslen är koldioxidneutrala och bidrar till att skydda klimatet.

Ändringsförslag 5 Skäl 4

(4) En ökad användning av biodrivmedel **utgör** en del av det åtgärds paket som krävs för att följa Kyotoprotokollet, liksom av andra strategier för att uppfylla ytterligare åtaganden.

(4) En ökad användning av biodrivmedel **kan utgöra** en del av det åtgärds paket som krävs för att följa Kyotoprotokollet, liksom av andra strategier för att uppfylla ytterligare åtaganden, **förutsatt att produktionen av dessa drivmedel är hållbar och att koldioxidutsläppen minskar. Man måste dock beakta att studier om användning av biomassa visar att det är bättre för miljön att all biomassa bränns i stationära kraftvärmeanläggningar än att flytande biobränslen framställs.**

Motivering

Kommissionen borde inte enbart fokusera på användningen av biodrivmedel inom transportsektorn, utan införa strategier som främjar användningen av biomassa i stationära anläggningar.

Ändringsförslag 6 Skäl 5

(5) En ökad användning av biodrivmedel är ett av flera sätt för gemenskapen att påverka den globala marknaden för drivmedel och

(5) En ökad användning av biodrivmedel, **utan att för den skulle utesluta användning av andra möjliga alternativ till fossila**

således energiförsörjningstryggheten på medellång och lång sikt.

bränslen, är ett av flera sätt för gemenskapen att **minska energiberoendet och** påverka den globala marknaden för drivmedel och således energiförsörjningstryggheten på medellång och lång sikt. **Detta bör dock inte minska vikten av att den befintliga gemenskapslagstiftningen om bränslekvalitet, fordonsutsläpp och luftkvalitet efterlevs.**

Motivering

Även om syftet med detta direktiv är att underlätta ökad användning av biobränslen inom transportsektorn bör man också beakta den möjlighet som andra alternativa bränslen ger när det gäller att uppfylla de olika målen för användning av biobränslen, t.ex. minskning av koldioxidutsläppen, hållbar utveckling, landsbygdens utveckling m.m. Ett annat syfte med att främja biobränslen är att minska Europeiska unionens energiberoende.

Ändringsförslag 7 Skäl 5a (nytt)

(5a) Politiken rörande forskning om biobränslen och alternativa bränslen bör fortsätta och förstärkas på såväl gemenskapsnivå som nationell nivå med tanke på de potentiella vinster som dessa bränslen innebär för Europeiska unionen på miljöområdet samt det ekonomiska och sociala området. Politiken bör omfatta alla typer av bränslen, samtliga transportmedel och motorfordon. Forskningspolitiken bör dessutom omfatta och inbegripa undersökningar om andra åtgärder än tekniska åtgärder (förbättring av trafikflödet, modulering av transportmedel m.m.).

Motivering

Alla transportmedel, inbegripet flyget, bör kunna dra nytta av forskningen för att möjliggöra användning av biobränslen och alternativa bränslen och för att kunna fastställa fördelarna med att använda dessa istället för konventionella bränslen. Forskningen bör fortsätta och förstärkas när det gäller förbättrade tekniska standarder för bilar och motortrafik.

Med tanke på de utmaningar som minskningen av luftföroreningar och kampen mot klimatförändringar innebär bör även forskningen om andra åtgärder än tekniska åtgärder

fortsätta, och vara en fullvärdig del av gemenskapens och medlemsstaternas forskningspolitik om kampen mot klimatförändringarna.

Ändringsförslag 8
Skäl 5a (nytt)

(5a) Att nya typer av drivmedel uppfyller erkända tekniska standarder är ett villkor för att de ska accepteras i större omfattning av konsumenter och fordonstillverkare, och därmed kunna uppnå en spridning på marknaden. Tekniska standarder är också utgångspunkten för krav på och uppföljning av utsläpp.

Nya typer av drivmedel kan få svårigheter att klara av dagens tekniska standarder, som i stor utsträckning är utvecklade för konventionella, fossila drivmedel. Kommissionen och standardiseringsorganen bör övervaka utvecklingen och aktivt anpassa och utveckla standarder så att nya typer av drivmedel kan införas, med bibehållna krav på miljömässiga prestanda.

Motivering

Tekniska standarder är avgörande för att nya typer av drivmedel skall kunna introduceras och spridas. Samtidigt är dagens standarder för t ex bensin och diesel helt baserade på petroleumbaserade produkter som är processade i oljeraffinaderi. Därmed innehåller de tekniska parametrar som drivmedel med delvis annan sammansättning och tillverkade med andra processer inte klarar av. Tekniska standarder är också avgörande för att säkerställa emissionsegenskaper från motorer, hållbarhet på reningsutrustning, tillverkarnas motorgarantier med mera. Framsynt och proaktiv utveckling av tekniska standarder kan initiera utveckling och introduktion av nya typer av drivmedel och blandningar av drivmedel.

Ändringsförslag 9
Skäl 6

(6) Främjandet av användningen av biodrivmedel i enlighet med **goda** jordbruksmetoder kommer att medföra nya möjligheter till hållbar landsbygdsutveckling

(6) Främjandet av användningen av biodrivmedel i enlighet med **hållbara** jordbruksmetoder kommer att medföra nya möjligheter till hållbar landsbygdsutveckling inom ramen för en gemensam jordbrukspolitik **som är mer inriktad på den**

inom ramen för en **mer marknadsinriktad** gemensam jordbrukspolitik.

europiska marknadens behov, en levande landsbygd och ett mer mångsidigt jordbruk. Odling av växter som skall användas för att framställa biodrivmedel bör införlivas i de befintliga odlingarna genom växelbruk och bör inte leda till att monokultur skapas. Jordbrukets mångsidiga roll kan utnyttjas och leder till att arbetstillfällen skapas på landsbygden. Man måste upprätta en uppsättning tydliga miljökriterier för produktionen av flytande biodrivmedel i syfte att säkra hållbara jordbruksmetoder. För kandidatländerna skapas också därigenom nya möjligheter som innebär att utvidgningen av Europeiska unionen kan påskyndas.

Motivering

Utveckling av odlingar för framställning av biodrivmedel bör ske genom växelbruk för att gynna miljön, möjliggöra förnyelse av jorden och minska användningen av insatsvaror.

Genom framställning av biodrivmedel kan landsbygdens mångskiftande roll visas på bästa sätt. Ytterligare arbetstillfällen kan skapas på landsbygden.

Nya inkomstbringande möjligheter uppstår på jordbruksområdet, något som har positiva konsekvenser för utvidgningen av Europeiska unionen.

Ändringsförslag 10

Skäl 9

(9) Den bästa metoden för att öka andelen biodrivmedel på de nationella marknaderna avgörs av tillgången på resurser och råvaror, av den nationella politiken för att främja biodrivmedel och av skattebestämmelser. **Detta är därför något som oljeföretag och andra berörda parter i så stor utsträckning som möjligt bör besluta om.**

(9) Den bästa metoden för att öka andelen biodrivmedel på de nationella marknaderna **och gemenskapens marknad** avgörs av tillgången på resurser och råvaror, av den nationella politiken **och gemenskapspolitiken** för att främja biodrivmedel och av skattebestämmelser.

Motivering

Det är motsägelsefullt att presentera en bästa metod och sedan ange att beslutet rörande denna metod skall överlätas till de olika berörda parterna.

Ändringsförslag 11
Skäl 11a (nytt)

(11a) Den ökade användningen av biodrivmedel måste åtföljas av en noggrann analys av hur utvinningen, förädlingen och konsumtionen av råvarorna för dem påverkar miljön. Att använda mera biodrivmedel ställer sig förnuftigt endast om miljökonsekvenserna skulle bli klart fördelaktiga jämfört med vad de är då konventionella bränslen används. Vad som framför allt bör undersökas är kraven på odlingsareal, inverkan av att jordbruket bedrivs intensivare, förhållandet till alternativa sätt att hållbart utnyttja markarealerna, vattenskyddet, energieffektiviteten, de potentiella utsläppen av växthusgaser, egenskaperna vid förbränning och partikelbildningen.

Motivering

Ingen motivering behövs.

