

EUROPA-PARLAMENTET

1999



2004

Mødedokument

ENDELIG
A5-0319/2002

2. oktober 2002

BETÆNKNING

om Kommissionens meddelelse til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om alternative brændsler til vejtransport og om en række foranstaltninger til fremme af anvendelsen af biobrændstoffer
(KOM(2001) 547 – C5-0160/2002 – 2002/2068(COS))

Udvalget om Industripolitik, Eksterne Økonomiske Forbindelser, Forskning og Energi

Ordfører: Francesco Fiori

INDHOLD

	Side
PROTOKOLSIDE	4
FORSLAG TIL BESLUTNING	5
BEGRUNDELSE	10

PROTOKOLSIDE

Med skrivelse af 17. december 2001 fremsendte Kommissionen sin meddelelse til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om alternative brændsler til vejtransport og om en række foranstaltninger til fremme af anvendelsen af biobrændstoffer (KOM(2001) 547 – 2002/2068(COS)).

På mødet den 11. april 2002 meddelte Parlamentets formand, at denne meddelelse var henvist til Udvalget om Industripolitik, Eksterne Økonomiske Forbindelser, Forskning og Energi som korresponderende udvalg og til Udvalget om Økonomi og Valutaspørgsmål, Udvalget om Miljø- og Sundhedsanliggender og Forbrugerpolitik, Udvalget om Landbrug og Udvikling af Landdistrikter og Udvalget om Regionalpolitik, Transport og Turisme som rådgivende udvalg (C5-0160/2002).

På mødet den 24. januar 2002 havde Udvalget om Industripolitik, Eksterne Økonomiske Forbindelser, Forskning og Energi valgt Francesco Fiori til ordfører.

På møder den 16. april, 11. september og 1. oktober 2002 behandlede udvalget Kommissionens meddelelse og udkastet til betænkning.

På dette/sidstnævnte møde vedtog det forslaget til beslutning (for: 43; imod: 1; hverken/eller: 1).

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

Udvalget om Økonomi og Valutaspørgsmål, Udvalget om Miljø- og Sundhedsanliggender og Forbrugerpolitik, Udvalget om Landbrug og Udvikling af Landdistrikter og Udvalget om Regionalpolitik, Transport og Turisme vedtog henholdsvis den 13. maj 2002, 27. marts 2002, 17. april 2002 og 22. januar 2002 ikke at afgive udtalelse.

Betænkningen indgivet den 2. oktober 2002.

FORSLAG TIL BESLUTNING

Europa-Parlamentets beslutning om Kommissionens meddelelse til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om alternative brændsler til vejtransport og om en række foranstaltninger til fremme af anvendelsen af biobrændstoffer (KOM(2001) 547 – C5-0160/2002 – 2002/2068(COS))

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens meddelelse (KOM(2001) 547 – (C5-0160/2002¹),
- der henviser til sin beslutning af 15. november 2001 om grønbogen - På vej mod en europæisk strategi for energiforsyningsikkerhed (KOM(2000) 769²),
- der henviser til sin beslutning af 14. juni 2001 om Kommissionens meddelelse om EU's olieforsyning (KOM(2000) 631³),
- der henviser til sin beslutning af 18. juni 1998 om hvidbogen vedrørende en strategi- og handlingsplan på fællesskabsplan - ”Energi for fremtiden: vedvarende energikilder” (KOM(1997) 599⁴),
- der henviser til betænkning fra Udvalget om Industripolitik, Eksterne Økonomiske Forbindelser, Forskning og Energi (A5-0319/2002),
- A. der henviser til, at EU's samlede importafhængighed er på 50%, og at den forventes at stige til 71% i 2030, hvis der ikke gribes ind, samt at en mærkbar stigning i produktionen af vedvarende energi er en af måderne til at mindske denne afhængighed på i overensstemmelse med de forpligtelser, EU indgik i Johannesburg,
- B. der henviser til, at 76% af EU's oliebehov dækkes af indførsel, hovedsagelig fra lande i Mellemøsten,
- C. der henviser til det flerårige program Intelligent Energy for Europe 2003-2006 og især til Altener og Steer,
- D. der henviser til, at EU på topmødet i Johannesburg har foreslået at øge de alternative energikilders produktion til 15% inden 2010,
- E. de henviser til, at der derfor er behov for en EU-strategi for substitution af konventionel dieselolie og benzin for at forbedre energiforsyningsikkerheden, men også for at begrænse miljøvirkningerne fra transportsektoren, især drivhusgasemissionerne,
- F. der henviser til, at denne strategi skal ledsages af foranstaltninger til forbedring af

¹ Endnu ikke offentliggjort i EFT.

