

4.4.2 Den allmänna spridningen av icke-materiellt innehåll, i synnerhet digitaliserat material, får dock inte tillåtas hindra lånebiblioteken från att fortsätta bedriva sitt utbildningsuppdrag. De ekonomiska och tekniska modellerna för spridning av digitaliserat innehåll måste därför ta hänsyn till bibliotekens roll och uppdrag och göra det möjligt för dem att fortsätta garantera denna verksamhet, som bör bedrivas inom bibliotekens slutna nätverk (intranät) och avse utlåning till registrerade användare.

4.5 Att garantera tjänsteanvändarna lokal tillgång

4.5.1 Vad gäller slutna nätverk (intranät) måste biblioteken, på samma sätt som för materiella samlingar kunna erbjuda sina kunder lokal tillgång till digitalt innehåll t.ex. genom dataterminaler, skrivare, mjukvara, bredbandsuppkoppling, gränssnitt och assistans. Från och med nu måste man inkludera digitalt mate-

rial både i den grundläggande utbildningen och fortbildningen av bibliotekspersonal samt i upplägget av personalens arbete.

4.6 Evenemang och instruktionstillfällen för allmänheten om hur man får tillgång till digitaliserade samlingar och digitalt innehåll

4.6.1 Utan utbildning och information har allmänheten en tendens att se personatorn, som nu finns i alltfler hushåll, som en multimedial fritidsaktivitet och sväva i okunskap om de kulturella, utbildningsmässiga, pedagogiska och informationsmässiga resurser som finns att tillgå på nätet. På samma sätt som biblioteken garanterar en aktiv förmedling av böcker och läsning till alla grupper genom olika evenemang måste de även ta ansvar för förmedling och evenemang i fråga om digitalt material.

Bryssel den 13 februari 2008

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande
Dimitris DIMITRIADIS

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om "Energimix inom transportsektorn"

(2008/C 162/12)

I en skrivelse av den 19 mars 2007 uppmanade kommissionen i enlighet med artikel 262 i

EG-fördraget Europeiska ekonomiska och sociala kommittén att utarbeta ett yttrande om "Energimix inom transportsektorn"

Facksektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 18 december 2007. Föredragande var Edgardo Maria IOZIA.

Vid sin 442:a plenarsession den 13–14 februari 2008 (sammanträdet den 13 februari) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 130 röster för, 11 röster emot och 8 nedlagda röster:

1. Sammanfattning och rekommendationer

1.1 EESK hör sammar villigt begäran från **Jacques Barrot**, kommissionens vice ordförande och kommissionsledamot med ansvar för transportfrågor, att utarbeta ett yttrande om "Energimix inom transportsektorn" eftersom kommittén är övertygad om att det behövs en fortgående dialog mellan kommissionen och kommittén som företrädare för det organiserade civila samhället.

1.2 EESK ställer sig bakom slutsatserna från Europeiska rådets värmöte, där följande prioriteringsområden definierades:

— Ökad försörjningstrygghet.

— Säkerställande av de europeiska ekonomiernas konkurrenskraft och tillgången till energi till rimligt pris.

— Främjande av miljömässig hållbarhet och kamp mot klimatförändringar.

1.3 Politiska riktlinjer rörande den lämpligaste energimixen bör därför bygga på dessa prioriteringar, vilket kommissionen också omsatt i praktiken med meddelandet "Bränslemål 2001–2020".

1.4 Även om EESK tror att oljan ännu under många år kommer att vara det vanligaste transportbränslet, och att naturgas, som också är en icke-förnybar energikälla, kommer att användas parallellt med och delvis ersätta oljebaserade drivmedel, anser kommittén att forskningen om produktion och användning av väte och andra generationens agrodrivmedel måste få kraftigt ökade resurser. I sammanhanget välkomnar

EESK kommissionens beslut av den 9 oktober 2007 att finansiera ett gemensamt teknikinitiativ till ett värde av 1 miljard euro för perioden 2007–2013, och stöder den uppmaning till rådet och parlamentet att skynda på förslaget godkännande som kommer från företag och forskare som arbetar med att utveckla användningen av väte.

1.5 Allmänhetens växande oro för klimatförändringarna och de risker som den stigande medeltemperaturen på jorden innebär, som utan specifika insatser skulle kunna öka med mellan 2 och 6,3 °C, gör att man med alla lämpliga medel måste motverka de negativa effekterna av utsläppen av växthusgaser i atmosfären. EESK värdesätter Europeiska miljöbyråns arbete och dess viktiga bidrag vad gäller att sprida uppgifter och informera om hur kampen mot nedsmutsning av atmosfären framskrider.

1.6 EESK ställer sig bakom slutsatserna från rådets möte med miljöministrarna den 28 juni 2007 och stöder förslaget att kommissionen ska revidera det sjätte miljöhandlingsprogrammet med utgångspunkt från följande prioriteringar:

- Att ta itu med klimatförändringarna.
- Att hejda förlusten av biologisk mångfald.
- Att minska föroreningarnas negativa hälsoeffekter.
- Att främja hållbar användning av naturresurser och hållbar avfallshantering.

1.7 Inom alla transportsektorer studerar man lämpliga metoder för att nå dessa mål, och de viktigaste europeiska organen inriktar sina ansträngningar på att uppnå konkreta resultat inom de närmaste åren. Beslutet att låta flygtrafiken, som alltmer bidrar till utsläppen av växthusgaser, omfattas av systemet för utsläppsrätter kommer att göra det möjligt att påskynda utvecklingen av nya bränslen. Några företag överväger redan möjligheten att använda sig av agrobränslen, medan resultaten med vätgas än så länge är mycket magra och detta alternativ kommer att ta lång tid att utveckla. Stora fartygsmotorer är lättare att ställa om till blandbränslen med en lägre kolhalt. När det gäller järnvägstransporterna kan en kombination av el och utveckling av förnybara energikällor däremot säkerligen öka järnvägens redan utmärkta miljöprestanda.

1.8 Det bästa bränslet är det bränsle man sparar. Enligt EESK måste man vid det avgörande valet av den lämpligaste energimixen – ett val som i allt högre grad bör bli en del av gemenskapspolitiken – beakta alla dessa faktorer, och framför allt ha EU-medborgarnas och vår planets hälsa och välbefinnande för ögonen. Skattepolitiska åtgärder, incitament, rekommendationer och bestämmelser måste alltid beakta dessa prioriteringsområden genom att främja den miljömässigt mest kompatibla och ekonomiskt mest hållbara lösningen. Vi måste spara energi till förmån för kollektivtrafiken, alternativa transportmedel och en ekonomisk och social politik som ökar individens rörlighet och minskar antalet onödiga varutransporter.

1.9 Kommittén är övertygad om att framtidens transporter måste bygga på en gradvis dekarbonering av bränslen tills målet om nollutsläpp har uppnåtts. Produktion av H₂ med hjälp av förnybar energi, som biomassa, fotolys, termodynamisk solenergi och solceller, vindkraft och vattenkraft är det enda alternativ som inte är en ekologisk villfarelse. Som energilagrande ämne gör väte det nämligen möjligt att synkronisera energiutbudet, som är periodiskt till sin natur (natt och dag, årscyklar, etc.), och den varierande och frikopplade efterfrågan på energi.