Ändringsförslag 12
Skäl 11b (nytt)

(11b) Främjande av produktion och användning av biodrivmedel bidrar till en minskning av energiberoendet och utsläpp av växthusgaser. Dessutom kan biodrivmedel användas i de nuvarande fordonen och i det nuvarande bränslesystemet för fordon, vilket innebär att inga dyra investeringar behövs i infrastruktur och fordon.

Motivering

De ekologiska och energipolitiska fördelarna med ökad användning av biodrivmedel är uppenbara, i synnerhet som motordrivna fordon kan använda biodrivmedel utan dyrbara investeringar.

Ändringsförslag 13
Skäl 12a (nytt)

(12a) Den ökade användningen av biodrivmedel med de avsevärda kostnader den för med sig kan motiveras endast om det fastställts att man inte skulle få ett bättre utbyte i form av positiva konsekvenser för miljön om de ekonomiska resurserna användes på annat sätt (t. ex. optimering av motorfordon, mobilt och stationärt energisparande, t. ex. med hjälp av nya värmesystem och isolering av byggnader).

Motivering

Ingen motivering behövs.

Ändringsförslag 14
Skäl 12b (nytt)

(12b) För närvarande kan inte alla de biodrivmedel som erbjuds på marknaden uppfylla rigorösa kriterier på miljöeffektivitet. Produktionen av dem är delvis mycket energikrävande och ger upphov till stora utsläpp av klimatförändrande gaser. På den här punkten kan dock den tekniska utvecklingen få till stånd förbättringar. Därför behövs det insatser till förmån för forskning och teknisk utveckling inom området miljöanpassade biodrivmedel.

Motivering

På lång sikt är det förnuftigt att använda biodrivmedel endast om det varken förbrukas alltför mycket energi eller släpps ut alltför mycket växthusgaser som skadar klimatet i samband med produktionen av dem. Därför behövs det stöd till forskning på detta område.

Ändringsförslag 15
Skäl 12c (nytt)

(12c) Ökad användning av biobränslen bör åtföljas av en noggrann analys av de miljömässiga, ekonomiska och sociala konsekvenserna för att kunna fatta beslut

om huruvida det är lämpligt att öka andelen biobränslen i förhållande till konventionella bränslen.

Motivering

Beslutet att öka andelen biobränslen i förhållande till konventionella bränslen bör fattas på grundval av en noggrann analys. Analysen bör dock inte endast grundas på de miljömässiga fördelarna jämfört med konventionella bränslen, utan också omfatta de ekonomiska och sociala konsekvenserna av utvecklingen och främjandet av biobränslen för att uppnå gemenskapens mål beträffande hållbar utveckling.

Ändringsförslag 16
Skäl 13a (nytt)

(13a) Av kostnadsskäl och med hänsyn tagen till den ekologiska balansen överlag är det ofta förnuftigt att använda biomassa för produktion av värme eller, i förekommande fall, av el. Därför lägger kommissionen fram ett förslag för att stimulera användning av biomassa inom hela gemenskapen.

Motivering

För närvarande är det fortfarande mycket dyrt och delvis inte till fördel för den ekologiska balansen överlag att använda biomassa för produktion av drivmedel. Direkt biomassabaserad produktion av värme och el kunde erbjuda fördelar. Därför måste det också införas ett styrmedel med tanke på detta.

Ändringsförslag 17
Artikel 1

I detta direktiv fastställs att en minimiandel ***biodrivmedel*** skall ersätta ***diesel eller bensin*** i samtliga medlemsstater.

I detta direktiv fastställs att en minimiandel ***klimatneutrala drivmedel*** skall ersätta ***fossila bränslen som diesel, bensin, fotogen eller eldningsolja*** i samtliga medlemsstater.

Motivering

Hela transportsektorns klimatpåverkan bör omfattas, och inte enbart landtransporter. Därmed bör transporter till sjöss och i luften inkluderas. Visserligen är det p.g.a. ekonomiska och tekniska skäl delvis svårare att ersätta drivmedel till fartyg och flygplan, men det är inte ett skäl att utesluta dessa transportmedel.

Ändringsförslag 18
Artikel 2, punkt 1, led a

a) **biodrivmedel**: flytande eller gasformiga drivmedel som **framställs av biomassa**,

a) **klimatneutrala drivmedel**: flytande eller gasformiga drivmedel **för transport** som **producerats på ett sådant sätt att de totala utsläppen av klimatgaser under hela livscykeln är mindre än det fossila drivmedel det ersätter. Klimatneutrala drivmedel kan produceras från biomassa, men kan även produceras ur andra typer av råvaror och energikällor förutsatt att villkoret ovan uppfylls. Mer detaljerade riktlinjer för tillämpning av denna definition kommer att tas fram av kommissionen**,

Motivering

Att definiera klimatneutrala drivmedel är teoretiskt och praktiskt svårare än att definiera biodrivmedel utifrån vilken råvara som används. Men det är en utmaning som bör antas. En rimlig utgångspunkt är att för att kunna anses vara klimatneutral bör ett alternativt drivmedel innebära en reell minskning av utsläppen av klimatgaser med minst hälften, jämfört med motsvarande fossila drivmedel. En mer exakt definition bör tas fram av kommissionen, och den behöver säkert förfinas över tiden. Däremot är det viktigt att redan nu slå fast slutmålet, även om en praktiskt användbar definition inte finns färdig.

Biologiskt nedbrytbar är ett för vagt begrepp då nästan alla material i någon slags mening är biologiskt nedbrytbara. Begreppet har därför förtydligats något.

Ändringsförslag 19
Artikel 2, punkt 1, led b

b) biomassa: den biologiskt nedbrytbara delen av produkter, avfall och restprodukter från jordbruk (bland annat material av vegetabiliskt och animaliskt ursprung), skogsbruk och därmed förknippad industri, liksom den biologiskt nedbrytbara delen av industriavfall och kommunalt avfall,

b) biomassa: **alla organiska ämnen som produceras genom odling av växter eller djuruppfödning eller verksamhet bland människor eller djur vilken kan utnyttjas till energiproduktion eller andra ändamål, samt** den biologiskt nedbrytbara delen av produkter, avfall och restprodukter från jordbruk (bland annat material av vegetabiliskt och animaliskt ursprung), skogsbruk och därmed förknippad industri, liksom den biologiskt nedbrytbara delen av industriavfall och kommunalt avfall,

Motivering

Biomassa som används till produktion av biobränslen är inte endast begränsad till den nedbrytbara delen av produkter, avfall och restprodukter, utan omfattar även organiska ämnen som används till produktion av biobränslen.

Ändringsförslag 20 Artikel 2, punkt 1, led ca (nytt)

ca) transport: innebär transport på land, till sjöss och i luft.

Motivering

Omfattningen av detta direktiv bör vara transporter överhuvudtaget, dvs även till sjöss och i luft.

Ändringsförslag 21 Artikel 2, punkt 2

2. De produkter som anges i del A i bilagan skall anses ***vara biodrivmedel.***

2. De produkter som anges i del A i bilagan skall anses ***som exempel på möjliga klimatneutrala drivmedel. Förteckningen är inte uttömmande. Om drivmedlen verkligen uppfyller kraven på att vara klimatneutrala beror på de samlade utsläppen av klimatgaser i samband med produktion av råvaror samt tillverkningsprocesser.***

Motivering

Att definiera klimatneutrala drivmedel är teoretiskt och praktiskt svårare än att definiera biodrivmedel utifrån vilken råvara som används. Men det är en utmaning som bör antas. En rimlig utgångspunkt är att för att kunna anses vara klimatneutral bör ett alternativt drivmedel innebära en reell minskning av utsläppen av klimatgaser med minst hälften, jämfört med motsvarande fossila drivmedel. En mer exakt definition bör tas fram av kommissionen, och den behöver säkert förfinas över tiden. Däremot är det viktigt att redan nu slå fast slutmålet, även om en praktiskt användbar definition inte finns färdig.

Biologiskt nedbrytbar är ett för vagt begrepp då nästan alla material i någon slags mening är biologiskt nedbrytbara. Begreppet har därför förtydligats något.