² EFT C 140 E af 13.6.2002, s. 543.

³ EFT C 53 E af 28.2.2002, s. 397.

⁴ EFT C 210 E af 6.7.1998, s. 215.

brændstofeffektiviteten i køretøjer,

- G. der henviser til, at der kun kan opnås positive resultater med ny brændstofteknologi, hvis den er almindeligt tilgængelig, prisstrukturerne er konkurrencedygtige, og der opnås accept blandt forbrugerne, og at Kommissionen må træffe alle nødvendige foranstaltninger for at lette og fremme disse betingelser for de nye teknologier, navnlig for så vidt som innovation og nye initiativer i vid udstrækning kommer fra små og nye virksomheder,
- H. der henviser til, at LPG-gassens dobbelte oprindelse (fra raffinaderier og udvinding) udgør et positivt aspekt i forbindelse med forsyningsproblematikken,
- I. der henviser til, at der forventes størst vækst for ethanol og biodiesel (IEA forudser en årlig vækstrate på 10,9%),
1. hilser Kommissionens meddelelse om alternative brændsler til vejtransport velkommen som et første skridt på vejen, men understreger, at målet for hele strategien fra starten af bør være at skabe en lav- hhv. nulemissionstransportsektor;
 2. støtter en EU-strategi, som tager sigte på at øge de alternative brændslers andel af markedet;
 3. opfordrer Rådet til ufortøvet at vedtage forslaget til direktiv om fremme af anvendelsen af biobrændstoffer til transport og direktivet for så vidt angår muligheden for at anvende en reduceret punktafgiftssats på biobrændstoffer;
 4. tilslutter sig Kommissionens opfattelse af, at biobrændstoffer er en kort-, mellem- og langfristet mulighed for udvikling af alternativer til oliebase-rede brændstoffer i transportsektoren;
 5. mener, at biobrændstoffer repræsenterer et naturligt (CO₂-neutralt) brændstof, og at fremme af biobrændstoffer vil have gunstige virkninger for beskæftigelsen og landbruget, så meget desto mere fordi der ved nogle af de afgrøder (som raps og hvede), der anvendes til fremstillingen af bioethanol, opstår proteinholdige foderstoffer som biprodukt;
 6. mener, at en øget anvendelse af biobrændstoffer og alternative brændstoffer skal ledsages af en omhyggelig analyse af miljøvirkningerne ved råstoffernes dyrkning, forarbejdning og brug; mener, at en øget anvendelse navnlig forekommer fornuftig, når miljøvirkningerne viser helt klare fordele i forhold til brugen af traditionelle brændstoffer; mener især, at arealanvendelsen, landbrugets intensivering, forskellen i forhold til en alternativ bæredygtig arealanvendelse, beskyttelsen af vandløb, energieffektiviteten, eventuelle drivhusgasemissioner, forbrændingsadfærden og partikeldannelsen bør undersøges; dog skal der også tages hensyn til, om der bidrages til forsyningsikkerheden;
 7. mener, at omdannelse af al biomasse, herunder biomasse fra organisk affald, især biomasse til brændstoffer til motorer, eftersom hydrogen er et af flere realistiske alternativer, er en lovende teknologi, som i vid udstrækning enten allerede eksisterer inden for EU eller befinder sig i den teknologiske udviklings sidste stadium, idet råmaterialet er tilgængeligt til billige priser, problemer med affaldsforvaltning (inklusive

omkostningerne) kan undgås, og råmaterialer er lette at fremskaffe, også i tyndt befolkede områder; påpeger, at omfanget af affaldets eventuelle forurening, eftersom den biologisk nedbrydelige del af affald er et interessant råmateriale til biobrændstoffer, skal tages i betragtning i forbindelse med kvalitetsnormerne, således at køretøjer ikke beskadiges, og/eller der ikke udsendes højere emissioner på grund af specifikke bestanddele;

