

III

(Подготвителни актове)

ЕВРОПЕЙСКИ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ

446-ТА ПЛЕНАРНА СЕСИЯ 9-10 ЮЛИ 2008 Г.

Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно типовото одобрение на превозните средства, задвижвани с водород и за изменение на Директива 2007/46/ЕО“

COM(2007) 593 окончателен — 2007/0214 (COD)

(2009/С 27/01)

На 14 ноември 2007 г. Съветът реши, в съответствие с член 95 от Договора за създаване на Европейската общност, да се консултира с Европейския икономически и социален комитет относно

„Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно типовото одобрение на превозните средства, задвижвани с водород, и за изменение на Директива 2007/46/ЕО“

Специализирана секция „Единен пазар, производство и потребление“, на която беше възложено да подготви работата на Комитета по този въпрос, прие своето становище на 11 юни 2008 г. (докладчик: г-н ЮЗИА).

На 446-ата си пленарна сесия, проведена на 9 и 10 юли 2008 г. (заседание от 9 юли), Европейският икономически и социален комитет прие настоящото становище със 117 гласа „за“, и 5 гласа „въздържал се“.

1. **Заклучения и препоръки**

1.1 ЕИСК одобрява съдържанието на настоящия регламент (COM(2007) 593 окончателен) и гледа положително на създаването на хармонизирани правила на равнище Общност за типовото одобрение на превозните средства, задвижвани с водород. Комитетът споделя избора на една единствена процедура на европейско равнище, валидна за всички държави-членки, тъй като тя изглежда по-проста и значително по-олекотена, отколкото 27 различни типови одобрения, които, освен всичко останало, биха създали очевидни условия за нарушаване на конкуренцията и фрагментиране на вътрешния пазар.

1.2 Важността на тази мярка е очевидна: въпреки че се предвижда съществен растеж на продажбите на превозни средства, задвижвани с водород, не съществува нито на национално, нито на европейско равнище типово одобрение за такива превозни средства. В отделните държави-членки са приети временни разпоредби, които се различават значително помежду си.

1.3 ЕИСК счита за необходимо да се стигне бързо до приемането на регламента, който изглежда би могъл да представи една сигурна референтна рамка за предприятията в този сектор, като по този начин благоприятства съществените инвестиции, необходими за развитието на технологиите, свързани с употребата на водород. В скорошните си становища по този въпрос ЕИСК изрази подкрепата си за стратегическия избор на тази употреба, защитавайки тезата, че „водородът, макар и с огра-

ниченията, които съществуват и днес, представлява предизвикателство за бъдещето“.

1.4 Определянето на тези стандарти на Общността за хармонизация представлява също така важен елемент за гарантирането на безопасността на потребителите. Укрепването на тяхното доверие се явява необходимо условие с оглед на предвижданото увеличаване на използването на тези превозни средства, които, според прогнозите на Комисията, до 2020 г. би трябвало да достигнат целта от 1 милион автомобила, задвижвани с водород.

1.5 Важен пример, който потвърждава валидността и конкретната възможност да се постигне тази цел, представлява постоянното и непрекъснато увеличаване на такситата с хибридно захранване, движейщи се в Ню Йорк, където разумната градска политика позволява да се съчетае опазването и защитата на околната среда с пазарните принципи, доказвайки в действителност, че зад опитите да се изградят изкуствени препятствия пред развитието на тази технология често се крие единствено защитата на привилегировани позиции.

1.6 Постигането на тази цел изглежда необходимо, тъй като само с решителни действия за замяна на ископаемите горива би било възможно достигането на резултати в синхрон с политиките на Съюза за устойчиво развитие и за борба с изменението на климата. Тази цел може да бъде реализирана чрез постепенното увеличаване на използването на водород, биогорива от второ поколение и други възобновяеми горива.

1.7 Съществената подкрепа на такава стратегия в дългосрочен план включва и поемането на конкретни ангажменти в областта на технологичните изследвания. Ето защо ЕИСК приканва към изпълнението на научноизследователски програми в тази насока като се започне с бързото приемане на регламента СОМ(2007) 571 окончателен, който предвижда осъществяването на „Съвместна технологична инициатива“ (СТИ) чрез създаването на съвместно предприятие „Горивни клетки и водород“⁽¹⁾. Комитетът подкрепя и приветства научноизследователски програми, ориентирани към нови методи за производство и използване на водорода и се присъединява към исканията на предприятията и научноизследователските среди, работещи в областта на приложението на водорода, Съветът и Парламентът да ускорят процедурата по приемане на необходимите предложения.

1.8 ЕИСК призовава Комисията да разгледа още сега проблема с покритието на дистрибуторската мрежа, тъй като наличието на сигурни и ефективни технологии за съхранение, както и достъпната дистрибуция, представляват необходими елементи за разпространението на автомобили, задвижвани с газови смеси.