Ändringsförslag 22
Artikel 3, punkt 1

1. Medlemsstaterna skall senast den 31 december 2005 se till att den minimiandel biodrivmedel som säljs ***på deras marknader*** uppgår till minst 2 % av all bensin och all diesel som säljs för transportändamål, beräknad på grundval av energiinnehållet, ***och att denna andel ökas i enlighet med tidsplanen i del B i bilagan, så att den skall uppnå minimiandelen vad gäller blandningar.***

1. Medlemsstaterna skall senast den 31 december 2005 se till att den minimiandel biodrivmedel som säljs uppgår till minst 2 % av all bensin och all diesel som säljs för transportändamål, beräknad på grundval av energiinnehållet.

De medlemsstater som inför sådana föreskrifter skall för kommissionen lägga fram en detaljerad rapport om vilka miljökonsekvenser de planerade åtgärderna kommer att föranleda samt en kostnadstablå, varvid det skall tas hänsyn åtminstone till

- ***åtgången av markareal,***
- ***graden av intensifiering av jordbruket,***
- ***användningen av bekämpningsmedel,***
- ***vattenskyddet,***
- ***energieffektiviteten,***
- ***de potentiella utsläppen av växthusgaser,***
- ***egenskaperna vid förbränning.***

Rapporten skall offentliggöras. Kommissionen skall ta den i beaktande i sin rapport till Europaparlamentet och rådet enligt artikel 4.2.

Motivering

Det är mycket viktigt att en bedömning av biobränslenas miljöpåverkan görs innan andelen biobränslen ökar med mer än de 2 % som ställts upp som mål för 2005. De medlemsstater som inför föreskrifter om sådana andelar bör med största noggrannhet lägga fram rapporter om sina erfarenheter.

Ändringsförslag 23
Artikel 3, punkt 1a (ny)

1a. Eventuella ytterligare ökning av biobränslen skall vara föremål för en noggrann utvärdering med en analys av hela livscykeln, fördelar med avseende på koldioxid samt hållbara jordbruksmetoder, vilken Europeiska kommissionen skall genomföra före den 30 juni 2006. Åtgärder enligt artikel 3.1 skall vidtas i nära samarbete med alla berörda parter.

Motivering

Det är mycket viktigt att en bedömning av biobränslenas miljöpåverkan görs innan andelen biobränslen ökar med mer än de 2 % som ställts upp som mål för 2005. Kommissionen bör därför senast den 1 januari 2004 ha utarbetat tydliga kriterier för miljövänliga jordbruksmetoder. Det måste också tydligt anges att biobränslen, i likhet med andra bränslen, måste uppfylla de specifikationer för bränslekvalitet som anges i direktiv 98/70/EG.

Ändringsförslag 24 Artikel 3, punkt 3

3. Medlemsstaterna skall *övervaka effekterna av användningen i icke-anpassade fordon av dieselblandningar som består av över 5 % biodrivmedel och, om så krävs, vidta åtgärder för att* se till att den tillämpliga gemenskapslagstiftningen om *utsläppsnivåer* följs.

3. Medlemsstaterna skall se till att den tillämpliga gemenskapslagstiftningen om *gränsvärden för utsläppen* följs *i de fall då inblandning av biodrivmedel förekommer.*

Motivering

Gemenskapslagstiftningens gränsvärden för utsläpp måste följas också i samband med att det används bränslen i vilka det inblandats biodrivmedel.

Ändringsförslag 25 Artikel 3a (ny)

Artikel 3a

Medlemsstaterna skall i sina åtgärder ta hänsyn till vilken respektive inverkan på den ekologiska balansen överlag som de olika biodrivmedlen har och i första hand främja sådana biodrivmedel som kan

uppvisa en mycket gynnsam inverkan på den ekologiska balansen.

Motivering

Det är inte förnuftigt att ge precis lika mycket stöd till sådana biodrivmedel som har en dålig inverkan på miljön som till sådana som på det hela taget påverkar den ekologiska balansen gynnsamt. Teknikens framsteg bör därför stödjas också genom att stödet i första hand går till särskilt effektiva metoder. Av praktiska skäl bör detta till en början överlätas till medlemsstaterna.

Ändringsförslag 26
Artikel 4, punkt 1

1. Medlemsstaterna skall före den 1 juli varje år rapportera till kommissionen det föregående årets totala försäljning av drivmedel och andelen biodrivmedel av denna försäljning.

1. Från och med den 1 januari 2005 skall medlemsstaterna vartannat år informera kommissionen om de åtgärder som vidtagits och de framsteg som gjorts beträffande främjande av biobränslen i syfte att uppnå målet med en minimiandel motsvarande 2 % biobränsle av det bränsle som säljs på deras marknader den 31 december 2005. De skall också informera kommissionen om de utvärderingar som gjorts om de miljömässiga, ekonomiska och sociala konsekvenserna av den ökade andelen biobränslen på deras marknader.

Medlemsstaterna skall före den 1 juli varje år rapportera till kommissionen det föregående årets totala försäljning av drivmedel och andelen biodrivmedel av denna försäljning.

Motivering

Medlemsstaterna skall lägga fram denna information så att kommissionen kan fullgöra sina skyldigheter enligt punkt 2 i denna artikel.

Ändringsförslag 27
Artikel 4, punkt 1a (ny)

1a. Medlemsstaterna skall vidta lämpliga åtgärder för att informera konsumenterna om möjligheterna att använda

biodrivmedel.

Motivering

Välinformerade medborgare är absolut nödvändigt för att åtgärderna skall bli framgångsrika.

Ändringsförslag 28 Artikel 4, punkt 2

2. Kommissionen skall före den 31 december 2006 ***lämna en rapport*** till Europaparlamentet och rådet om framstegen när det gäller användningen av biodrivmedel i medlemsstaterna, de ekonomiska aspekterna och miljökonsekvenserna av ***en ytterligare ökning av andelen biodrivmedel.*** Med utgångspunkt i denna rapport skall kommissionen, ***om så krävs, föreslå en anpassning av de*** mål som anges i artikel 3.

2. Kommissionen skall före den 31 december 2006 ***och därefter vartannat år utarbeta en utvärderingsrapport*** till Europaparlamentet och rådet om framstegen när det gäller användningen av biodrivmedel i medlemsstaterna, de ekonomiska aspekterna och miljökonsekvenserna ***av den rådande situationen samt*** av en ytterligare ökning av andelen biodrivmedel. ***Kommissionen skall med i samband med detta utarbeta en specifik miljökonsekvensbedömning och i den skall det ingå en omfattande livscykelanalys av användningen av biodrivmedel.*** Med utgångspunkt i denna rapport skall kommissionen föreslå ***Europaparlamentet och rådet nya mål för biobränslen i enlighet med*** artikel 3.

Motivering

Det är mycket viktigt att en bedömning av biobränslenas miljöpåverkan görs innan andelen biobränslen ökar med mer än de 2 % som ställts upp som mål för 2005. Kommissionen bör därför senast den 1 januari 2004 ha utarbetat tydliga kriterier för miljövänliga jordbruksmetoder.

Det måste också tydligt anges att biobränslen, i likhet med andra bränslen, måste uppfylla de specifikationer för bränslekvalitet som anges i direktiv 98/70/EG.

Det första delmålet skall uppnås senast redan 2005. En utvärdering om framstegen bör inledas så snart som möjligt.

Ändringsförslag 29 Artikel 4, punkt 2a (ny)

2a. Kommissionen skall i samarbete med Europeiska standardiseringsorganet föreslå lämpliga standarder för bioetanol. Innan dessa standarder finns tillgängliga skall medlemsstaterna följa de brukliga internationella standarderna för bioetanol, förutsatt att de slutliga blandningarna uppfyller den nuvarande lagstiftningen om bränslekvalitet som t.ex. direktiv 98/70/EG.

Motivering

Internationellt erkända standarder bör tillämpas tills europeiska standarder träder i kraft.

Ändringsförslag 30
Artikel 5, stycke 1

Bilagan får anpassas till den tekniska utvecklingen i enlighet med förfarandet som avses i artikel 6.2.

Del A i bilagan får anpassas till den tekniska utvecklingen i enlighet med förfarandet som avses i artikel 6.2, med hänsyn till bränslets kvalitet och renhet samt till fordonsmaterialens kompatibilitet.

Motivering

Ingen motivering behövs.

