

EUROPAPARLAMENTET

1999



2004

Plenarhandling

SLUTLIG VERSION
A5-0057/2003

24 februari 2003

*****II**

ANDRABEHANDLINGS- REKOMMENDATION

om rådets gemensamma ståndpunkt inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om främjande av användningen av biodrivmedel eller andra förnybara drivmedel
(12695/1/2002 – C5-0585/2002 – 2001/0265(COD))

Utskottet för industrifrågor, utrikeshandel, forskning och energi

Föredragande: María del Pilar Ayuso González

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	5
MOTIVERING	13

PROTOKOLLSIDA

Vid plenarsammanträdet den 4 juli 2002 fastställde parlamentet sin ståndpunkt vid första behandlingen av ärendet, en behandling som avsåg kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om främjande av användningen av biodrivmedel eller andra förnybara drivmedel (KOM(2001) 547 - 2001/0265(COD)).

Vid plenarsammanträdet den 5 december 2002 tillkännagav talmannen att den gemensamma ståndpunkten hade mottagits och att denna hänvisats till utskottet för industrifrågor, utrikeshandel, forskning och energi (12695/1/2002 - C5-0585/2002).

Vid utskottssammanträdet den 24 januari 2002 hade utskottet utsett María del Pilar Ayuso González till föredragande.

Vid utskottssammanträdena den 3 december 2002, 22 januari och 20 februari 2003 behandlade utskottet den gemensamma ståndpunkten och förslaget till andrabehandlingsrekommendation.

Vid det sistnämnda sammanträdet godkände utskottet förslaget till lagstiftningsresolution med 43 röster för, 5 röster emot och 2 nedlagda röster.

Följande ledamöter var närvarande vid omröstningen: Peter Michael Mombaur (ordförande), Yves Piétrasanta och Jaime Valdivielso de Cué (vice ordförande), María del Pilar Ayuso González (föredragande), Gordon J. Adam (suppleant för Gary Titley), Konstantinos Alyssandrakis, Niall Andrews (suppleant för Seán Ó Neachtain), Per-Arne Arvidsson (suppleant för Marjo Matikainen-Kallström), Sir Robert Atkins, Luis Berenguer Fuster, Gérard Caudron, Giles Bryan Chichester, Nicholas Clegg, Dorette Corbey (suppleant för Massimo Carraro), Willy C.E.H. De Clercq, Marie-Hélène Descamps (suppleant för Dominique Vlasto), Harlem Désir, Jan Dhaene (suppleant för Caroline Lucas), Concepció Ferrer, Francesco Fiori (suppleant för Guido Bodrato), Norbert Glante, Alfred Gomolka (suppleant för Konrad K. Schwaiger), Michel Hansenne, Hans Karlsson, Bashir Khanbhai, Efstratios Korakas (suppleant för Roseline Vachetta i enlighet med artikel 153.2 i arbetsordningen), Dimitrios Koulourianos (suppleant för Fausto Bertinotti), Bernd Lange (suppleant för Erika Mann), Werner Langen, Rolf Linkohr, Eryl Margaret McNally, Elizabeth Montfort, Bill Newton Dunn (suppleant för Colette Flesch), Reino Paasilinna, Paolo Pastorelli, John Purvis, Bernhard Rapkay (suppleant för Carlos Westendorp y Cabeza), Imelda Mary Read, Mechtild Rothe, Christian Foldberg Røvsing, Paul Rübig, Umberto Scapagnini, Ilka Schröder, Esko Olavi Seppänen, Maurizio Turco (suppleant för Marco Cappato), Claude Turmes, W.G. van Velzen, Alejo Vidal-Quadras Roca, Myrsini Zorba och Olga Zrihen Zaari.

Andrabehandlingsrekommendationen ingavs den 24 februari 2003.