8. mener, at ikke alle biobrændstoffer, der udbydes på markedet, på indeværende tidspunkt lever op til ambitiøse økoeffektivitetskriterier; mener endvidere, at fremstillingen til dels er forbundet med et højt energiforbrug og emissioner af drivhusgas; påpeger, at den teknologiske udvikling imidlertid her kan skabe forbedringer og derfor skal forskning og teknologisk udvikling inden for biobrændstoffers bæredygtighed fremmes;
9. mener, at en parallel udvikling af forskellige muligheder for alternative brændstoffer til anvendelse i transportsektoren, kan bidrage til forsyningssikkerheden;
10. mener, at anvendelsen af alternative brændstoffer i den offentlige sektor udgør et værdifuldt bidrag til fremme af ny teknologi, idet den er med til at skaffe nye praktiske erfaringer og fremmer befolkningens accept;
11. opfordrer Kommissionen til at føre en mere intensiv dialog med bilindustrien for at forbedre brændstofeffektiviteten i køretøjer, bl.a. ved anvendelse af lettere og stærkere materialer, og om nødvendigt at foreslå hensigtsmæssige foranstaltninger
12. mener, at en mere udbredt anvendelse af naturgas og LPG-gas vil udgøre et bidrag til en mere alsidig energiforsyning, idet gas er langt mere jævnt fordelt i verden og til dels kommer fra lande, hvor den geopolitiske situation i højere grad er stabil;
13. mener, at fremme af en større anvendelse af andre brændstoffer som f.eks. LPG-gas, metan og biobrændstoffer i områder med særlige miljøproblemer på kort og mellemlang sigt kan udgøre en løsning, som kan indebære visse fordele, både ud fra en energiforsynings- og en miljøsynsvinkel;
14. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at stimulere forskning i naturgas, bl.a. via det sjette rammeprogram, med henblik på at begrænse svind i forbindelse med distribution, oplagring og påfyldning af køretøjer;
15. opfordrer Kommissionen til også at anerkende LPG-gassens rolle som et alternativt brændstof i betragtning af dens miljø- og energimæssige aspekter og dens store markedsandel, idet den er en ressource, som allerede nu er egnet til at løse problemerne med luftforurening og forsyningssikkerhed;
16. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at fremskynde forskningen i LPG-gas, bl.a. via det sjette rammeprogram, så der kan opnås adgang til stadig mere effektive teknologier;
17. opfordrer Kommissionen til hurtigt at udvikle og fremlægge en langsigtet finansstrategi for biobrændstoffer og alternative brændstoffer, hvor der tages udgangspunkt i en livscyklusbetragtning, således at der sendes klare signaler vedrørende investeringer i denne sektor; anbefaler i den forbindelse, at en ny form for beskatningspolitik for

brændstoffer overvejes, hvor grundlaget for en beskatningspolitik bør betinges af emissionsniveauet og energiindholdet, således at man undgår problemer med stærkt divergerende energiindhold pr. liter eller kubikmeter for dels traditionelle, dels nye, alternative brændstoffer;