Ändringsförslag 31
Artikel 5, stycke 1a (ny)

1a. I enlighet med förfarandet i artikel 6 skall, i de fall då det saknas specifikationer för biodrivmedel, sådana omedelbart fastställas så att det vid användningen av biodrivmedel inte uppstår några problem i förhållande till de nuvarande specifikationerna för drivmedel och motorer.

Alla biodrivmedel som saluförs inom EU skall uppfylla kraven i direktiv 1998/70/EG, CEN-standarderna samt kraven i gemenskapens lagstiftning om bilavgaser.

Motivering

Ingen motivering behövs.

Ändringsförslag 32
Artikel 5, stycke 2a (nytt)

Kommissionen får på grundval av den information som medlemsstaterna skall tillhandahålla enligt artikel 4.1 undanta en medlemsstat från skyldigheten att uppnå målen i artikel 3.1 om denna medlemsstat har särskilda svårigheter att göra det och begär dispens.

Motivering

Medlemsstater som har svårt att uppnå 2 %-målet till 2005 skall ges möjlighet att begära förlängning, ett förslag som även industriutskottets föredragande, Ayuso González, lagt fram.

Ändringsförslag 33
Artikel 5a (ny)

Artikel 5a

Det bör fastställas miljöeffektivitetskriterier för användningen av biodrivmedel.

Motivering

På lång sikt bör i hela Europa framför allt sådana biodrivmedel främjas som uppvisar hög effektivitet. Detta innebär att det skall släppas ut så lite växthusgaser som möjligt i samband med att de produceras och även att övriga skadeverkningar på miljön skall vara så små som möjligt.

Ändringsförslag 34
Bilaga, avsnitt A, stycke 2

”biodiesel”: flytande bränsle av dieselkvalitet som framställs av biomassa eller använd frityrolja och som används som biobränsle,

utgår

Motivering

Endast biobränslen som framställs av den biologiskt nedbrytbara delen av avfall och restprodukter från jordbruk (bland annat material av vegetabiliskt och animaliskt ursprung), skogsbruk och därmed förknippad industri eller den biologiskt nedbrytbara delen av industriavfall och kommunalt avfall som råmaterial bör främjas. Tyvärr omfattas enbart några av de nämnda bränslena av skattelättnader i förslaget till rådets direktiv om ändring av direktiv 92/81/EEG vad gäller möjligheten att tillämpa nedsatta punktskatter på vissa mineraloljor som innehåller biobränslen och på biobränslen.

Ändringsförslag 35
Bilaga, avsnitt A, stycke 3

Kommissionens förslag

År	%	Av vilket biobränslen i blandningar skall utgöra minst (%)
2005	2	-
2006	2,75	-
2007	3,5	-
2008	4,25	-
2009	5	1
2010	5,75	1,75

Parlamentets ändringar

År	%	Av vilket biobränslen i blandningar skall utgöra minst (%)
2005 ¹	2	-
<i>¹ Ytterligare minimiandelar skall fastslås i enlighet med det förfarande som anges i artikel 3.</i>		

Motivering

I överensstämmelse med ändringsförslaget till artikel 3.1.

17 april 2002

YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR JORDBRUK OCH LANDSBYGDENS UTVECKLING

till utskottet för industrifrågor, utrikeshandel, forskning och energi

över förslaget till rådets direktiv om främjande av biobränslen för transport
(KOM(2001) 547 – C5-0684/2001 – 2001/0265(COD))

Föredragande: Danielle Auroi

ÄRENDETS GÅNG

Vid utskottssammanträdet den 19 februari 2002 utsåg utskottet för jordbruk och landsbygdens utveckling Danielle Auroi till föredragande.

Vid utskottssammanträdena den 15 och 17 april 2002 behandlade utskottet förslaget till yttrande.

Vid det sistnämnda sammanträdet godkände utskottet enhälligt nedanstående ändringsförslag.

Följande ledamöter var närvarande vid omröstningen: Joseph Daul (ordförande), Friedrich-Wilhelm Graefe zu Baringdorf, Albert Jan Maat, María Rodríguez Ramos (vice ordförande), Danielle Auroi (föredragande), Gordon J. Adam, Alexandros Baltas (suppleant för Vincenzo Lavarra), Carlos Bautista Ojeda, Sergio Berlato, Niels Busk, Arlindo Cunha, Michl Ebner, Christel Fiebiger, Francesco Fiori, Jean-Claude Fruteau, Georges Garot, Lutz Goepel, Willi Görlach, Liam Hyland, Elisabeth Jeggle, Salvador Jové Peres, Hedwig Keppelhoff-Wiechert, Heinz Kindermann, Astrid Lulling (suppleant för Christos Folias), Xaver Mayer, Jan Mulder (suppleant för Giovanni Procacci), Karl Erik Olsson, Neil Parish, Ioannis Patakis (suppleant för Dimitrios Koulourianos), Mikko Pesälä, Christa Prets (suppleant för María Izquierdo Rojo), Encarnación Redondo Jiménez, Agnes Schierhuber, Dominique F.C. Souchet, Robert William Sturdy och Eurig Wyn (suppleant för Giorgio Celli).

KORTFATTAD MOTIVERING

Detta förslag till direktiv syftar till att främja ökad användning av biobränslen för transporter inom EU. Tre mål har ställts upp som rör ekonomiska, ekologiska och sociala aspekter.

Att få en balans i vägtrafiken

Även om förslaget går i rätt riktning, så finns det obalans i det. Man försummar aspekten att det är nödvändigt att minska vägtrafiken till förmån för komplementära transporter, vilka är ensamma om att ha en gynnsam effekt på klimatförändringen. Svagheten i förslaget är att det inte ifrågasätter vägtrafiken. Alla initiativ som gör det möjligt att minska behovet av fossila bränslen måste uppmuntras. Man måste upphöra med att systematiskt helt rikta in sig mot vägtrafiken. Dess negativa effekter på människors säkerhet och på miljön är sedan länge välkända.

Att utveckla biobränslen inom ramen för en hållbar utveckling

Det föreslås att arealuttag för oljeväxter (raps) skall användas, trots de restriktioner som införts genom Blair House-avtalet, eller spannmål (vete, majs), för vilka produktionen endast underkastas konkurrensreglerna. Detta kan endast vara en marginell åtgärd, eftersom arealuttag är mer till nytta för proteinväxter.

Man måste dock undvika att utvecklingen av biobränslen vidmakthåller ensädesbruk som skadar miljön (produktionsfaktorer, konstbevattning, nitrater, bekämpningsmedel, utarmning av jorden m.m.) och den biologiska mångfalden. Växelbruk är däremot gynnsamt för att berika jorden, och växelbruk måste därför uppmuntras i detta sammanhang.

Landsbygdens utveckling bör vara ett prioriterat område i den gemensamma jordbrukspolitiken och grundas på en hållbar utveckling. Det är därför nödvändigt att se till att dessa projekt för odling av biobränslen överensstämmer med gemenskapslagstiftningen om biologisk mångfald.

Innovativa vägar

Ett problem uppstår också för avgränsningen av jordbrukspolitiken. Väl avgränsade odlingar kan göra det möjligt att behålla och utveckla sysselsättningen inom jordbruket och på landsbygden (återvinning av avfall, företag som framställer biodiesel, etanol, m.m.) Det är en fråga om politisk vilja.

Produktionen av vegetabiliska råvaror för framställning av biobränslen bör enligt dem som är rädda för utvidgningen inte ”erbjudas” de central- och östeuropeiska länderna, vilket samtidigt skulle undanröja intern konkurrens inom andra jordbrukssektorer. Det måste dock råda balans mellan olika regioner för dessa typer av produktion.

Det finns en annan positiv punkt: att uppmuntra framställning av biobränslen av sekundär biomassa genom återvinning: halm och cellulosa från skogsbruk. Frityrolja och t.o.m. avfall från djur som inte är tillåtet som föda (fett, talg och kadavermjöl) kan också omvandlas till

biobränslen.

Hänsyn måste också tas till att det finns skillnader mellan biobränslen. Biodiesel förorenar mer än bioetanol, vars energibalans är mer positiv. Väte från sekundär biomassa, som ännu befinner sig på forskningsstadiet, förefaller vara mycket intressant, eftersom det inte ger upphov till några atmosfäriska utsläpp. Framför allt får man inte stanna vid att göra ett slutligt val av inriktning.