FÖRSLAG TILL LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

Europaparlamentets lagstiftningsresolution om rådets gemensamma ståndpunkt inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om främjande av användningen av biodrivmedel eller andra förnybara drivmedel (12695/1/2002 – C5-0585/2002 – 2001/0265(COD))

(Medbeslutandeförfarandet: andra behandlingen)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av rådets gemensamma ståndpunkt (12695/1/2002 – C5- 0585/2002),
 - med beaktande av parlamentets ståndpunkt vid första behandlingen av ärendet¹, en behandling som avsåg kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (KOM(2001) 547²),
 - med beaktande av kommissionens ändrade förslag ((KOM(2002) 508³),
 - med beaktande av artikel 251.2 i EG-fördraget,
 - med beaktande av artikel 80 i arbetsordningen,
 - med beaktande av andrabehandlingsrekommendationen från utskottet för industrifrågor, utrikeshandel, forskning och energi (A5-0057/2003).
1. Europaparlamentet föreslår nedanstående ändringar i den gemensamma ståndpunkten.
 2. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att delge rådet och kommissionen parlamentets ståndpunkt.

¹ Ännu ej offentliggjord i EUT.

² EGT C 103 E, 30.4.2002, s. 205.

³ EGT C 331 E, 31.12.2002, s. 291–300.

Ändringsförslag 1
Skäl 9

(9) Avgränsade fordonsflottor erbjuder möjligheten att använda biodrivmedel i högre koncentration. I vissa städer finns det redan avgränsade fordonsflottor som drivs med rent biodrivmedel, vilket i vissa fall har bidragit till att förbättra luftkvaliteten i städerna.

(9) Avgränsade fordonsflottor erbjuder möjligheten att använda biodrivmedel i högre koncentration. I vissa städer finns det redan avgränsade fordonsflottor som drivs med rent biodrivmedel, vilket i vissa fall har bidragit till att förbättra luftkvaliteten i städerna. **Medlemsstaterna skall särskilt främja användning av biodrivmedel i offentliga transportmedel.**

Motivering

Här infogas en del av ändringsförslag 42, som antogs vid första behandlingen som artikel 3.3a. Det vore bäst att de medlemsstater som ännu inte utvecklat några aktiva åtgärder för biodrivmedel börjar med att utveckla sådana åtgärder inom ramen för offentliga transportmedel. Det är ett område som myndigheterna har direktinflytande över, varför luftkvaliteten i städerna förbättras omedelbart. Dessutom kan de offentliga transportmedlen utnyttjas som en plattform för att på ett för allmänheten synligt sätt främja/marknadsföra biodrivmedel.

Ändringsförslag 2
Skäl 13

(13) Nya typer av drivmedel bör uppfylla erkända tekniska standarder för att accepteras i större omfattning av konsumenter och fordonstillverkare, och därmed få spridning på marknaden. Tekniska standarder utgör också utgångspunkten för krav när det gäller utsläpp och övervakning av utsläpp. Nya drivmedelstyper kan ha svårt att uppfylla dagens tekniska standarder, som i stor utsträckning har utvecklats 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

(13) Nya typer av drivmedel bör uppfylla erkända tekniska standarder för att accepteras i större omfattning av konsumenter och fordonstillverkare, och därmed få spridning på marknaden. Tekniska standarder utgör också utgångspunkten för krav när det gäller utsläpp och övervakning av utsläpp. Nya drivmedelstyper kan ha svårt att uppfylla dagens tekniska standarder, som i stor utsträckning har utvecklats för konventionella fossila drivmedel. Kommissionen och standardiseringsorganen bör övervaka utvecklingen och aktivt anpassa och utveckla standarder, **i synnerhet flyktighetsparametrar**, så att nya typer av

på miljöprestanda.

drivmedel kan införas med bibehållna krav på miljöprestanda.

Motivering

Här infogas en del av ändringsförslag 17, som antogs vid första behandlingen. Bioetanol är mindre flyktigt än bensin, men när det 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.