1.10 Utvecklingen av förbrännings- och drivtekniken har lett till en snabb spridning av hybridfordon. Den lämpligaste lösningen för att begränsa utsläppen förefaller vara helt eldrivna fordon, vilket kräver att man utvecklar produktionen av el från förnybara energikällor, eller fordon som går på en blandning av naturgas och väte, åtminstone så länge dessa ämnen finns i tillräcklig omfattning. En annan tillfällig lösning vore användning av en blandning av väte och metan, med en låg andel väte. Denna metod utgör första steget mot användning av väte för mobilitetsändamål.

1.11 Trots de begränsningar som noterats för närvarande utgör användningen av väte som en för transportändamål anpassad energibärare en utmaning för framtiden, och möjligheten att få se fordon i trafiken som delvis eller helt drivs med väte kan bli verklighet inom en relativt snar framtid, förutsatt att forskningen fortgår och stöds av nationella och europeiska myndigheter. I detta avseende är resultaten från projektet CUTE (Clean Urban Transport for Europe) uppmuntrande.

1.12 Som redan föreslagits vad gäller energieffektivitet, anser EESK att det vore ytterst värdefullt att få tillgång till en webbportal där information om akademisk forskning och experiment som utförts i de olika medlemsstaterna, regionerna och städerna kan spridas till en bredare allmänhet och framför allt till lokal förvaltningspersonal. EESK anser att det för att uppnå en optimal energimix behövs en lämplig transportmix, vilket kräver en effektivisering av kolvätena och en prioritering inom transportsektorn. I väntan på en tillförlitlig och effektiv produktion av kolväten är användning av el från förnybara energikällor ett måste. Utmaningen inom transportsektorn ligger i att snarast uppnå en ökad användning av el överallt där det är möjligt.

1.13 EESK framhåller vikten av att väcka det civila samhällets medvetenhet och engagemang på detta område, eftersom det genom sitt beteendemönster bidrar till att förverkliga målen om minskad förbrukning och stöd till forskning och innovation vad gäller rena och hållbara bränslen. Dessa ambitioner bör präglade såväl EU-politiken som den nationella politiken, och det mervärde som ligger i samarbetet och sammanhållningen mellan medlemsstaterna bör framhållas. Detta innebär också att man försvarar gemensamma värden och en europeisk social modell som värnar om skyddet av våra miljövärden, om medborgarnas och alla EU-invänares och EU-arbetstagares hälsa och säkerhet och som också värnar om hela mänsklighetens levnadsvillkor.

2. Inledning

2.1 Jacques Barrot, kommissionens vice ordförande och kommissionär med ansvar för transportfrågor, har uppmanat Europeiska ekonomiska och sociala kommittén att utarbeta ett yttrande om "Energimix inom transportsektorn".

2.2 Kommittén delar Jacques Barrots oro för bränsleförsörjningen och håller med om att det brådskar med analyser och studier rörande möjliga lösningar för såväl transportpolitikens utveckling som behovet av åtgärder vad gäller de aktuella bränsletyperna.

2.3 De utmaningar som EU står inför vad gäller att helt uppfylla målen i Kyotoprotokollet, den hotande klimatförändringen, ett minskat energiberoende av tredje land, det fortsatta arbetet med besluten inom Lissabonagendan, målen i vitboken om transporter och utvecklingen av sammodalitet samt besluten rörande energieffektivitet gör att detta ämne intar en central plats i unionens energistrategi.

2.4 Kommissionen påpekade redan 2001 behovet av att lösa frågan om bränslemix i sitt meddelande om bränslemålen för perioden 2001–2020. I meddelandet definierades några mål för andra bränslen än olja, och där bedömdes följande scenario som möjligt och godtagbart:

- Naturgasen skulle kunna öka sin marknadsandel med ca 10 % till år 2020.
- Väte är framtidens viktigaste potentiella energibärare, och skulle kunna stå för en liten andel av bränsleförbrukningen.
- BTL-bränslen (Biomass-to-liquids), som framställs av biomassa, skulle gott och väl kunna nå samma kvot som agrobränslena, dvs. över 6 % år 2010, vilket skulle innebära en potential för biomassa-bränslen på ca 15 %.
- Gasol är ett erkänt alternativt motorfordonsbränsle som skulle kunna nå en marknadsandel på hela 5 % år 2020.
- Alternativa bränslen har kort sagt möjlighet att öka sina marknadsandelar under de närmaste decennierna och på lång sikt överträffa målen som fastställts för 2020.

2.5 EESK stöder detta meddelande, och i ett initiativyttrande⁽¹⁾ såg kommittén utvecklingen av naturgasen⁽²⁾, forskningen kring agrobränslen och förbättrad energiverkningsgrad hos de bränslen som nu finns på marknaden som den bästa vägen mot en diversifierad bränsleförsörjning och en samtidig minskning av utsläppen av växthusgaser.

⁽¹⁾ Utveckling och främjande av alternativa bränslen för vägtransport i EU (EUT C 195, 18.8.2006, s. 75–79).

⁽²⁾ Se föregående fotnot.

3. Klimatförändringen

3.1 Allt fler forskare håller numera med om att klimatet påverkas direkt av utsläppen av växthusgaser. Medeltemperaturen under nittonhundratalet har stigit med ca 1 °C, och utifrån de nuvarande klimatmodellerna som återspeglar trenderna när det gäller utsläpp av växthusgaser presenteras ett antal scenarier där den globala medeltemperaturen skulle kunna öka med mellan 2 °C – 6,3 °C, med förödande effekter på vädret, havsnivån, jordbruksproduktionen och annan ekonomisk verksamhet.

3.2 Vid sammanträdet i rådet (miljö) i Luxemburg den 28 juni 2007 bekräftades att sjätte miljöhandlingsprogrammet och den halvtidsöversyn som kommissionen föreslagit allttjämt är relevant. Man underströk de fyra prioriterade områdena i programmet: få bukt med klimatförändringen, stoppa minskningen av biologisk mångfald, minska föreningarnas negativa hälsoeffekter, främja hållbar användning av naturresurser och hållbar avfallshantering.

3.3 Rådet (miljö) stöder strategin för en integrerad miljö- och energipolitik och framhåller behovet av att inleda förhandlingar om ett internationellt avtal⁽³⁾ för tiden efter 2012, vilka ska vara avslutade senast 2009. I ett uttalande under högnivåmötet i New York den 27 september 2007 sade ordföranden i Europeiska rådet José Socrates att "FN:s klimatkonferens på Bali är ett lämpligt forum för förhandlingar om framtida insatser. Toppmötet på Bali i slutet av detta år blir en milstolpe där vi förväntar oss att världssamfundet ska fastställa en ambitiös färdplan för förhandlingar om ett globalt klimatförändringsavtal". Det faktum att USA, som så sent som i mitten av oktober drog tillbaka sitt förbehåll, kommer att delta efter att ha ställt sig bakom den slutliga resolutionen, stärker avsevärt de beslut som kommer att antas. Detta mot bakgrund av tyngden i den amerikanska ekonomin och USA:s ansvar för utsläppen av växthusgaser.