18. henstiller til Kommissionen, at den som led i en beskatningspolitik, der er befordrende for anvendelse af miljøvenlige energiformer, tager hensyn til de miljømæssige aspekter af LPG-gas, som er en alternativ energikilde med et lavt CO²-emissionsniveau og allerede står til rådighed til løsning af problemerne i forbindelse med luftforurening, navnlig i storbyer;
19. er ikke enig med Kommissionen i, at hydrogen kun er en mulighed på mellemlang-lang sigt, eftersom det meste af teknologien enten allerede er udviklet eller befinder sig i de sidste udviklingsstadier, og opfordrer derfor indtrængende Kommissionen og medlemsstaterne til at intensivere deres bestræbelser med henblik på øget anvendelse af hydrogen til fremme af markedsføring af nulemissionskøretøjer;
20. mener, at forskning i og udvikling af brændstofceller frembyder optimale muligheder, idet de praktisk taget ikke påvirker miljøet, og anmoder medlemsstaterne om at undersøge mulighederne for afgiftsfritagelse på dette område;
21. anser det for væsentligt på kort og lidt længere sigt at fremme anvendelsen af hydrogen som brændstof i motorkøretøjer, især inden for den offentlige transport, indtil der kommer biler med brændselsceller på markedet, hvilket forventes at ske i 2004, men insisterer på, at metanol, når det anvendes som vektor for hydrogen, hovedsagelig udvindes af biomasse eller andre vedvarende energikilder og ikke af naturgas eller andre konventionelle brændstoffer;
22. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at gøre, hvad der er nødvendigt for at tilvejebringe hensigtsmæssige infrastrukturer til distribution af hydrogen og forbedring af oplagringsforholdene (hvor der for øjeblikket er behov for store og tunge gastanke);
23. støtter gennemførelsen af pilot- og demonstrationsprojekter vedrørende naturgas, brændstofceller og hydrogen i lighed med det projekt, som delvis finansieres af Kommissionen med anvendelse af 30 hydrogendrevne busser i ti byer i Europa;
24. mener, at forskningen i teknologi til hybridbiler bør forbedres og videreføres; er af den opfattelse, at disse kan udnytte fordelene ved benzin- og dieselmotoren og ved elbilerne;
25. opfordrer Kommissionen til at være åben over for nye løsninger med hensyn til brændstoffer og fremstilling af brændstoffer med lavere miljøvirkning, f.eks. ved at sørge for, at forskningsprogrammer ikke diskriminerer nye projektideer, ved at finde frem til og bekæmpe forskellige hindringer for indførelsen og ved at sørge for, at nye teknologier og nye virksomheder ikke diskrimineres inden for relevante grupper og organisationer;
26. gør opmærksom på den mulighed, som den europæiske automobilindustri nu har for at opnå en førende position inden for fremstillingen af biler, som anvender alternative brændstoffer eller systemer;

27. går ind for, at der nedsættes en egentlig kontaktgruppe om yderligere anvendelse af alternative brændstoffer og fremme af udvikling på dette område og anmoder Kommissionen om, at der i denne ekspertgruppe bliver balance mellem de forskellige aktører som industrien, forbrugerne og uafhængige eksperter;
28. anmoder Kommissionen om, bl.a. ved inddragelse af den officielle kontaktgruppe at udarbejde en handlingsplan, som skal tilskynde til større anvendelse af gasformige brændstoffer (metan og LPG) i såvel privat som offentlig transport, og opfordrer medlemsstaterne til at overveje indførelsen af skatte- og afgiftslettelser ved anvendelse af disse brændstoffer;
29. understreger behovet for en informationspolitik for hele EU om fordelene ved alternative brændstoffer i transportsektoren, f.eks. mindskelse af drivhusgasser og en bedre forsyningssikkerhed;
30. pålægger sin formand at sende denne beslutning til Rådet og Kommissionen.

BEGRUNDELSE

Denne meddelelse indgår blandt en af flere muligheder for at forbedre energiforsynings sikkerheden og begrænse emissionen af drivhusgasser.

Som Kommissionen fastslår i sin meddelelse, vil enhver radikal ændring inden for vejtransporten medføre en række problemer for brændstofforsyningen eller motorteknologien. Bilen anvendes af familierne til mange formål, og den er i årenes løb blevet sikrere og mere økonomisk, hvad der i øvrigt også gælder brændstofferne, og ikke mange vil være indstillet på at give afkald på disse fordele.

Der gælder andre kriterier for godstransport. Da konkurrencen i denne økonomiske sektor er stærk, er lave omkostninger og pålidelighed centrale faktorer. Alternative brændstoffer eller nye motorteknologier skal gøres konkurrencedygtige for at kunne trænge ind på markedet. Desuden er distributionen en afgørende faktor, fordi folk er vant til et hurtigt og finmasket servicenet.