Ändringsförslag 3

Skäl 15

(15) Att främja användningen av biodrivmedel i enlighet med hållbara jordbruks- och skogsbruksmetoder som föreskrivs i bestämmelserna inom den gemensamma jordbrukspolitiken kan skapa nya möjligheter till hållbar utveckling av landsbygden inom ramen för en mer marknadsinriktad gemensam jordbrukspolitik som är mer inriktad på den europeiska marknadens behov, en levande landsbygd och ett mångsidigare jordbruk och kan öppna en ny marknad för innovativa jordbruksprodukter.

(15) Att främja användningen av biodrivmedel i enlighet med hållbara jordbruks- och skogsbruksmetoder som föreskrivs i bestämmelserna inom den gemensamma jordbrukspolitiken kan skapa nya möjligheter till hållbar utveckling av landsbygden inom ramen för en mer marknadsinriktad gemensam jordbrukspolitik som är mer inriktad på den europeiska marknadens behov, en levande landsbygd och ett mångsidigare jordbruk och kan öppna en ny marknad för innovativa jordbruksprodukter. ***Därigenom skapas också nya möjligheter för kandidatländerna.***

Motivering

Här infogas en del av ändringsförslag 19, som antogs vid första behandlingen. Ingen motivering behövs.

Ändringsförslag 4

Skäl 22

(22) Främjande av produktion och användning av biodrivmedel ***kan bidra*** till att beroendet av importerad energi och utsläppen av växthusgaser minskar. Dessutom kan biodrivmedel, i ren form eller i blandad form, i princip användas i befintliga motorfordon och användas i nuvarande bränslesystem för fordon. Blandning av biodrivmedel och fossila drivmedel kan underlätta en potentiell

(22) Främjande av produktion och användning av biodrivmedel ***bidrar*** till att beroendet av importerad energi och utsläppen av växthusgaser minskar. Dessutom kan biodrivmedel, i ren form eller i blandad form, i princip användas i befintliga motorfordon och användas i nuvarande bränslesystem för fordon. Blandning av biodrivmedel och fossila drivmedel kan underlätta en potentiell

minskning av kostnaderna för distributionssystemet i gemenskapen.

minskning av kostnaderna för distributionssystemet i gemenskapen.

Motivering

Ingen motivering behövs. Ändringsförslaget avser en ändring som rådet har föreslagit (att ändra "bidrar" till "kan bidra") och syftar till att upphäva den. Det är uppenbart att biodrivmedlen bidrar till att minska energibehovet, eftersom de ersätter oljebaserade drivmedel. Dessutom minskar utsläppen av växthusgaser i jämförelse med när bensin och biodiesel används.

Storleken på dessa utsläppsminskningar beror på produktionsmetoden (40–80 procent i förhållande till oljebaserade drivmedel, enligt kommissionen). Analysen av biodrivmedlens livscykel visar på klart positiva resultat.

Ändringsförslag 5

Skäl 23

(23) 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 det 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 detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

(23) Eftersom målet för den föreslagna åtgärden, nämligen införandet av allmänna principer för att **främja marknadsföring och distribution** av en minimiandel biodrivmedel, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna på grund av åtgärdens omfattning och det 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 detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

Motivering

Ändringsförslaget rör en ändring som rådet föreslagit. Det handlar om att återinföra kommissionens ursprungliga formulering. Målet för direktivet är, som det står uttryckligen i artikel 1, att främja användningen av biodrivmedel inom transportsektorn.

Ändringsförslag 6

Artikel 1

Syftet med detta direktiv är att främja användningen av biodrivmedel eller andra förnybara drivmedel som skall ersätta diesel eller bensin för transportändamål i

Syftet med detta direktiv är att främja användningen av biodrivmedel eller andra förnybara drivmedel som skall ersätta diesel eller bensin för transportändamål i

varje medlemsstat, för att på så sätt bidra till **mål som t.ex.** att uppfylla åtaganden som rör klimatförändringar, bidra till försörjningstryggheten på ett miljövänligt sätt och främja förnybara energikällor.

varje medlemsstat, för att på så sätt bidra till att uppfylla åtaganden som rör klimatförändringar, bidra till försörjningstryggheten på ett miljövänligt sätt och främja förnybara energikällor.