3.4 Rådet (miljö) underströk vikten av att miljökostnaderna liksom kostnaderna för energiförbrukning internaliseras för att man ska kunna uppnå en långsiktig hållbar politik. Lika viktigt är att i ökad omfattning använda marknadsekonomiska instrument i miljöpolitiken, såsom beskattning, avgifter eller utsläppsrätter, för att på så sätt bidra till en bättre miljö. Miljöinnovation bör snarast integreras i stor skala i konsekvensanalysen av alla relevanta politikinsatser i EU, och användningen av ekonomiska instrument bör få större och effektivare spridning, särskilt i samband med bränsle- och energiförbrukning.

3.5 Den 29 juni 2007 lade kommissionen fram grönboken om anpassning till klimatförändringar. Under presentationen av grönboken föreslog kommissionsledamoten med ansvar för miljö, Stavros Dimas, konkreta och omedelbara åtgärder för en anpassning till de redan pågående klimatförändringarna. Höjda temperaturer, översvämningar och skyfall i Nordeuropa, torka och tryckande hetta i Sydeuropa, hotade ekosystem och nya sjukdomar är några av de problem som berörs i dokumentet.

⁽³⁾ FN:s klimatkonferens på Bali i december 2007.

3.6 "Anpassa sig eller dö – det är valet som några sektorer i Europa står inför", menar Stavros Dimas. "Jordbruket, turismen och energin kommer att drabbas av förödande skador, och vi måste agera nu för att minska de framtida ekonomiska, sociala och mänskliga kostnaderna."

3.7 I dokumentet föreslås några konkreta lösningar: minskat slöseri med vatten, nya fördämningar och översvämningshinder, utveckling av ny teknik till skydd för skördarna, skydd av de befolkningsgrupper som drabbas hårdast av klimatförändringen, åtgärder för att bevara den biologiska mångfalden. Att minska koldioxidutsläppen är och förblir emellertid det viktigaste målet för alla EU-länder.

4. Europeiska rådet

4.1 Vid Europeiska rådets vårtoppmöte 2007 behandlade man energi- och klimatfrågorna och föreslog "en integrerad klimat- och energipolitik", som definierades som en absolut prioritet. Där framhölls "det strategiska målet att begränsa ökningen av världens medeltemperatur till högst 2 °C i förhållande till förindustriell tid".

4.2 I energipolitiken för Europa stakas en tydlig strategi ut som bygger på tre huvudlinjer:

- Ökad försörjningstrygghet.
- Säkerställande av de europeiska ekonomiernas konkurrenskraft och tillgången till energi till rimligt pris.
- Främjande av miljömässig hållbarhet och kamp mot klimatförändringar.

4.3 Vad gäller transportpolitiken betonar Europeiska rådet "nödvändigheten av en effektiv, säker och hållbar europeisk transportpolitik. I detta sammanhang är det viktigt att gå vidare med åtgärder för att öka det europeiska transportsystemets miljöprestanda. Europeiska rådet noterar Europeiska kommissionens pågående arbete avseende uppskattningen av externa kostnader för transporter och deras internalisering". Vid Europeiska rådet den 21–22 juni noterades kommissionens avsikt att senast i juni 2008 föreslå en modell för bedömning av en sådan internalisering för alla transportsätt och att presentera ytterligare initiativ i linje med Eurovinjettdirektivet, och att till exempel utsträcka tillämpningsområdet till städerna och låta vägavgifter omfatta alla slag av fordon och infrastruktur.

5. Utsläpp av växthusgaser

5.1 Vad gäller utsläpp står transportsektorn för närvarande för 32 % av den sammanlagda energiförbrukningen i EU och för 28 % av de sammanlagda koldioxidutsläppen⁽⁴⁾. Sektorn anses svara för en 90-procentig ökning av utsläppen mellan 1990 och 2010, vilket skulle kunna vara ett av de främsta skälen till att

⁽⁴⁾ Europeiska miljöbyrån offentliggjorde nyligen sin årliga rapport *Transport and Environment: on the way to a new common transport policy* ("Transport och miljö: på väg mot en ny gemensam transportpolitik"), som utvärderar framsteg och effektivitet när det gäller integreringsstrategierna för transport och miljö.

man inte kommer att uppnå Kyotomålen. Enligt kommissionens beräkningar förväntas persontransporter på väg öka med 19 %, medan godstransporter på väg torde öka med över 50 %.

5.2 En annan sektor med en exponentiell ökning är lufttransporterna, där det noterats en utsläppsökning på 86 % mellan 1990 och 2004. De svarar i dag för lite mer än 2 % av de globala utsläppen.

5.3 I TERM-rapporten 2006 (*Transport and Environment Reporting Mechanism*⁽⁵⁾) – transport- och miljörapporteringsmekanismen) hävdas att de framsteg som gjorts inom transportsektorn under 2006 alltjämt är otillfredsställande. I rapporten granskas halvtidsöversynen av vitboken om transporter från 2001 som skulle kunna medföra förbättringar eller negativa effekter, beroende på hur den tolkas på nationell och regional nivå. Miljöbyrån anser att halvtidsöversynen ur miljösynpunkt förskjuter tyngdpunkten från hanteringen av transportefterfrågan till dämpning av de befintliga negativa effekterna, dvs. att tillväxten inom transportefterfrågan inte längre ses som en av de viktigaste miljöfrågorna inom transportsektorn. Nyckelfrågor som klimatförändringen, buller och uppstyckning av landskapet som beror på en alltför omfattande infrastruktur för transportjännsternas räkning, gör det ännu viktigare att hantera transportefterfrågan på rätt sätt. Här tycks vitboken ha misslyckats.

5.4 En annan viktig aspekt som framhålls i rapporten är transportstödet, som i EU uppgår till mellan 270 och 290 miljarder euro. Nära hälften av detta belopp är avsedd för vägtransporter, ett av de minst miljövänliga transportsätten. Transporterna är orsak till flera miljöproblem som klimatförändringen, luftföroreningar och buller, men erhåller samtidigt ett omfattande stöd. Vägtransporterna erhåller 125 miljarder i årligt stöd, varav merparten går till infrastruktur, eftersom man förutsätter att skatter på vägtransporter inte betraktas som bidrag till finansiering av infrastruktur. Flyget, som är det transportsätt som har störst specifik klimatinverkan, får omfattande stöd i form av förmånsbehandling i skattehänseende, särskilt befrielse från bränsleskatt och mervärdesskatt, vilket uppgår till mellan 27 och 35 miljarder euro per år. Stödet till järnvägstransporter belöper sig till 73 miljarder årligen och gagnas mest av andra former av budgeterat stöd. Sjötransporter uppges ta emot mellan 14 och 30 miljarder i stöd (Europeiska miljöbyråns rapport "Size, structure and distribution of transport subsidies in Europe" EEA).