Energianalys

Det är nödvändigt att göra en energianalys över olika typer av grödor för att se vilka växter som är mest effektiva. Man vet t.ex. att sockerbetor ger bättre avkastning än raps. Etanol som utvunnits ur betor förorenar dessutom mindre än biodiesel som framställts av raps.

Två sätt att införa biobränslen

Den viktigaste aspekten i förslaget är skatterna. Det är ett val som är avhängigt medlemsstaternas vilja, och som redan gjorts av sex av EU:s medlemsstater. Det krävs därför att man inför ett tvingande rättsligt instrument som fastställer kvoter för biobränsle.

Medlemsstaterna måste emellertid få möjlighet att välja mellan två olika system, eller en kombination av dessa båda system, nämligen blandat biobränsle (biobränsle blandas med konventionella bränslen) eller användning av fordon (bundna transportmedel) som helt drivs med biobränsle. De stora fordonstillverkarna i EU arbetar med motorer som helt och hållet drivs med etanol. För att biobränslena skall bli framgångsrika krävs alltså att skatteåtgärderna blir obligatoriska, och att jordbrukarna ges skattelättnader om de använder biobränsle i jordbruket.

Sammanfattning

Kommissionens satsning att främja användningen av biobränslen är ett utmärkt initiativ som kan få positiva effekter för både sysselsättningen, miljön och ekonomin. För att helt lyckas med övergången till en ny energipolitik måste emellertid jordbruks- och skatteaspekterna vara särskilt samstämda, och transportererna måste komplettera varandra. Detta direktiv är det första steget mot alternativ till användningen av fossila bränslen, som man måste fortsätta att hushålla med. I synnerhet biomassa i olika former bör på sikt kunna utgöra en dryg tredjedel av den energi som förbrukas.

ÄNDRINGSFÖRSLAG

Utskottet för jordbruk och landsbygdens utveckling uppmanar utskottet för industrifrågor, utrikeshandel, forskning och energi att som ansvarigt utskott infoga följande ändringsförslag i sitt betänkande:

Kommissionens förslag¹

Parlamentets ändringar

Ändringsförslag 1 Skäl 2a (nytt)

(2a) Det finns dock ett brett spektrum av förnybar biomassa som kan användas till att producera biodrivmedel och som härrör från jordbruks- och skogsodling samt från rester och avfall från skogsbruk och skogs-, jordbruks- och livsmedelsindustrin. I vissa fall går det även att utvinna proteinrika vegetariska biprodukter som kan användas till djurfoder.

Motivering

I enlighet med resonemanget i skäl 2 måste ett "varsamt och rationellt" utnyttjande innebära att åtgärder vidtas på området för biodrivmedel på grund av resursernas överflöd och mångfald (framför allt vad gäller avfall). Dessutom ger produktionen av biodrivmedel normalt sett upphov även till biprodukter som är användbara inom andra industrier.

Ändringsförslag 2 Skäl 5a (nytt)

(5a) I medlemsstaternas forskning om ökad användning av biodrivmedel bör flygbränsle inbegripas i programmen för att utreda om det är tekniskt möjligt och ändamålsenligt ur säkerhetssynpunkt att använda biodrivmedel blandat med flygbränsle för exempelvis flygtransporter.

¹ Ännu ej offentliggjort i EGT.

Motivering

För flygbränsle gäller särskilda skatteregler. Forskningen bör dock ändå omfatta denna typ av bränsle.

Ändringsförslag 3 Skäl 5b (nytt)

(5b) Att främja användningen av biodrivmedel inom transporter är endast ett steg på vägen mot en effektivare användning av biomassa, vilket på sikt gör det möjligt att utveckla biodrivmedlen ytterligare och i synnerhet väte från denna biomassa.

Motivering

Detta direktiv är ett första steg mot ett verkligt och dagligt alternativ till de fossila bränslena. Det bör fungera som utgångspunkt för nya, miljövänligare och hållbarare alternativ.

Ändringsförslag 4 Skäl 5c (nytt)

(5c) I medlemsstaternas forskning om ökad användning av biodrivmedel bör forskning om väte på ett tydligt sätt inbegripas och den bör främjas inom ramen för sjätte ramprogrammet för forskning och teknisk utveckling.

Motivering

Forskning om väteanvändning, en produkt från sekundär biomassa, öppnar ett mycket intressant perspektiv mot rena och förnybara bränslen. Främjande av och ökad användning av biodrivmedel bör alltså vara en etapp på vägen mot helt ekologiska och hållbara lösningar.

Ändringsförslag 5 Skäl 6

(6) Främjandet av användningen av biodrivmedel i enlighet med goda jordbruksmetoder kommer att medföra nya

(6) Främjandet av användningen av biodrivmedel i enlighet med goda jordbruks- och skogsbruksmetoder som

möjligheter till hållbar landsbygdsutveckling inom ramen för en mer marknadsinriktad gemensam jordbrukspolitik.

tas upp i bestämmelserna om den gemensamma jordbrukspolitiken kommer att medföra nya möjligheter till hållbar landsbygdsutveckling inom ramen för en mer marknadsinriktad gemensam jordbrukspolitik. **Jordbrukets mångsidiga roll kan utnyttjas och leder till att arbetstillfällena skapas på landsbygden.**

Motivering

Ingen motivering behövs. En hållbar landsbygdsutveckling uppnås genom hållbara jordbruks-, skogsbruks- och produktionsmetoder, dvs. metoder för områdesförvaltning.

Genom produktion av biodrivmedel kan jordbrukets mångsidiga roll visas på bästa sätt. Ytterligare arbetstillfällen kan skapas på landsbygden

Ändringsförslag 6 Skäl 7a (nytt)

(7a) I enlighet med artikel 4.3 i direktiv 92/81/EG är förbrukningen av mineraloljor inom ett inhägnat anläggningsområde där mineraloljor framställs inte att betrakta som en händelse som föranleder att skattskyldighet inträder, under förutsättning att förbrukningen sker i samband med sådan framställning. Om förbrukningen däremot inte har samband med sådan framställning och särskilt om den sker för fordonsdrift, är den att betrakta som en händelse som föranleder att skattskyldighet inträder. När det gäller biodrivmedel, som definieras i artikel 2.1 a i detta direktiv, bör användning av jordbruksfordon och jordbruksmaskiner inom ett inhägnat anläggningsområde inte betraktas som en händelse som föranleder att skattskyldighet inträder.

Motivering

Jordbrukarna bör uppmuntras att själva framställa biodrivmedel så att de får skattefritt bränsle till de traktorer och motordrivna maskiner som behövs i arbetet.

Ändringsförslag 7
Skäl 8

(8) I sin resolution av den 18 juni 1998 krävde Europaparlamentet att marknadsandelen för biodrivmedel skulle öka till 2 % under de kommande fem åren genom ett åtgärds paket som bland annat omfattar skattebefrielse och fastställande av en obligatorisk andel biobränslen för oljeföretag.

(8) I sin resolution av den 18 juni 1998 krävde Europaparlamentet att marknadsandelen för biodrivmedel skulle öka till 2 % under de kommande fem åren genom ett åtgärds paket som bland annat omfattar skattebefrielse, **ekonomiskt stöd till förädlingsindustrin** och fastställande av en obligatorisk andel biobränslen för oljeföretag, **samtidigt som kommissionen uppmanades att se till att förnybara energikällor används på ett ekologiskt förnuftigt sätt för att förhindra exempelvis en situation där plantering av energigrödor leder till intensiva monokulturer.**

Motivering

Syftet med ändringsförslaget är att på ett mer komplett sätt återge det krav som parlamentet ställde i resolutionen.

Det är viktigt att erinra om att det i resolutionen av den 18 juni 1998 varnas för de oönskade konsekvenser som utvecklingen av biodrivmedlen kan ha för miljön, särskilt genom utvecklingen av det intensiva jordbruket, där stora mängder fossila bränslen används för odlingen.

Ändringsförslag 8
Skäl 9

(9) Den bästa metoden för att öka andelen biodrivmedel på de nationella marknaderna avgörs av tillgången på resurser och råvaror, av den nationella politiken för att främja biodrivmedel och av skattebestämmelser. **Detta är därför något som oljeföretag och andra berörda parter i så stor utsträckning som möjligt bör besluta om.**

(9) Den bästa metoden för att öka andelen biodrivmedel på de nationella marknaderna avgörs av tillgången på resurser och råvaror, av den nationella politiken för att främja biodrivmedel och av skattebestämmelser.