Motivering

Ändringsförslaget rör ändringar som rådet föreslår av den av parlamentet antagna texten. Det syftar till att förbättra formuleringen.

Ändringsförslag 7 Artikel 2, punkt 2, led ia (nytt)

(ia) ren vegetabilisk olja från oljeväxter: framställs genom pressning, extraktion eller jämförbara metoder, rå eller raffinerad men kemiskt oförändrad, då den är förenlig med motortyperna och motsvarande utsläppskrav.

Motivering

Rådet erkänner fördelarna med biobränslen framställda av ren vegetabilisk olja i skäl 12 i sin gemensamma ståndpunkt. Därför är det logiskt att inbegripa begreppet "ren vegetabilisk olja" i förteckningen i artikel 12 över ämnen som skall anses vara biodrivmedel.

Ändringsförslag 8 Artikel 4, punkt 1, stycke 1

1. Medlemsstaterna skall före den 1 juli varje år rapportera till kommissionen **om** det föregående årets totala försäljning av drivmedel samt andelen biodrivmedel, rena eller blandade, och andra förnybara drivmedel som släppts ut på marknaden. I förekommande fall skall medlemsstaterna rapportera om exceptionella förhållanden när det gäller utbudet av råolja eller oljeprodukter som har påverkat försäljningen av biodrivmedel.

1. Medlemsstaterna skall före den 1 juli varje år rapportera till kommissionen **vilka åtgärder de vidtagit för att uppnå de mål som anges i artikel 3.1 b samt** det föregående årets totala försäljning av drivmedel samt andelen biodrivmedel, rena eller blandade, och andra förnybara drivmedel som släppts ut på marknaden. I förekommande fall skall medlemsstaterna rapportera om exceptionella förhållanden när det gäller utbudet av råolja eller oljeprodukter som har påverkat försäljningen av biodrivmedel.

Motivering

Här infogas en del av ändringsförslag 45, som parlamentet antog vid första behandlingen. Den föreslagna åtgärden skulle underlätta kommissionens uppföljning av utvecklingen på marknaden för biodrivmedel samt av medlemsstaternas föreslagna åtgärder och deras

effektivitet.

Ändringsförslag 9
Artikel 4, punkt 1, stycke 2

I sin första rapport efter ikraftträdandet av detta direktiv skall medlemsstaterna ange nivån på sina nationella vägledande mål för den första fasen. I rapporten för år 2006 skall medlemsstaterna ange sina nationella vägledande mål för den andra fasen.

I sin första rapport efter ikraftträdandet av detta direktiv skall medlemsstaterna **utvärdera den nationella potentialen för produktion av biodrivmedel samt ange storleken på de nationella resurser som används för produktion av biomassa för annan energianvändning än transport och** nivån på sina nationella vägledande mål för den första fasen. I rapporten för år 2006 skall medlemsstaterna ange sina nationella vägledande mål för den andra fasen.

Motivering

Detta ändringsförslag antogs inte vid parlamentets första behandling, men bör ändå läggas fram på grund av de ändringar som rådet gjort i de påföljande styckena i artikel 4. Om medlemsstaterna anser att de begränsade nationella resurserna och produktionen av biomassa för andra ändamål än transporter utgör hinder som motiverar avvikelser från de nationella målen i detta direktiv är det lämpligt att de meddelar dessa hinder så tidigt som möjligt.