5.5 I rapporten "Annual European Community Greenhouse gas inventory 1990–2005 and inventory report 2007" fastslås följande:

- EU-15: Utsläppen av växthusgaser minskade med 0,8 % (35,2 miljoner ton CO₂-ekvivalenter) mellan 2004 och 2005.

⁽⁵⁾ Rapporten finns publicerad på webbplatsen: Annual European Community GHG inventory 1990–2005 and inventory report 2007, European Environment Agency, Technical Report No 7/2007.

- EU-15: Utsläppen av växthusgaser minskade med 2,0 % 2005 jämfört med basåren i Kyotoprotokollet.
- EU-15: Utsläppen av växthusgaser minskade med 1,5 % mellan 1990 och 2005.
- EU-27: Utsläppen av växthusgaser minskade med 0,7 % (37,9 miljoner ton CO₂-ekvivalenter) mellan 2004 och 2005.
- EU-27: Utsläppen av växthusgaser minskade med 7,9 % jämfört med 1990 års nivå.

Koldioxidutsläppen från vägtransporter minskade med 0,8 % (6 miljoner ton CO₂-ekvivalenter) mellan 2004 och 2005.

6. Säkerheten i den primära energiförsörjningen

6.1 EU är till över 50 % beroende av import av energi (varav oljan utgör 91 %). Om inget drastiskt sker kommer detta beroende att öka till 73 % år 2030. Både rådet, och ett flertal gånger Europaparlamentet (EP) och kommissionen, har uppehållit sig vid denna centrala fråga och understrukit behovet av att anta en politik som syftar till största möjliga oberoende på energiområdet.

6.2 I sitt betänkande om de makroekonomiska följderna av energiprisökningen ⁽⁶⁾ av den 15 februari 2007 konstaterar EP att transportsektorn står för 56 % av EU:s oljeförbrukning och efterlyser en heltäckande EU-strategi för att fasa ut fossila bränslen. Man antar att "tillgången till drivmedel kan utvidgas genom att man underlättar produktionen av icke-konventionella oljor och flytande bränslen baserade på naturgas eller kol, när det är ekonomiskt lämpligt". EP efterlyser också ett ramdirektiv för energieffektivitet inom transportsektorn, harmonisering av personbilslagstiftningen och harmoniserad koldioxidbaserad fordonsbeskattning för hela EU med förfaranden för certifiering och märkning och med skatteförmåner för att diversifiera energikällorna. EP uppmanar också till utveckling av fordon med låga koldioxidutsläpp och användning av andra generationens biobränslen eller biovägdrivna fordon (väte framställt av biomassa).

6.3 Den kris som kulminerade med Rysslands beslut den 1 januari 2006 att minska leveranserna till Kiev, och den interna politiska instabiliteten i Mellanöstern ställer EU inför oerhört stora utmaningar. Unionen måste lyckas trygga en säker och hållbar försörjning i ett framtidsperspektiv med ett ökat efterfrågetryck på fossila bränslen.

6.4 Den europeiska produktionen av alternativ och förnybar energi för transportsektorn gäller i dag nästan enbart biobränslen, som för närvarande täcker 1 % av energibehovet inom

EU:s transportsektor. I sitt yttrande ⁽⁷⁾ om framstegen vad gäller användningen av biobränslen, framhöll EESK behovet av att den politik man dittills fört borde omprövas. Kommittén pekade särskilt på andra generationens agrobränslen. Samtidigt bör man främja och stödja utvecklingen av "andra generationens" omvandlingsteknik som kan använda råvaror från s.k. snabbväxande grödor och skördar som främst bygger på gräsodling och skogsbruk, eller från biprodukter från jordbruket, och på så sätt undvika användning av mer värdefullt jordbruksutskott. Särskilt bioetanol och därav avledda produkter, som i dag framställs genom jäsnings (och efterföljande destillering) av säd, sockerrör och sockerbetor, kan i framtiden produceras genom ett bredare spektrum av råvaror, inklusive biomassaavfall från jordbruksgrödor, avfall från trä- och pappersindustrin och andra specifika grödor.

7. Transportmixen

7.1 Energimixen inom transportsektorn avgörs i stor utsträckning av de transportsätt som väljs för att tillgodose olika behov inom gods- och persontrafiken. Detta är viktigt eftersom de olika transportsätten är mer eller mindre beroende av kolväten. Varje strategi för att uppnå en optimal energimix inom transportsektorn måste därför syfta till att minska gods- och persontrafikens beroende av fossila bränslen.

7.2 Det finns två huvudmöjligheter att åstadkomma detta: För det första krävs det förändringar vad gäller kolvätenas effektivitet och prioriteringarna med avseende på transport, vilket påpekas i yttrandet. För det andra blir det nödvändigt att prioritera el. Med befintliga kärnenergikällor och en framtida potential för förnybar energi kan vi se optimistiskt på tillgången på ren el i framtiden. Utmaningen ligger i ökad användning av el inom transportsektorn.

7.3 Det transportsätt som har den största elpotentialen är järnvägen, vare sig det gäller person- eller godstrafik, internationell, nationell eller regional trafik eller stadstrafik. En ökad användning av eldrivna järnvägstransporter kan minska de korta lufttransporterna, långdistanstransporterna av gods på väg och användningen av bussar och bilar i allmänhet.

7.4 European Rail Research Advisory Council (ERRAC), det konsultativa rådet för forskning på järnvägsområdet i Europa, framhåller i sin agenda de problem som måste lösas för att järnvägstransporterna ska kunna tredubbla gods- och passagerartrafiken fram till 2020. Utvecklingen av energieffektiviteten och miljöfrågorna är de centrala frågorna i initiativet. Inom ramen för olika projekt rörande transeuropeiska transportnät håller man på att utforska möjliga tillämpningar med vätgasdrivna bränsleceller som skulle kunna komplettera dragfordonens elsystem och gradvis ersätta de nuvarande loken som drivs med fossila bränslen.

⁽⁶⁾ Betänkande om de makroekonomiska följderna av energiprisökningen, Manuel António dos Santos (PSE-PT).

⁽⁷⁾ "Meddelande från kommissionen till rådet och Europaparlamentet: Lägesrapport om biodrivmedel – Rapport om framstegen när det gäller användningen av biodrivmedel och andra förnybara drivmedel i Europeiska unionens medlemsstater" (KOM(2006) 845 slutlig), föredragande: Edgardo Maria Iozia.

7.5 Inom en överskådlig framtid kommer lufttransporterna att fortsätta att vara beroende av kolvätebränslen, men införandet av höghastighetståg borde avsevärt minska antalet reguljära flygningar på distanser under 500 kilometer. Lufttransportsektorn, som använder sig av särskilda transportflygplan, växer snabbare än passagerartrafiken. En del av lufttransporterna, särskilt de kommersiella posttjänsterna, skulle i framtiden kunna omorganiseras till höghastighetstågnätet. En sådan förändring inom transportmixen skulle kunna påskyndas genom en ökning av antalet höghastighetstågförbindelser till flygplatserna

7.6 Konsultativa rådet för flygteknisk forskning i Europa (ACARE) är sysselsatt med att upprätthålla sin strategiska forskningsagenda, som behandlar den övergripande frågan om klimatförändringen, buller och luftkvalitet. Inom projektet Clean Sky, som är ett gemensamt tekniskt initiativ, kommer de bästa lösningarna för hållbara lufttransporter att behandlas med avseende på design, motorer och bränslen. Förverkligandet av SESAR-projektet bör möjliggöra kraftiga besparingar genom rationaliseringar av flygledningstjänsten (se EESK:s yttrande).