Motivering

Det bör överlåtas åt medlemsstaterna att besluta om vilka villkor som skall gälla för att

uppnå målen i detta direktiv.

Ändringsförslag 9
Skäl 11

(11) Det kommer dock att bli svårt att öka andelen sålda biodrivmedel över en viss nivå utan att vidta åtgärder för att dessa drivmedel skall blandas med fossila bränslen. Medlemsstaterna bör därför sträva efter att minst **1 %** biodrivmedel blandas i den mineralolja som saluförs i gemenskapen. Denna procentandel kommer att anpassas med hänsyn till biodrivmedlets andel av de olika bränslen som säljs i medlemsstaterna och på grundval av ytterligare noggranna undersökningar.

(11) Det kommer dock att bli svårt att öka andelen sålda biodrivmedel över en viss nivå utan att vidta åtgärder för att dessa drivmedel skall blandas med fossila bränslen. Medlemsstaterna bör därför sträva efter att minst **2 %** biodrivmedel blandas i den mineralolja som saluförs i gemenskapen. Denna procentandel kommer att anpassas med hänsyn till biodrivmedlets andel av de olika bränslen som säljs i medlemsstaterna och på grundval av ytterligare noggranna undersökningar.

Motivering

*På grund av ekologiska, jordbruksmässiga och arbetsmarknadspolitiska överväganden är en minimiandel vad gäller blandningar motsvarande **2 %** biodrivmedel nödvändig för introduktion på marknaden, och detta överensstämmer med Europaparlamentets tidigare resolutioner.*

Ändringsförslag 10
Skäl 11a (nytt)

(11a) Främjande av produktion och användning av biodrivmedel bidrar till en minskning av energiberoendet och utsläpp av växthusgaser. Dessutom kan biodrivmedel användas i de nuvarande fordonen och i det nuvarande bränslesystemet för fordon, vilket innebär att inga dyra investeringar behövs i infrastruktur och fordon.

Motivering

De ekologiska och energipolitiska fördelarna med ökad användning av biodrivmedel är uppenbara, i synnerhet som motordrivna fordon kan använda biodrivmedel utan dyrbara investeringar.

Ändringsförslag 11
Artikel 2, punkt 1, led b

b) biomassa: den biologiskt nedbrytbara delen av produkter, avfall och restprodukter från jordbruk (bland annat material av vegetabiliskt och animaliskt ursprung), skogsbruk och därmed förknippad industri, liksom den biologiskt nedbrytbara delen av industriavfall och kommunalt avfall,

b) biomassa: den biologiskt nedbrytbara delen av produkter, avfall och restprodukter från jordbruk **och konverteringsanläggningar** (bland annat material av vegetabiliskt och animaliskt ursprung **såsom fett, talg och mjöl**), skogsbruk och därmed förknippad industri, liksom den biologiskt nedbrytbara delen av industriavfall och kommunalt avfall,

Motivering

Det är tekniskt möjligt att använda slakteriavfall, i synnerhet talg och fetter, som biodrivmedel. Detta användningsområde och detta sätt att ta hand om djuravfallet bör inte bortses ifrån.

Ändringsförslag 12
Artikel 2a (ny)

Artikel 2a

Biodrivmedel är ett intressant verktyg förutsatt att växelbruk tillämpas vid jordbruksproduktionen så att grödorna integreras med befintliga odlingar.

Motivering

Det går inte att främja biodrivmedlen samtidigt som man fortsätter att bedriva intensivt jordbruk. Växelbruk är det bästa sättet att bevara och förnya jordens bördighet.

Ändringsförslag 13
Artikel 3, punkt 1

1. Medlemsstaterna skall senast den **31 december 2005** se till att den minimiandel biodrivmedel som säljs på deras marknader uppgår till minst 2 % av all bensin och all diesel som säljs för transportändamål, beräknad på grundval av energiinnehållet, och att denna andel ökas i

1. Medlemsstaterna skall senast den **31 december 2004** se till att den minimiandel biodrivmedel som säljs på deras marknader uppgår till minst 2 % av all bensin och all diesel som säljs för transportändamål, beräknad på grundval av energiinnehållet, och att denna andel **på**

enlighet med tidsplanen i del B i bilagan, så att den skall uppnå minimiandelen vad gäller blandningar.

marknaderna ökas i enlighet med tidsplanen i del B i bilagan, så att den skall uppnå minimiandelen vad gäller blandningar. **Minimiandelen vad gäller blandningar skall höjas, och fr.o.m. den 1 januari 2005 vara 1 % och den 1 januari 2007 3 %, såsom anges i del B i bilagan. Medlemsstaterna får fatta beslut om högre procentsatser.**

Motivering

För att underlätta introduktionen på marknaden är införande av obligatorisk blandning nödvändigt från 2005. Målen i direktivet och alla energipolitiska, ekologiska och jordbruksmässiga fördelar, som ökad produktion och användning av biodrivmedel medför, måste beäfastas på europeisk nivå genom ett mer ambitiöst tillvägagångssätt.

Ändringsförslag 14 Artikel 4, punkt 2

2. Kommissionen skall före den 31 december 2006 lämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om framstegen när det gäller användningen av biodrivmedel i medlemsstaterna, de ekonomiska aspekterna och miljökonsekvenserna av en ytterligare ökning av andelen biodrivmedel. Med utgångspunkt i denna rapport skall kommissionen, om så krävs, föreslå en anpassning av de mål som anges i artikel 3.

2. Kommissionen skall före den 31 december 2006 lämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om framstegen när det gäller användningen av biodrivmedel i medlemsstaterna, de ekonomiska aspekterna och miljökonsekvenserna av en ytterligare ökning av andelen biodrivmedel. **Kommissionen skall i sin rapport fästa särskild uppmärksamhet vid miljöeffekterna, i synnerhet förändringar av vattenkvalitet, erosion, användning av insatsvaror och bekämpningsmedel, de naturliga livsmiljöerna samt djur- och växtlivet, och vid förändringar som uppstår på grund av biodrivmedel i samband med framställning av biomassa. Kommissionen skall också undersöka möjligheten att inrätta differentierade skattesatser för olika slags biodiesel på grundval av miljökriterier.** Med utgångspunkt i denna rapport skall kommissionen, om så krävs, föreslå en anpassning av de mål som anges i artikel 3, **eventuellt genom att införa en lägsta procentuell andel blandning.**

Motivering

Kommissionens utvärderingsrapport, som enligt planerna skall offentliggöras före 2007, bör göra det möjligt för kommissionen att med hänsyn till de ekonomiska, sociala och miljömässiga konsekvenserna föreslå antingen en obligatorisk nivå på blandningarna eller en inriktning med oblandade biodrivmedel.

Ändringsförslag 15 Artikel 4, punkt 2a (ny)

2a. När det gäller grödor som odlas för produktion av biodrivmedel skall de miljöskyddskrav tillämpas som anges i artikel 3 i rådets förordning (EG) nr 1259/1999 av den 17 maj 1999 om upprättande av gemensamma bestämmelser för system för direktstöd inom ramen för den gemensamma jordbrukspolitiken, oavsett om dessa grödor omfattas av stöd från den gemensamma jordbrukspolitiken eller inte.

Motivering

Syftet är att se till att produktionen av biodrivmedel omfattas av de redan befintliga kraven för att trygga en hållbar landsbygdsutveckling.

Ändringsförslag 16 Artikel 7, punkt 1, stycke 1

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den **31 december 2004**. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den **31 december 2003**. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

Motivering

Fördelarna med produktion och användning av biodrivmedel motiverar medlemsstaternas insatser, och åtgärder i denna riktning bör vidtas så snart som möjligt.

Ändringsförslag 17
Bilaga, del A, biodiesel

"biodiesel": flytande bränsle av dieselkvalitet som framställs av biomassa eller använd frityrolja och som används som biobränsle,

"biodiesel": flytande bränsle av dieselkvalitet som framställs av biomassa, ***t.ex. talg och animaliska fetter från slaktdjur***, eller använd frityrolja och som används som biobränsle,

Motivering

Talg och animaliska fetter från slaktdjur som inte lämpar sig för konsumtion måste undanröjas. Förbränning i form av biodrivmedel är ett intressant återvinningsalternativ.