Forskellige alternativer vil kræve forskellige former for og niveauer af investeringer i infrastruktur og udstyr. Det enkleste alternativ er at erstatte nogle få procent af diesel- eller benzinforbruget med biodiesel eller ethanol, idet opførelsen af produktionsanlæg til sådanne alternative brændstoffer er den eneste "langsigtede" investering. Det samme gælder for investeringerne i anvendelse af naturgas og LPG, da der allerede er en teknologi og et distributionsnet til rådighed, som blot skal udbygges. Hydrogendrevne brændselsceller er det mest komplicerede alternativ. Det kræver alternativ motorteknologi og betydelige investeringer i hydrogenproducerende anlæg samt et helt nyt distributionssystem. Netop i denne sektor er der efter ordførerens mening de bedste muligheder for at udvikle en konkurrencedygtig og i miljømæssig henseende bæredygtig højteknologi, som kan gøre Europa til førende på dette område i verden.

De muligheder, som gennemgås i meddelelsen, er følgende: biobrændstoffer, naturgas og hydrogen. Det er dog opfattelsen, at også andre brændstoffer som biogas, bioethanol og LPG samt andre former for højteknologi, især hybridbiler (med en kombineret el- og forbrændingsmotor), som åbner mulighed for brændstofbesparelser, der ligger på højde med, hvad alternative brændstoffer kan tilbyde.

Hybridbilen er konstrueret til at drage fordel af de stærke sider ved benzinmotorer (eller dieselmotorer) og ved elbilen og samtidig undgå deres svage sider. En hybridbil har to "motorer" - en forbrændingsmotor og en elmotor. Afhængigt af kørselsforholdene (belastningsfaktor og acceleration) skifter bilen automatisk til den mest effektive motor.

Takket være den semikontinuerlige opladning af batterierne under kørslen kan disse være meget mindre (og billigere) end i en elbil. De to motorsystemer og andre avancerede teknikker forøger dog bilens pris. Indtil videre er de relativt få hybridbiler på markedet blevet intensivt subsidieret. Det forventes, at prisen vil falde, hvis bilen sættes i serieproduktion. Denne type bil er i øvrigt særligt velegnet til elektrisk kørsel, f.eks. i bycentre med intensiv trafik og stor forurening, og til kørsel med traditionelle brændstoffer på længere strækninger, uden at den ligger under for de ulemper i form af begrænset rækkevidde og hastighed, som karakteriserer elbiler.

Biodiesel

Lige siden den første oliekrise i 1973 er det blevet overvejet at anvende biomasse som energikilde som et alternativ til fossile brændsler.

Som Kommissionen nævner, kan biologiske materialer anvendes som brændstof til vejtransport på flere måder:

- Planteolier (raps, sojabønner, solsikker osv.) kan konverteres til en dieselsubstitut, som kan anvendes enten iblandet konventionel diesel eller som ren biodiesel.
- Sukkerroer, korn og andre afgrøder kan ved fermentation bruges til at producere alkohol (bioethanol), der kan anvendes som en komponent i benzin, som motorbrændstof i ren form og som en komponent i benzin efter konvertering til ETBE ved reaktion med isobuten (et biprodukt ved raffinering). Der er grund til at antage, at den fremtidige udvikling også vil gøre det muligt at fremstille økonomisk konkurrencedygtigt bioethanol på basis af træ eller halm.
- Organisk affald kan konverteres til energi, der kan udnyttes som brændstof til motorkøretøjer: brugt olie (fritureolie o.l.) omdannes til biodiesel, husdyrgødning og organisk husholdningsaffald omdannes til biogas, og planteaffaldsprodukter omdannes til bioethanol. I de fleste tilfælde er kvantiteten begrænset, men råvarerne er gratis, og samtidig reduceres problemerne med (og omkostningerne ved) affaldshåndteringen.
- Teknologiske fremskridt lader ane, at andre flydende eller gasformige biobrændstoffer kunne blive konkurrencedygtige på mellemlang sigt: brændstoffer produceret ved termokemisk forarbejdning af biomasse som f.eks. biodimethylether, biometanol, bioolier (pyrolyseolier) og hydrogen.

Biobrændstoffer er utvivlsomt et af de mest lovende alternative brændstoffer, som frembyder en række fordele og muligheder. Ifølge Kommissionens meddelelse er "biobrændstoffer (...) det eneste alternativ på kort- og mellemlang sigt, og iværksættelsen af politiske instrumenter [herunder skatte og afgiftsnedsættelser], som er egnede til at fremme biobrændstoffer, vil give et klart signal om, at Fællesskabet seriøst arbejder med at udvikle alternativer til oliebaserede brændstoffer i transportsektoren.". Forhåbentlig vil Rådet og det danske formandskab gøre, hvad der er muligt for at opnå fremskridt med direktiverne om biobrændstoffer.