7.7 Den nationella och internationella godstransporttrafiken på väg hör till de största förbrukarna av kolvätebränslen. Ett höghastighetsnätverk för godstransporter från tjugohundratalet, som förbinder större intermodala knutpunkter, skulle kunna leda till en väsentlig minskning av godstransporterna på väg. Allteftersom höghastighetstågnäten utvecklas skulle de kunna användas för godstrafik nattetid. En sådan förändring inom transportmixen skulle påskyndas av en prisstrategi för vägar, bränslen och fordonstillstånd.

7.8 Europeiska rådgivande nämnden för forskning på vägtransportområdet (European Road Transport Research Advisory Council – ERTRAC), har också antagit en strategisk forskningsagenda. Huvudpunkter är miljö, energi och resurser. En minskning av de specifika koldioxidutsläppen (per kilometer) med upp till 40 % för personbilar och upp till 10 % för tunga kommersiella fordon senast 2020 är ett av de främsta målen i agendan. Där finns också ett särskilt kapitel som ägnas åt bränslen.

7.9 Sjötransporter har generellt allmänhetens stöd, vare sig det rör sig om flod-, kanal-, kust- eller havstransporter. Flod-, kanal- och kusttransporter är energieffektiva alternativ till vägtransporter och bör uppmuntras inom energimixen.

7.10 Den interkontinentala sjöfarten använder faktiskt mer kolväten än flyget och växer också snabbare. Den står för ca 95 % av världshandelns volym och är relativt effektiv. Den svarar dock för en betydande del av utsläppen av svavel och kväveoxid.

7.11 I och med globaliseringen av försörjningskedjan och de asiatiska ekonomiernas utveckling väntas den interkontinentala sjöfarten till volymen öka med 75 % de närmaste 15 åren. Följden blir ökade utsläpp eftersom denna trafik är diesel driven. Kommer vi med ökade utsläpp och en minskande tillgång på kolvätebränslen till sist att få uppleva en tid då långdistanstransporter av gods mellan större hamnar på samtliga fem konti-

nenter fraktas i jättelika bulkfartyg som drivs med alternativa bränslen i likhet med moderna ubåtar, hangarfartyg och isbrytare? Det skulle i sanning förändra energimixen inom transportsektorn.

7.12 Inom sjöfartssektorn utvecklas inom ramen för teknikplattformen WATERBORNE forskning för att uppnå en förbättring av fartygsmotorernas prestanda över lag och minska friktionen. Dessutom testas möjliga bränslealternativ, däribland väte.

7.13 Personbilar är multifunktionella och outhärliga fordon för de flesta av oss i vårt dagliga liv. En strategi för att förändra transportmixen rymmer emellertid också möjligheter att ersätta resor med innerstads- och förortsbussar, och personbilar med eldrivna tåg och spårvagnar.

7.14 Vid valet av de lämpligaste och mest effektiva bränslena måste man väga in de olika drivmedlens relativa energidensitet. Det gäller alltså att inrikta sig på användning av bränslen med den högsta densiteten. I nedanstående tabell ges några exempel på densitetsvärden uttryckta i MJ/Kg. I nedanstående tabell ges några exempel på densitetsvärden uttryckta i MJ/Kg.

Bränslen	Energiinnehåll (MJ/Kg)
Spillvatten i en damm på 100 meters höjd	0,001
Bagass (1)	10
Trä	15
Socker	17
Metanol	22
Kol (antracit, brunkol)	23–29
Etanol (bioalkohol)	30
Gasol	34
Butanol	36
Biodiesel	38
Olja	42
Gasohol eller E10 (90 % bensin och 10 % alkohol)	44
Bensin	45
Diesel	48
Metan (gasformigt bränsle som måste komprimeras)	55
Väte (gasformigt bränsle som måste komprimeras)	120
Kärnklyvning (uran, U 235)	85 000 000
Kärnklyvning (väte, H)	300 000 000
Bindningsenergi från helium (He)	675 000 000
Massa-energi-relation (Einstein-relationen)	90 000 000 000

(1) Wikipedia: Bagass: Biomassa som blir över sedan sockret utvunnits ur sockerröret

Källa: J.L. Cordeiro, baserat på uppgifter från IEA och USA:s energiministerium

7.15 Sammanfattningsvis finns helt klart möjligheter att ändra transportmixen på ett sätt som avsevärt skulle påverka beroendet av kolväten i EU:s transportsektor. Lösningen på detta är en ökad elproduktion som kommer att möjliggöra en vidareutveckling av eldrivna transporter och också utgöra en energikälla för en eventuell ytterligare utveckling av vattenkraften

8. Vätesamhället

8.1 Miljöskador orsakas främst av ämnen som härrör från förbränningen av fossila bränslen, men också av tekniska metoder för att utvinna, transportera och förädla dem. De största skadorna är emellertid förknippade med bränslenas slutanvändning. Utöver koldioxid släpps vid förbränningen också ut partiklar i luften som tillkommer under raffineringen (exempelvis blyhaltiga ämnen).

8.2 År 2020 förutspås en global efterfrågan på 15 miljarder ton oljeekvivalenter med en årlig ökning på över 2 %. Denna efterfrågan måste fortsätta att täckas främst av fossila bränslen, som i dag utgör mellan 85 % och 90 % av världens energiutbud. Man kan emellertid redan notera ett stigande intresse för bränslen med lågt kol/väteförhållande (C/H), där man går från kol till olja och till metan för att gradvis nå fram till en fullständig dekarbonering, dvs. till användning av väte som energibärare.

8.3 Under en hearing i Portugal presenterades intressant information från ett experiment med tekniken med vätedrivna bränsleceller som utförts på en kollektivtrafikbuss i Porto. Det har varit ytterst intressant att notera allmänhetens skiftande inställning till vätet. Informationen om experimentet bidrog till att väsentligt minska misstron mot och rädslan för detta bränsle. Man ska komma ihåg att väte inte är en fritt tillgänglig primär energibärare. Väte måste produceras genom användning av följande:

— Kolväten som olja och gas, resurser som än så länge är rikliga men inte förnybara.

— Elektrolys från vatten genom användning av el.

Årsproduktionen av väte i världen ligger på 500 miljarder kubikmeter, motsvarande 44 miljoner ton. Den utvinns till 90 % genom en kemisk process för reformering av lätta kolväten (främst metan) eller genom krackning av tyngre kolväten (olja) och till 7 % genom förgasning av kol. Endast 3 % produceras genom elektrolys.