Ändringsförslag 18
Bilaga, punkt B

Kommissionens förslag

År	%	Av vilket bibränslen i blandningar skall utgöra minst (%)
2005	2	-
2006	2,75	-
2007	3,5	-
2008	4,25	-
2009	5	1
2010	5,75	1,75

Parlamentets ändringar

År	%	Av vilket bibränslen i blandningar skall utgöra minst (%)
2005	3	1
2006	4	2
2007	5	3
2008	7	3
2009	8	3
2010	10	3

Motivering

Den minimiandel sålda biodrivmedel och minimiandelen vad gäller blandningar måste vara betydligt högre och vara obligatorisk tidigare än vad kommissionen föreslagit för att underlätta introduktionen på marknaden och för att i ett tidigare skede kunna dra nytta av fördelarna. De miljöpolitiska målen och energipolitiska hänsynen, liksom skapandet av arbetstillfällen på landsbygden motiverar en ökad insats för biodrivmedel i hela Europa. Jordbrukets mångsidiga roll har avgörande betydelse.

23 april 2002

YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR REGIONALPOLITIK, TRANSPORT OCH TURISM

till utskottet för industrifrågor, utrikeshandel, forskning och energi

över förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om främjande av biobränslen för transport

(KOM(2001) 547 – C5-0684/2001 – 2001/0265(COD))

Föredragande: Emmanouil Bakopoulos

ÄRENDETS GÅNG

Vid utskottssammanträdet den 22 januari 2002 utsåg utskottet för regionalpolitik, transport och turism Emmanouil Bakopoulos till föredragande.

Vid utskottssammanträdena den 21 mars och 18 april 2002 behandlade utskottet förslaget till yttrande.

Vid det sistnämnda sammanträdet godkände utskottet enhälligt nedanstående ändringsförslag.

Följande ledamöter var närvarande vid omröstningen: [Luciano Caveri](#) (ordförande), [Rijk van Dam](#), [Gilles Savary](#) och [Helmuth Markov](#) (vice ordförande), [Emmanouil Bakopoulos](#) (föredragande), [Carlos Bautista Ojeda](#) (suppleant för [Josu Ortuondo Larrea](#)), [Luigi Cocilovo](#), [Danielle Darras](#), [Christine de Veyrac](#), [Garrelt Duin](#), [Giovanni Claudio Fava](#), [Fernando Fernández Martín](#) (suppleant för [Felipe Camisón Asensio](#) i enlighet med artikel 153.2 i arbetsordningen), [Jacqueline Foster](#), [Mathieu J.H. Grosch](#), [Konstantinos Hatzidakis](#), [Ewa Hedkvist Petersen](#), [Georg Jarzembowski](#), [Dieter-Lebrecht Koch](#), [Brigitte Langenhagen](#) (suppleant för [Rolf Berend](#)), [Sérgio Marques](#), [Emmanouil Mastorakis](#), [Erik Meijer](#), [Rosa Miguélez Ramos](#), [Bill Miller](#) (suppleant för [Michel J.M. Dary](#)), [Francesco Musotto](#), [Wilhelm Ernst Piecyk](#), [Samuli Pohjamo](#), [Bernard Poignant](#), [Adriana Poli Bortone](#), [Alonso José Puerta](#), [Reinhard Rack](#), [Carlos Ripoll i Martínez Bedoya](#), [Isidoro Sánchez García](#), [Marieke Sanders-ten Holte](#) (suppleant för [Herman Vermeer](#)), [Ingo Schmitt](#), [Brian Simpson](#), [Renate Sommer](#), [Dirk Sterckx](#), [Ulrich Stockmann](#), [Helena Torres Marques](#) (suppleant för [Juan de Dios Izquierdo Collado](#)), [Joaquim Vairinhos](#) och [Mark Francis Watts](#).

KORTFATTAD MOTIVERING

I. Allmänt

Efterfrågan på energi kommer att öka väsentligen under de kommande decennierna och Europa kommer därmed att bli mer beroende av oljeimporten från länderna i Mellanöstern. Det är därför av vital betydelse för EU att finna alternativa energikällor så att man på ett effektivt sätt kan trygga energiförsörjningen. I enlighet med Kyotoprotokollet har EU dessutom även gjort vissa konkreta åtaganden om att minska utsläppen av växthusgaser.

För att förverkliga ovanstående mål har kommissionen i sin grönbok om en europeisk strategi för trygg energiförsörjning föreslagit att man skall ersätta 20 % av konventionella bränslen med alternativa bränslen under de kommande tjugo åren. I sitt meddelande om alternativa bränslen för vägtransporter föreslår kommissionen konkreta åtgärder som består av:

- ett förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om främjande av biobränslen för transport, och
- ett förslag till rådets direktiv om ändring av direktiv 92/81/EEG vad gäller möjligheten att tillämpa nedsatta punktskatter på vissa mineraloljor som innehåller biobränslen och på biobränslen.

II. Innehållet i kommissionens förslag

Genom förslaget till direktiv om främjande av biobränslen, vilket detta yttrande avser, vill kommissionen skapa en gemenskapsram som skulle kunna uppmuntra till användning av denna typ av bränsle. Enligt förslaget skall medlemsstaterna införa lagstiftning och vidta lämpliga åtgärder för att se till att en minimiandel av det bränsle som används för transporter inom landet från och med 2005 skall bestå av biobränsle. Ersättandet skall inledas med en andel om 2 % år 2005, och öka med 0,75 % per år, för att 2010 vara uppe i 5,75 %. Förteckningen över de biobränslen som ingår i kommissionens förslag, tidsplanen och procentandelarna finns i en bilaga till förslaget.

Bilagan till förslaget till direktiv kan modifieras genom ett nytt förslag från kommissionen och detta förslag skall basera sig på rapporter som utvärderar medlemsstaternas insatser i detta sammanhang.

III. Kommentarer

Kommissionens förslag om åtgärder för att främja användningen av biobränslen inom EU är ett steg i rätt riktning och bör således välkomnas. Föredraganden stödjer förslagets syften, dvs. att främja hållbar utveckling, minska koldioxidutsläppen, trygga energiförsörjningen och främja positiva effekter för landsbygdens utveckling och jordbrukspolitiken. Den ökade produktionen av råvaror för framställning av biobränslen kommer att leda till att jordbruket blir mer diversifierat och den kommer även att stärka landsbygdsekonomin genom att den skapar nya inkomstkällor och nya arbetstillfällen. I detta sammanhang skall också möjligheten att använda vegetabiliska oljor som biodiesel understrykas. Förslagen är också i enlighet med EU:s åtagande om att inom ramen för Kyotoprotokollet senast år 2012 ha minskat

koldioxidutsläppen med 8 % i relation till 1990, ett åtagande som parlamentet vid upprepade tillfällen har stött genom ett flertal resolutioner.

Föredraganden vill erinra om att Europaparlamentet i sin resolution av den 18 juni 1998 begärde att kommissionen skulle utarbeta ett program för användning av biobränsle tillverkat av biomassa i syfte att öka dess marknadsandel med 2 % inom en femårsperiod. Detta mål skulle kunna uppnås bland annat genom att blandade bränslen befrias från den skatt som läggs på råolja produkter, genom ett ekonomiskt stöd till tillverkningsindustrin och genom att oljebolagen åtar sig att ersätta en minimiandel av bränslet med biomassa.

Föredraganden anser att man bör stödja de kvantitativa mål som kommissionen fastställer i förslaget till direktiv om främjande av biobränslen för transport, dvs. att man 2010 skall ha uppnått att minimiandelen sålt biobränsle i medlemsstaterna uttryckt i procent av såld bensin och diesel skall vara 5,75 %. Men han vill framföra vissa reservationer när det gäller huruvida den föreslagna tidsplanen och särskilt målet om att uppnå 2 % under programmets första period (fram till 2005) är realistiska. För att man skall uppnå de fastställda målen så står det klart att det krävs både ordentliga förberedelser och ökade ansträngningar från medlemsstaternas sida.

Föredraganden lägger följaktligen fram några ändringsförslag som utan att väsentligen ändra kommissionens text medverkar till att åtgärderna blir tydligare och klarare.