Ändringsförslag 10
Artikel 4, punkt 1, stycke 3

I rapporterna skall avvikelser från de nationella målen i förhållande till referensvärdena i artikel 3.1 b motiveras **och kan grundas** på följande faktorer:

- a) **Objektiva faktorer, t.ex.** den begränsade nationella potentialen för produktion av biodrivmedel från **jordbruksprodukter och/eller avfall, de nationella resurser som används för produktion av biomassa för annan energianvändning än transport samt de särskilda förhållanden som kännetecknar den nationella marknaden för drivmedel.**
- b) Nationella **strategier som är förenliga med målen för energisektorn i Europeiska unionen (försörjningstrygghet, konkurrenskraft och**

I rapporterna skall avvikelser från de nationella målen i förhållande till referensvärdena i artikel 3.1 b motiveras. **Avvikelser skall grunda sig** på följande faktorer:

- a) Den begränsade nationella potentialen för produktion av biodrivmedel från biomassa.
- b) **De nationella resurser som tillhandahålls för att producera biomassa för annan energianvändning än inom transportsektorn.**

miljöskydd) med anknytning till transportsektorn och med liknande mål som dem som eftersträvas i detta direktiv (att uppfylla åtaganden som rör klimatförändringar, att bidra till försörjningstryggheten på ett miljövänligt sätt, att främja förnybara energikällor).

Motivering

Det framgår inte klart vad rådet avser med uttrycket "särskilda förhållanden som kännetecknar den nationella marknaden för drivmedel". Samma sak gäller för texten i punkt b i den gemensamma ståndpunkten.

Det föreslagna ändringsförslaget syftar till bättre konsekvens och tydlighet i direktivets ordalydelse. Vi menar att den text som utgår är osammanhängande och otydlig. Dessutom måste det framgå att de medlemsstater som önskar ställa upp mål som avviker från det som föreslås i direktivet samtidigt måste uppfylla villkoren enligt punkt a och punkt b.

Termen biomassa medför ökad tydlighet.

Ändringsförslag 11 Artikel 4, punkt 2, stycke 3

Utifrån denna rapport skall kommissionen när det är lämpligt för Europaparlamentet och rådet lägga fram förslag om en anpassning av de mål som anges i artikel 3.1. Om rapportens slutsats blir att de vägledande målen sannolikt inte kommer att uppnås av skäl som är oberättigade och/eller inte hänför sig till nya vetenskapliga rön, skall dessa förslag ta upp nationella mål, inklusive **eventuella** bindande mål, i en lämplig form.

Utifrån denna rapport skall kommissionen när det är lämpligt för Europaparlamentet och rådet lägga fram förslag om en anpassning av de mål som anges i artikel 3.1. Om rapportens slutsats blir att de vägledande målen sannolikt inte kommer att uppnås av skäl som är oberättigade och/eller inte hänför sig till nya vetenskapliga rön, skall dessa förslag ta upp nationella mål, inklusive bindande mål, i en lämplig form.

Motivering

Ändringsförslaget rör en ändring som rådet gjort. Det är logiskt att kommissionen föreslår bindande mål i fall då målen inte uppnås "av skäl som är oberättigade och/eller inte hänför sig till nya vetenskapliga rön".

MOTIVERING

Den 7 november 2001 antog kommissionen en handlingsplan och en rad åtgärder för att främja användningen av biodrivmedel till och med år 2020. Det rör sig om ett meddelande om alternativa bränslen för vägtransporter och två förslag till direktiv, ett om främjande av biodrivmedel för transport och ett om ändring av direktiv 92/81/EEG vad gäller möjligheten att tillämpa nedsatta punktskatter på vissa mineraloljor som innehåller biodrivmedel och på biodrivmedel.

I dagsläget är bioetanol och biodiesel de mest använda biodrivmedlen. Den ekonomiska avkastningen från dessa båda bränslen är mycket begränsad, och de kan fortfarande inte konkurrera med oljederiverade bränslen. Samma problem, men i större omfattning, gäller övriga biodrivmedel. De nämnda förslagen syftar till att det skall skapas en stabil rättslig ram som ger investeringstrygghet, så att produktions- och förbränningstekniken för biodrivmedel når viss teknisk mognad och kan konkurrera med bensin och diesel.