8.4 Med avseende på Portugals energimix, som redan innehåller en betydande andel förnybara bränslen, visade beräkningar enligt livscykelmetoden att mängden utsläpp av växthusgaser vid användning av väte som framställts med traditionella metoder, dvs. elektrolys, är 4,6 gånger högre än utsläppen från motorer som drivs med diesel eller naturgas, och tre gånger högre än utsläppen från bensinmotorer. Det betyder att möjligheten till en allmän användning av väte är avhängig av utveck-

lingen av förnybara energikällor med mycket låga utsläpp av växthusgaser.

8.5 Förbrukningskurvan har visat att det för att hålla motorerna effektiva, också när de går på tomgång, krävs en väteförbrukning som är betydligt högre än den för traditionella bränslen. För kollektivtrafiken, som tvingas till frekventa stopp på grund av trafiken eller vid hållplatserna, innebär detta uppenbarligen att det krävs fortsatta reflexioner beträffande en framtida användning av väte.

8.6 Man måste dock beakta att experimenten i Porto ingick i ett mycket bredare sammanhang än CUTE-projekten (Clean Urban Transport for Europe). De övergripande resultaten av projektet avviker från de resultat som diskuterades under hearingen beroende på olika geografiska förhållanden, på trafiken och de metoder som användes. På det hela taget var resultaten positiva och belyste även problem som rörde projektets utveckling. Det största problemet är enligt kommissionen den bristande förmågan bland ledande politiker att i grunden inse den potential och de fördelar som en avsevärt ökad användning av väte i stadstransporterna skulle medföra.

8.7 Den lämpligaste lösningen för att begränsa utsläppen förefaller vara helt eldrivna fordon, vilket kräver att man utvecklar produktionen av el från förnybara energikällor, eller fordon som går på en blandning av naturgas och väte, åtminstone så länge dessa ämnen finns i tillräcklig omfattning. Det har ännu inte gjorts några detaljerade studier om detta alternativ, men enligt vissa parametrar för effektivitet och energipotential verkar denna lösning mest effektiv.

8.8 En annan tillfällig lösning vore användning av en blandning av väte och metan, med en låg andel väte. Denna metod utgör första steget mot användning av väte för mobilitetsändamål. Den innebär få nackdelar eftersom systemen för distribution och lagring i fordonen är desamma. Blandningen kan användas i nu existerande fordon, den har samma prestanda som metan men ger mindre utsläpp och har snabbare förbränning, vilket innebär färre partiklar och lägre kväveoxidhalter.

8.9 Studier som nyligen genomförts av Denver Hithane Project, Colorado State University och i Kalifornien med stöd av USA:s energiministerium och National Renewable Energy Laboratories visar att en blandning av 15 % H₂ med CH₄ minskar den totala mängden kolväten med 34,7 %, mängden kolmonoxid med 55,4 %, kväveoxider med 92,1 % och koldioxid med 11,3 %, vilket framgår av en studie från ENEA ⁽⁸⁾.

8.10 Produktion av H₂ med hjälp av förnybar energi är det enda alternativ som inte är en ekologisk villfarelse. Som ämne för att lagra energi gör väte det nämligen möjligt att synkronisera energiutbudet, som är periodiskt till sin natur (natt och dag, årscykler, etc.), och den varierande och frikopplade efterfrågan på energi. Väte måste produceras genom användning av den

⁽⁸⁾ Ecomondo – Rimini november 2006 – Ing. Giuseppe Nigliaccio, ENEA.

minst energikrävande tekniken, med en fullständig analys av produktionscykeln och dess koppling till den energitjänst som krävs. Alla förnybara energikällor som går att använda i form av värme, el eller bränsle måste utnyttjas direkt, utan omväg via den längre vätecykeln.

8.11 En annan viktig aspekt är att produktionen måste ligga nära konsumtionen, vilket sänker de kostnader och utsläpp som förorsakas av transporterna. Detta argument gäller generellt och är ännu mer relevant om man ser till energieffektiviteten, med tanke på spridningskostnaderna i samband med överföring och distribution. Den andra aspekten som måste beaktas är därför produktionens geografiska spridning.

8.12 Möjligheten att använda väte är också beroende av hur distributionsnätet är fördelat geografiskt. Liksom i fallet med komprimerad naturgas, som har ett mycket glest och i vissa medlemsstater praktiskt taget obefintligt distributionsnät, saknas också helt distributionsställen för fordon med vätedrivna bränsleceller. Användningen av komprimerad naturgas, och i framtiden av vätgas, måste stödjas av politikinsatser som syftar till massdistribution.

8.13 Kommissionen har anslagit 470 miljoner euro för inrättandet av det gemensamma företaget för bränsleceller och vätgas (KOM(2007) 571 slutlig). EESK håller för övrigt på att utarbeta ett yttrande i ämnet vilket borde påskynda utvecklingen av väteanvändningen. Detta är säkert av intresse också för transportsektorn. Till EU-finansieringen kommer ett lika stort anslag från det privata näringslivet, sammanlagt en miljard euro, för att påskynda utvecklingen mot väte i EU. Medlen ska finansiera teknikinitiativ som rör framställning av vätedrivna bränsleceller och ett program för forskning kring denna teknik och införandet av den. Forskningen, som ska pågå i sex år ska bedrivas av både privata och offentliga partner inom näringslivet och den akademiska världen i EU. Den har ett tydligt syfte: marknads lansering av vätedrivna fordon under perioden 2010–2020, dvs. med start om tre år.

8.14 Redan i dag skulle många vätedrivna fordon kunna släppas ut på marknaden. Det saknas emellertid ett gemensamt, standardiserat och förenklat förfarande för typgodkännande av dessa fordon. Vätedrivna fordon omfattas för närvarande inte av gemenskapens system för typgodkännande. Fastställda EUnormer skulle minska biltillverkarnas riskmarginal vad gäller forskning, eftersom tillverkarna skulle kunna bedöma vilka prototyper som skulle få verkliga avsättningsmöjligheter.

8.15 Projektet "Zero Regio", som samfinansieras av Europeiska kommissionen, omfattar konstruktion och test av två innovativa infrastrukturer för flerbränsle- och väteförsörjning, en i Mantua och en i Frankfurt. De ska driva fordon med bränsleceller med hjälp av olika teknikalternativ för produktion och distribution av väte. I Mantua produceras vätgas på själva servicestationen, via en reformer på 20 mc/h som drivs med naturgas. Tekniken bygger på en katalytisk högtemperaturprocess med ett förblandat flöde av ånga och naturgas som omformas till vätgas under en rad olika steg. Fordonsparken består för närvarande av tre Fiat Panda som är försedda med bränsleceller. Man planerar också att distribuera en blandning av väte och metan för att bidra till en minskning av koldioxidutsläppen. Servicestationerna i Mantua och Frankfurt kallas också för "gröna servicestationer", eftersom de är utrustade med solceller på 8 respektive 20 kWp som kan generera el från

förnybara energikällor motsvarande ca 30 000 kWh/år, vilket innebär en minskning av koldioxidutsläppen med ca 16 ton/år.