ÄNDRINGSFÖRSLAG

Utskottet för regionalpolitik, transport och turism uppmanar utskottet för industrifrågor, utrikeshandel, forskning och energi att som ansvarigt utskott infoga följande ändringsförslag i sitt betänkande:

Kommissionens förslag¹

Parlamentets ändringar

Ändringsförslag 1

Skäl 6

(6) Främjandet av användningen av biodrivmedel i enlighet med goda jordbruksmetoder kommer att medföra nya möjligheter till hållbar landsbygdsutveckling inom ramen för en mer marknadsinriktad gemensam jordbrukspolitik.

(6) Främjandet av användningen av biodrivmedel i enlighet med goda jordbruksmetoder kommer att medföra nya möjligheter till hållbar landsbygdsutveckling inom ramen för en mer marknadsinriktad gemensam jordbrukspolitik. ***Jordbrukets mångsidiga roll kan utnyttjas och leder till att arbetstillfällena skapas på landsbygden.***

¹ Ännu ej offentliggjort i EGT.

Motivering

Genom produktion av bibränslen kan jordbrukets mångsidiga roll visas på bästa sätt. Ytterligare arbetstillfällen kan skapas på landsbygden.

Ändringsförslag 2 Skäl 7a (nytt)

(7a) I kommissionens grönbok "Mot en europeisk strategi för trygg energiförsörjning" fastställs målet att man före år 2020 skall ha ersatt 20 % av konventionella bränslen med alternativa bränslen inom transportsektorn.

Motivering

Kommissionens grönbok är av stor betydelse för detta direktiv.

Ändringsförslag 3 Skäl 7b (nytt)

(7b) Om de alternativa bränslena skall lyckas tränga ut på marknaden måste de vara lättillgängliga och konkurrenskraftiga.

Motivering

Direktivet syftar just till att alternativa bränslen skall vara lättillgängliga genom att de blandas med konventionella bränslen.

Ändringsförslag 4 Skäl 9

(9) Den bästa metoden för att öka andelen biodrivmedel på de nationella marknaderna avgörs av tillgången på resurser och råvaror, av den nationella politiken för att främja biodrivmedel och av skattebestämmelser.
Detta är därför något som oljeföretag och andra berörda parter i så stor utsträckning som möjligt bör besluta om.

(9) Den bästa metoden för att öka andelen biodrivmedel på de nationella marknaderna avgörs av tillgången på resurser och råvaror, av den nationella politiken för att främja biodrivmedel och av skattebestämmelser.

Motivering

Det bör överlåtas åt medlemsstaterna att besluta om vilka villkor som skall gälla för att

uppnå målen i detta direktiv.

Ändringsförslag 5
Skäl 11

(11) Det kommer dock att bli svårt att öka andelen sålda biodrivmedel över en viss nivå utan att vidta åtgärder för att dessa drivmedel skall blandas med fossila bränslen. Medlemsstaterna bör därför sträva efter att minst **1 %** biodrivmedel blandas i den mineralolja som saluförs i gemenskapen. Denna procentandel kommer att anpassas med hänsyn till biodrivmedlets andel av de olika bränslen som säljs i medlemsstaterna och på grundval av ytterligare noggranna undersökningar.

(11) Det kommer dock att bli svårt att öka andelen sålda biodrivmedel över en viss nivå utan att vidta åtgärder för att dessa drivmedel skall blandas med fossila bränslen. Medlemsstaterna bör därför sträva efter att minst **2 %** biodrivmedel blandas i den mineralolja som saluförs i gemenskapen. Denna procentandel kommer att anpassas med hänsyn till biodrivmedlets andel av de olika bränslen som säljs i medlemsstaterna och på grundval av ytterligare noggranna undersökningar.

Motivering

På grund av ekologiska, jordbruksmässiga och arbetsmarknadspolitiska överväganden är en minimiandel vad gäller blandningar motsvarande 2 % biodrivmedel nödvändig för introduktion på marknaden, och detta överensstämmer med Europaparlamentets tidigare resolutioner.

Ändringsförslag 6
Skäl 11a (nytt)

(11a) Främjande av produktion och användning av biodrivmedel bidrar till en minskning av energiberoendet och utsläppen av växthusgaser. Dessutom kan biodrivmedel användas i befintliga fordon och i det befintliga bränslesystemet för fordon, vilket innebär att inga dyra investeringar behövs i infrastruktur och fordon.

Motivering

De ekologiska och energipolitiska fördelarna med ökad användning av biodrivmedel är uppenbara, i synnerhet som fordon kan använda biodiesel utan dyrbara investeringar.

Ändringsförslag 7
Skäl 13a (nytt)

(13a) Biobränslen är endast en kategori av alternativa bränslen och i framtiden bör man även undersöka andra kategorier, särskilt naturgas och väte.

Motivering

Det bör understrykas att detta direktiv är en del av en bredare strategi som ingår i grönboken och även omfattar andra typer av alternativa bränslen.

Ändringsförslag 8
Skäl 13b (nytt)

(13b) Det behov av biobränslen som finns i EU, och följaktligen även i andra länder, skulle kunna öppna för en ny marknad för innovativa jordbruksprodukter.

Motivering

Utsikterna till att utveckla innovativa jordbruksprodukter gör att försöken att införa biobränslen och få dem accepterade får ett bredare stöd i samhället.

Ändringsförslag 9
Artikel 3, punkt 1

1. Medlemsstaterna skall senast den 31 december 2005 se till att den minimiandel biodrivmedel som säljs på deras marknader uppgår till minst 2 % av all bensin och all diesel som säljs för transportändamål, beräknad på grundval av energiinnehållet, och att **denna andel** ökas i enlighet med tidsplanen i del B i bilagan, så att den skall uppnå minimiandelen vad gäller blandningar.

1. Medlemsstaterna skall senast den 31 december 2005 se till att den minimiandel biodrivmedel som säljs på deras marknader uppgår till minst 2 % av all bensin och all diesel som säljs för transportändamål, beräknad på grundval av energiinnehållet, och att **denna proportion ökas i syfte att senast den 31 december 2010 uppnå en andel om 5,75 %** i enlighet med tidsplanen i del B i bilagan, så att den skall uppnå minimiandelen vad gäller blandningar.

Motivering

Med tanke på att det i artikel 3 görs en direkt hänvisning till det inledningsdatum som anges i tidsplanen i bilagan, är det för att skapa större klarhet när det gäller formuleringen av målen nödvändigt att ha en konkret hänvisning även till slutdatumet i denna bilaga.

Ändringsförslag 10
Artikel 3, punkt 3a (ny)

3a. Medlemsstaterna skall särskilt främja användning av biobränslen i offentliga och kollektiva transportmedel, såsom tåg, bussar, taxibilar och samåkning i bil.

Motivering

Att främja användning av biobränslen i offentliga och kollektiva transportmedel leder till vinster, t.ex. stöd till säkrare och mer miljövänliga transportsätt.

Ändringsförslag 11
Artikel 4, punkt 1a (ny)

1a. Medlemsstaterna skall genom sina statliga organ informera konsumenterna om vilka möjligheter det finns att använda biobränslen.

Motivering

En avgörande faktor för programmets framgång är att medborgarna är väl informerade.

Ändringsförslag 12
Bilaga, del B

Kommissionens förslag

År	%	Av vilket bibränslen i blandningar skall utgöra minst (%)
2005	2	-
2006	2,75	-
2007	3,5	-
2008	4,25	-
2009	5	1
2010	5,75	1,75

Parlamentets ändringar

År	%	Av vilket bibränslen i blandningar skall utgöra minst (%)
2005	3	1
2006	4	2
2007	5	3
2008	7	3
2009	8	3
2010	10	3

Motivering

Minimiandelen sålda bibränslen och minimiandelen vad gäller blandningar måste ligga betydligt högre samt göras bindande tidigare än vad kommissionen föreslagit för att införandet på marknaden skall underlättas och för att fördelarna skall kunna utnyttjas. De miljöpolitiska målen och energipolitiska övervägandena samt skapandet av arbetstillfällen i landsbygdsområden motiverar en ökad användning av bibränslen i hela Europa. Jordbruket med dess många olika funktioner är av avgörande betydelse.