Biodrivmedlens fördelar

För det första bidrar biodrivmedel till att minska det överdriva beroendet av oljebaserade drivmedel, som är en källa till oro sett till såväl miljön som till försörjningstryggheten. EU:s beroende av externa energikällor kan komma att uppgå till 70 procent inom 20–30 år. Olja är fortfarande den viktigaste energikällan, samtidigt som naturgasen vinner terräng på marknaden.

För det andra är biodrivmedel miljövänliga. Biodrivmedlen släpper ut mellan 40 och 80 procent mindre växthusgaser än fossila bränslen. Orsaken till att siffrorna kan variera så många procent är att utsläppsnivån beror på den använda råvaran, produktionsmetoden, typen av biodrivmedel och motorförbränningen. Biodrivmedlen framställs ofta av organiskt avfall. Detta gör det möjligt att energiåtervinna avfall som normalt sett skulle deponeras.

För det tredje innebär biodrivmedel nya inkomstkällor för jordbruken genom ett sådant hållbart och mångfunktionellt jordbruk som eftersträvas inom den gemensamma jordbrukspolitik, och produktionen av biodrivmedel skapar arbetstillfällen. Kommissionen har redan meddelat att den avser att lägga fram ett förslag om särskilt stöd till odling av energigrödor för att minska koldioxidutsläppen.

Svårigheter att utveckla biodrivmedel

I direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen anges de tekniska egenskaper som bränslen skall uppfylla. De föreskrifter som hittills har gällt har dessutom avsett fordon med förgasare. De nya fordonen med direktinsprutningsmotorer och katalysatorer, som är mycket mindre känsliga för bensinens flyktighet, gör att man kan anta att kommissionen kommer att lägga fram ändringar om detta inom en snar framtid.

Förhandlingarna kring ändringen av nämnda direktiv har resulterat i att den 31 december 2005 har fastställts som slutdatum för översynen av föreskrifterna.

Parlamentet: Första behandlingen

Parlamentet antog vid första behandlingen en rad miljörelaterade ändringar, exempelvis inbegrep man bioväte, men strök blandningsmålen (*blending*), kravet på märkning av blandningar med över 5 procent biobränslen och målens bindande karaktär. En av de ändringar som parlamentet antog rörde införandet av tillfälliga undantag för medlemsstater med vederbörligen motiverade svårigheter att uppnå målen.

Parlamentets inställning är tydlig. Eftersom det finns två med varandra klart sammanhängande direktiv har problemen emellertid mångdubblats. Detta direktiv för främjande av biodrivmedel är viktigt, då en tidsplan på medellång sikt fastställs i det. På kort sikt är det dock mycket viktigt med ett direktiv som ger medlemsstaterna rätt att besluta om skattelättnader.

Problemet är att skattedirektivet måste antas enhälligt av rådet (Ecofin), samtidigt som vissa av rådets delegationer redan har uttryckt sin avsikt att blockera direktivet tills målen görs om till vägledande. Därför bör de båda direktiven antas samtidigt.

Rådets gemensamma ståndpunkt

Rådets nuvarande text är grundad på det kompromissförslag som rådets spanska ordförandeskap lade fram i juni. Bioväte finns med bland de biodrivmedel som omfattas av målen och vissa av parlamentets miljörelaterade ändringar har godtagits. Dessutom har målet med en minimiblandning av biodrivmedel strukits och kravet på att bensinstationer skall märka blandningar med över 5 procent biobränslen har godtagits.

Rådet har emellertid inte godtagit parlamentets övriga krav. Detta gäller i synnerhet de tillfälliga tvååriga undantagen. Rådet har strukit bilagorna, inlemmat förteckningen över biodrivmedel i texten och gjort målen vägledande.

Den tidsplan som rådet antagit innehåller bara två datum: 2005, då minimiandelen biodrivmedel av alla drivmedel på marknaden skall vara 2 procent, och 2010, då denna andel skall vara minst 5,75 procent. Rådet inför även en bestämmelse om att medlemsstater som redan vidtar åtgärder med liknande mål (försörjningstrygghet, miljö osv.) får fastställa andra mål än de som fastslås i direktivet.