8.16 Tekniken för att binda och avskilja koldioxid är mycket kostsam och påverkar den slutliga produktionseffektiviteten. Den medför nämligen stora problem vad gäller eventuella framtida risker för förorening av grundvattnet eller plötsliga utsläpp av väldiga mängder koldioxid. Tanken att producera väte genom att använda kol förefaller problematisk ⁽⁹⁾.

8.17 Nyligen utförda studier ⁽¹⁰⁾ har pekat på ett hittills förbiset problem, nämligen den potentiella vattenförbrukningen om vätesamhället skulle utvecklas snabbt. Studien bygger på dagens vattenförbrukning både vad gäller produktionen via elektrolys och kylningen av kraftverken. Uppgifterna i studien är mycket oroande. Man räknar med att det bara för kylningen går åt 5 000 liter vatten per 1 kg väte och enligt dagens effektivitetsstandarder över 65 kW/kg.

8.18 Trots de begränsningar som påpekats utgör användningen av väte som en för transportändamål anpassad energibärrare en utmaning för framtiden, och möjligheten att få se fordon i trafiken som delvis eller helt drivs med väte kan bli verklighet inom en relativt snar framtid, förutsatt att forskningen fortgår och stöds av nationella och europeiska myndigheter.

8.19 Som redan föreslagits vad gäller energieffektivitet (TEN/274) anser EESK att det vore ytterst värdefullt att få tillgång till en webbportal där information om akademisk forskning och experiment som utförts i de olika regionerna och städerna kan spridas till en bredare allmänhet och framför allt till lokal förvaltningspersonal. Utbytet av bästa praxis är viktigt när det gäller politikinsatser som i stor utsträckning omfattas av subsidiaritetsprincipen, dvs. som beslutas på lokal nivå.

⁽⁹⁾ Dagens etablerade teknik utgörs av s.k. kraftverk för pulveriserat kol med en konventionell ångcykel och hantering av de förbränningsprodukter som avges under processen. I praktiken produceras ånga vid "konventionella" tryck och temperaturer för att sedan driva turbiner i anläggningar som fortfarande är mycket vanliga. Det finns för närvarande fyra olika slags anläggningar. I fallande ordning i förhållande till hur tekniskt avancerade de är och deras miljöpåverkan rör det sig om superkritiska och ultrasuperkritiska anläggningar för pulveriserat kol, förbränning i fluidiserad bädd, förgasning med kombinerad cykel och till sist anläggningar som bygger på syreförbränning. I dag finns två alternativ som under alla omständigheter innebär geologisk inkappling av koldioxid. Det rör sig om förbränning av kol i pannor där man använder syre för att få en hög koncentration av koldioxid vid utsläppen och på så vis sänker kostnaderna för bindning och avskiljning, samt användning av IGCC-tekniken, dvs. förgasning med kombicykel, som genererar en syntetisk gas som successivt renas och där den högvärdiga brännbara delen skiljs från koldioxiden.

⁽¹⁰⁾ Webber, Michael E. "The water intensity of the transitional hydrogen economy". Environmental Research Letters, 2 (2007) 03400.

8.20 På denna portal bör man tillhandahålla följande uppgifter om genomsnittliga koldioxidutsläpp i atmosfären i Europa

- vid produktion av en kilowattimme elektricitet,
- inom jordbruket och dieselproduktionen vid produktion av en liter substitut för dieselbränsle, och
- inom jordbruket och bioetanolproduktionen vid produktion av en liter bioetanol.

Detta är en förutsättning för att vi ska kunna se hur mycket koldioxid vi släpper ut och hur mycket vi koldioxid vi sparar och för att vi korrekt ska kunna uttrycka sparade kilowattimmar i mängd koldioxid.

9. EESK:s allmänna kommentarer och rekommendationer

9.1 I enlighet med Jacques Barrots begäran har EESK utarbetat detta yttrande för att till kommissionen och de övriga gemenskapsinstitutionerna framföra de förslag som det civila samhället anser nödvändiga för att kunna möta de utmaningar som Kyotoprotokollet innehåller.

9.1.1 EESK anser att man måste knyta debatten om framtidens bränslemix till en omfattande förändring av dagens transportslag som innebär att man prioriterar kommunala transporter inom och utanför ständerna. Detta medför att man måste modernisera bilparken och förbättra infrastrukturen. Man måste höja järnvägens kvalitet och göra den effektivare genom investeringar i infrastruktur och rullande materiel. Den elproduktion som krävs för att främja järnvägens utveckling måste därför i allt högre grad inriktas på förnybara energikällor och bränslen med allt lägre kolhalt.

9.2 I ett tidigare yttrande (TEN/274, föredragande: Edgardo Maria Iozia) framhöll EESK klart och tydligt att man inom transportsektorn har "lagt mycket energi på att minska förbrukningen och utsläppen, men det finns ändå skäl att begära ytterligare satsningar eftersom detta är den sektor där förbrukningen ökar mest och en av de sektorer som ger upphov till mest växthusgaser" och att "beroendet av tredje land för bränslen som används för transporter (...) ökar den europeiska industrins ansvar för att bidra till energieffektivitet, minskade utsläpp och minskad import av oljeprodukter och gas".

9.3 EESK delar och stöder åsikten att effektivitet, säkerhet och hållbarhet bör vara de riktlinjer som ska ligga till grund för EU-institutionernas bedömning av vilken politik som ska föras och vilka åtgärder som ska vidtas för en renare energianvändning, en renare och mer välbalanserad transportsektor och ett större ansvarstagande från de europeiska företagens sida utan att äventyra deras konkurrenskraft samt för att skapa en ram som främjar forskning och innovation.

9.4 Framtidens bränslemix inom transportsektorn måste således kännetecknas av följande: en övergripande minskning av växthusgaserna, i möjligaste mån minskat försörjningsberoende av tredje land och diversifiering av energikällorna, samt kostnader som är förenliga med det europeiska ekonomiska systemets konkurrenskraft.

10. Utmaningar i samband med de framtida bränslevalen inom EU:s transportsektor: satsning på forskning

10.1 Om det allra viktigaste är att respektera Kyotomålen, måste merparten av de tillgängliga offentliga och privata resurserna inriktas på forskning om sådana bränslen som till fullo uppfyller de krav på energieffektivitet, miljömässig hållbarhet och låga utsläpp som miljövänliga transporter innebär.

10.2 Samarbetet mellan universitet, forskningscentrum, bränsleindustrin och tillverkningsindustrin, särskilt bilindustrin, måste utvecklas väsentligt. I sjunde ramprogrammet, FP7, som inrättades med rådets beslut nr 971/2006/EEG om det särskilda programmet Samarbete, fastställs målet om en ledande ställning inom centrala områden inom forskning och teknik. I prioriteringarna ingår miljö och transporter.

10.2.1 Ett bortglömt område tycks vara att förbättra effekten i de traditionella batterierna. Utvecklingen av elbilar hänger särskilt på om det går att minska vikten på de traditionella batterierna och öka deras räckvidd och prestanda. EESK hoppas att kommissionen gör ett särskilt åtagande i denna riktning.