Hydrogen

De seneste års forskning har vist, at hydrogen rummer et betydeligt potentiale som brændstof til motorkøretøjer. Især vil det måske gøre det muligt at tage udfordringen op med hensyn til fremstilling af køretøjer med nulemission.

I lighed med el afhænger fordelene - mht. energiforsyningssikkerhed og drivhusgasemissioner - ved at anvende hydrogen som brændstof af, hvordan hydrogenet er fremstillet. Det synes derfor indlysende, at hvis den produceres med ikke-fossile brændsler (kerneenergi eller vedvarende energikilder), øger det forsyningssikkerheden og mindsker CO²-emissionerne.

Som Kommissionen fastslår i sin meddelelse, sker hydrogenfremstilling i fuldt udviklede industriprocesser, men lagringen er fortsat et problem, som på nuværende tidspunkt kræver store og tunge gastanke, og distributionen forudsætter omfattende investeringer i infrastrukturer.

Hydrogen og brændselsceller er således en langsigtet mulighed, men de forudsætter yderligere teknologiske fremskridt, som kun kan opnås med omfattende investeringer i forskningen fra EU's og medlemsstaternes side, investeringer i infrastrukturer og skatteincitament.

Naturgas

Karakteristisk for gasformige brændstoffer er de beskedne CO²-emissioner i forbindelse med deres anvendelse (naturgas: 15-20%, LPG: 15% af emissioner fra benzin). Desuden har de gasser, der opstår ved forbrændingen, et lavt indhold af forurenende stoffer (kulilte, uforbrændte carbonhydrider, svovldioxid, nitrogenoxid, partikler, flygtige organiske forbindelser). Dertil kommer, at benzen og polycykliske aromatiske carbonhydrider slet ikke forekommer i de gasformige brændstoffer.

Med hensyn til aspekterne i forbindelse med forsyningssikkerheden fremhæves det, at anvendelsen af naturgas, selv om den i vid udstrækning er importeret, kan reducere afhængigheden af olie og sikre et større antal leverandørlande, eftersom gasressourcerne i sammenligning med olie er fordelt langt mere jævnt.

Anvendelsen af LPG-gas udgør efter ordførerens opfattelse en optimal mulighed, og selv om den kan frembringes både ved raffinering og udvinding, kan en øget anvendelse af LPG kun dækkes ved indførsel af LPG udvundet af naturgas. Derfor kan LPG-gas, som findes "naturligt" i Europa udgøre et vigtigt bidrag, idet den kan anvendes som brændstof i motorkøretøjer i stedet for raffineret brændstof eller andre energikilder med lav værdi.

Det er desuden klart, at det takket være fremgangsmåderne ved indførsel af LPG - transport med tog og skib - er muligt at opnå en betydelig geografisk alsidighed i leverancerne, og samtidig garanteres forsyningssikkerheden.

De moderne gasforsyningssystemer sikrer på en og samme gang leverancer, pålidelighed og sikkerhed - som er omfattet af tekniske standarder og bestemmelser - der kan sammenlignes med forholdene for køretøjer, som drives via andre fossile brændstoffer. For at anvendelsen af gasformige brændstoffer skal kunne øges betydeligt på bekostning af traditionelle brændstoffer, må der føres en politik, som tilskynder til øget brug af metan- og LPG-gas, så der kan opnås økonomiske fordele for forbrugerne, hvad der helt klart vil indebære et fremskridt i forhold til målet om at mindske emissionerne af drivhusgasser.

Afsluttende kan ordføreren fastslå, at han kan tilslutte sig målsætningerne i Kommissionens meddelelse, og han ser positivt på nedsættelsen af en officiel kontaktgruppe, som dog på en mere afbalanceret måde skal rumme repræsentanter for industri, politik og forbrugere. Endvidere bør kontaktgruppen fremme udviklingen af de forskellige sektorer og ansøre medlemsstaterne, så disse fører en alsidig energipolitik, som ved optimal udnyttelse af forskning og skattelovgivning begrænser emissionerne af skadelige stoffer.