Slutligen har det införts en bestämmelse om att målen skall ses över, med möjlighet att i framtiden fastställa bindande och nationella mål (artikel 4.2).

Bedömning av den gemensamma ståndpunkten

Rådets gemensamma ståndpunkt visar tydligt vissa medlemsstaters bristande vilja på området för biodrivmedel och alternativa bränslen. Dessa problem framträdde redan för tre år sedan i samband med förhandlingarna kring direktivet om främjande av el producerad från förnybara energikällor (direktiv 2001/77/EG).

Det vore önskvärt att förespråka bindande mål, men det förefaller inte vara det mest praktiska alternativet för tillfället. Om man slår fast att målen skall vara bindande kommer rådet att blockera skattedirektivet på grund av vissa medlemsstaters motstånd, och det direktivet är oerhört viktigt på kort sikt. Utan ett skattedirektiv skulle de medlemsstater som vill främja biodrivmedel inte ha någon tydlig och stabil rättslig ram som gör det möjligt för dem att

besluta om befrielser från punktskatt på biodrivmedel och blandningar med bibränslen.

Paradoxalt nog motsätter sig inte någon medlemsstat den överenskomna texten i skattedirektivet, varför det med andra ord skulle kunna antas omedelbart. Vissa medlemsstaters blockering av skattedirektivet vidhålls istället för att driva igenom vissa önskemål i direktivet om främjande av biodrivmedel. Denna situation är varken rimlig eller försvarbar.

I övrigt bör det nämnas att ”syntetiska biodrivmedel” inlemmats i den vägledande förteckningen över produkter som skall räknas som biodrivmedel. Det rör sig om bränslen som framställs genom förgasning av biodrivmedel. Blandningen omvandlas sedan till flytande biobränsle som även kan blandas med konventionella bränslen.

Det handlar om en nydanande produktionsmetod som kallas Fischer-Tropsch. Föredraganden har inget emot att denna metod används, förutsatt att råvarorna tas från biomassa.

Framlagda ändringsförslag

Sammanfattningsvis har rådet 1) upphävt målens bindande karaktär, 2) kortat ned tidsplanen genom att begränsa den till två etapper och 3) infört en bestämmelse om att vissa medlemsstater får fastställa andra (dvs. lägre) mål än de som anges i direktivet.

Föredraganden förstår och håller i viss mån med om rådets argument för att minska direktivets ”effekter”, men anser att medlemsstaterna bör anta ändringsförslagen 8, 9 och 10.

Ändringsförslagen 8 och 9 syftar till att trygga en effektiv kontroll från kommissionens sida av framstegen i medlemsstaterna. Innehållet i ändringsförslag 9 stämmer dessutom överens med texten i den gemensamma ståndpunkten, där det slås fast att jordbrukets begränsade potential för produktion av biodrivmedel och produktionen av biomassa för annan energianvändning än transport hämmar utvecklingen av marknaden för biodrivmedel.

Avsikten med ändringsförslag 10 är att klargöra syftet med texten och stryka några meningar som, enligt föredragandens åsikt, är irrelevanta. Samtidigt är det begripligt att vissa medlemsstater kan ha svårt att genomföra direktivet på grund av ovannämnda faktorer.

Ändringsförslag 11 syftar till att ge större tyngd åt bestämmelsen om översyn av direktivet från och med 2007. Om målen inte uppnås ”av skäl som är oberättigade och/eller inte hänför sig till nya vetenskapliga rön” måste målen helt klart göras bindande.

Dessa fyra ändringsförslag är oerhört viktiga, eftersom de tydliggör och stärker direktivets text. Därför är det önskvärt att rådet antar dem. Till syvende och sist bibehålls ju det för rådet viktigaste, nämligen målens vägledande karaktär.

I ändringsförslagen 1, 2, 3, 4, 5 och 6 kompletteras endast texten med viktig text från första behandlingen. Ändringsförslag 6 är viktigast bland dem, eftersom det rör ordvalet.