10.3 I sitt yttrande ⁽¹⁾ om sjunde ramprogrammet uttryckte EESK oro över såväl den förväntade bristen på fossila bränslen och de ständigt stigande priserna som effekterna på klimatet. Kommittén förordade ytterligare medel till forskning inom energisektorn i stort, men framhöll att de medel som avsatts för att klara av problemen inom transportsektorn torde kunna räcka: 4,1 miljarder euro för perioden 2007–2013.

11. Säkerställande av de europeiska ekonomiernas konkurrenskraft och tillgången till energi till rimligt pris

11.1 EESK framhåller det grundläggande inslaget i strategin för att upprätthålla EU:s konkurrenskraft, som utan tvekan bygger på rimliga och stabila priser. Transporterna har alltid varit ett oundgängligt instrument för att förflytta varor, passagerare och djur till marknaderna. I dag är de också av vital betydelse för en annan viktig europeisk näringsgren, nämligen turismen. Den tredje aspekten av hållbarhet, priserna, utgör den svåraste utmaningen. I dag finns inga alternativ till de fossila bränslena som kan konkurrera med priset på olja eller naturgas. Trots de senaste årens prishöjningar är dessa bränslen fortfarande de mest konkurrenskraftiga.

⁽¹⁾ EUT C 185, 8.8.2006, s. 10 (föredragande: Gerd Wolf, medföredragande Antonello Pezzini).

11.2 Samtidigt som EESK hoppas på en stadigt ökad användning av biobränslen och andra förnybara bränslen anser kommittén det nödvändigt att utveckla den tillämpade forskningen kring andra generationens agrobränslen, där man använder biomassaavfall eller biomassa som inte kommer från livsmedel, och som inte har de nackdelar som kännetecknar första generationens bränslen, dvs. bränslen främst från spannmål, betor och sockerrör eller oljeväxtfröer för användning i livsmedel och foder⁽¹²⁾. För att kunna göra en verklig jämförelse med priset på fossila bränslen måste man ta hänsyn till internaliseringen av samtliga externa kostnader (skador på miljön, lokalisering av produktionskällorna, omvandlingskostnader, vattenförbrukning, markanvändning, etc.).

11.3 Parallellt med en gradvis övergång till biobränslen måste det, när det inte går att blanda olika komponenter, ske en successiv anpassning eller översyn av distributionssystemen där de nya produkternas fysiska egenskaper beaktas.

11.4 EESK stöder de positiva aspekterna i denna strategi, men är medveten om att strategin, framför allt i inledningskedet, kommer att bli kostnadskrävande och kan komma att minska det europeiska systemets konkurrenskraft. Vi vill därför understryka att EU för att undvika denna risk, och för att inte begränsa de globala resultaten, måste bli drivande i en utveckling som kommer att leda också andra delar av vår planet i samma riktning.

11.5 De nödvändiga investeringarna på området alternativa energikällor som härrör från biomassa måste omgärdas av en stabil rättslig ram. Detta kräver en anpassning av bränsledirektiven till de nya produktionsmetoderna och ett strukturerat samarbete med tillverkningsindustrin så att innovationsprocesserna är i takt med industrins verkliga potential. Innovation och forskning på detta område måste vid sidan av programmen inom sjunde ramprogrammet ägnas särskild uppmärksamhet såväl på central som lokal nivå.

11.6 För att de insatser och investeringar som görs för att utveckla nya effektiva och hållbara bränslen inte ska vara förgäves måste dessa processer åtföljas av initiativ för att höja fordonens genomsnittliga reshastighet, sänka bränsleförbrukningen och sätta in insatser vid exempelvis europeiska knutpunkter som utgör "flaskhalsar" i den nationella trafiken eller stadstrafiken. Det kommunala transportbolaget Carris i Lissabon, som kompletterar de traditionella spårvagnarna (den legendariska nr 28) med en busspark bestående av miljövänliga bussar, har minskat koldioxidutsläppen med 1,5 % tack vare åtgärder som har gjort det möjligt att öka reshastigheten, t.ex. en fördubbling av antalet separata körfält.

Bryssel den 13 februari 2008

11.7 Transportföretaget i Coimbra i Portugal, SMTUC, har för sin del gjort försök med en blå linje, eldrivna bussar som trafikerar stadens centrum. De har separata körfält men inga fasta hållplatser, eftersom passagerarna kan stiga på bussarna var som helst. Rutten markeras med ett blått streck i gatan, vilket också är till hjälp för besökare utifrån och för de många turister som uppskattar detta effektiva och rena transportsätt. I Coimbra är dessutom trådbussar särskilt uppskattade. De kan tack vare sina extrabatterier ta sig ur en trafikstockning genom att avvika från sitt vanliga "spår". Detta transportsätt kombinerar mycket låga förorenings- och bullernivåer med en medellivslängd som är mycket högre än för andra transportmedel, vilket gör det möjligt att klara av de höga initiala inköpskostnaderna.

11.8 EESK rekommenderar att man stöder dessa stadstransporter genom lämpliga skatteincitament (minskade kvoter för förvärv av miljövänliga transportmedel, alternativt särskilda resurser till lokala myndigheter och lägre priser på miljöbussar) och informationskampanjer som uppmuntrar till resor med miljöbussar. Kampanjerna ska samordnas på EU-nivå genom förbättring och utbyggnad av infartsparkeringarna, där säkerheten vid behov måste öka och priserna hållas nere genom att de integreras i biljettpriset för kollektivtrafiken, ett system som redan tillämpas i flera europeiska städer.

11.8.1 Grönboken "Mot en ny kultur för rörlighet i städer" KOM(2007) 551, som lades fram av kommissionen den 25 september 2007, tar upp dessa problem och föreslår lösningar som rör stöd till projekt för upprustning av stadstransporterna via initiativ som finansieras av ERUF och Civitas-programmet. I grönboken propagerar kommissionen kraftigt för miljövänliga stadstransporter och EESK stöder denna ansats. Kommittén föreslår också att man undersöker ytterligare konkreta initiativ på grundval av dessa positiva erfarenheter och utökar samarbetet med Europeiska investeringsbanken (EIB) och Europeiska banken för återuppbyggnad och utveckling (EBRD).

11.9 Som EESK redan har påpekat⁽¹³⁾ är det i kollektivtrafiken som stadstrafiken definitivt har sin framtid. Vid de hearingar som hållits under arbetet med detta yttrande presenterades två forskningsprojekt som redan befinner sig på experimentstadiet: en eldriven småbil, som inte kräver något körkort, och en cybernetisk bil som styrs genom ett komplext fjärrkontrollsystem och som får framföras på förutbestämda vägsträckor. Dessa bilar skulle kunna hyras för transporter inne i städerna, och skulle kanske kunna ersätta de vägavgifter som stora och förorenande fordon måste erlägga.

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande
Dimitris DIMITRIADIS

⁽¹²⁾ Se EESK:s yttrande TEN/286 från plenarsessionen den 24–25 oktober 2007.

⁽¹³⁾ EUT C 168, 20.7.2007, s. 77–86.