1.9 Първоначално тези мерки би трябвало да насърчават разпространението из цялата територия на ЕС на втечен нефтен газ (ВНГ) и метан, които представляват най-пряката и реалистична цел на една макар и частична декарбонизация на горивата, но които понастоящем са слабо разпространени или липсват в много държави от Съюза. Този първи етап на търсене на нови, все по-сигурни и ефективни технологии в областта на съхранението и разпространението ще послужи в близко бъдеще за улесняване на преминаването към един междинен етап на разпространение на газови смеси и водород, докато се стигне до крайния етап на разпространение на водорода.

1.10 ЕИСК счита, че е изключително важно да се подходи по конкретен начин към въпроса за възстановяването на доверието у бъдещите потребители, за да се премахне объркването, което все още съществува по отношение на използването на водород. Ето защо е необходимо да се изготвят програми за широко информиране с ясно и мотивирано послание, което да потвърди, че при тази технология вече са достигнати настоящите нива на сигурност на традиционните превозни средства.

1.11 ЕИСК споделя избора на регламента като правна форма на предложението, тъй като той гарантира равни условия за производителите в този сектор чрез едновременното прилагане на съдържащите се разпоредби във всички държави-членки.

1.12 Освен това Комитетът одобрява предложението, изготвянето и въвеждането на основните разпоредби да се извърши чрез „процедурата по комитология“ и подкрепя предоставянето на преходен период за прилагането на разпоредбите в тяхната цялост, тъй като такова прилагане ще се окаже сравнително сложно за предприятията от сектора.

1.13 Комитетът подкрепя и счита за важно присъствието на Европа в GCG (Global Coordination Group — Група за глобална координация) за определянето на стандарти за типово одобрение на световно равнище — GTR (Global Technological regulation — Глобално технологично регулиране), но подчертава също така, че търсенето на подобно споразумение не бива да се превръща в препятствие пред напредъка на тази законодателна процедура.

(¹) ОВ С 204, 9.8.2008 г., стр. 19.

Наличието на собствен законодателен инструмент и на опит в прилагането на разпоредби на Общността ще засили присъствието на Европа във всички органи на световно равнище, което би предотвратило и приемането на световни разпоредби в областта на задвижването с водород превозни средства, в които да се вземе предвид единственият наличен днес опит (този на Япония).

1.14 Наличието на опит, основаващ се на законодателно регулиране на равнище Общност и важните резултати, които може да даде един значителен и постоянен ангажимент в областта на технологичните изследвания, биха могли да се превърнат в основен фактор в подкрепа на конкурентоспособността на предприятията, които вече работят в автомобилния сектор, отчитайки факта, че големите дялове на пазара в бъдеще ще зависят от новите технологии и от новите горива.

1.15 Всичко това според ЕИСК изисква смел и бърз избор, както и стратегическа визия в дългосрочен план, заложен в един бъдещ сценарий, в който водородът с течение на времето да придобие важна и решаваща роля.

1.16 ЕИСК приканва Комисията да преразгледа предложението за въвеждане на „етикетиране“ на автомобилите на водород, което би могло да бъде възприето като вид заклеяване, тъй като по този начин тези превозни средства се обозначават като „опасни“, докато тестовете за сигурност дадоха резултат, аналогичен на този, получен от превозните средства, задвижвани с други горива. Вместо такъв етикет, ЕИСК счита за по-подходящо обозначаването на горивата на всички автомобили, което позволява те да бъдат ясно разпознавани.

1.17 При липсата на дистрибуторска мрежа, за да се улесни разпространението на автомобилите, задвижвани с водород, ЕИСК препоръчва на Комисията да одобрява типово и малките преобразуватели за собствено производство на водород от газ метан, например домашни енергийни станции („Home energy station“) или други сходни инсталации. Това би могло да бъде първата конкретна стъпка към задоволяването, на първо време, на новото търсене на водород, като едновременно с това целта трябва да продължи да бъде производството на водород от възобновяеми енергийни източници или биогаз, чрез фотолиза и електролиза, като се използва електроенергия, получена от възобновяеми източници.

2. Въведение

2.1 В разглеждания регламент (СОМ(2007) 593 окончателен) се изхожда от констатацията, че в Европа не съществуват никакви правила, които да регулират системата за типово одобрение на превозни средства, задвижвани с водород, въпреки прогнозите за нарастване на продажбите на автомобили от този вид.

2.2 От друга страна, в отделните държави-членки на ЕС понастоящем не съществуват и разпоредби в тази област.

Наистина, в действащото законодателство за типовото одобрение на превозни средства като цяло не са предвидени общи стандарти за автомобилите на водород, имайки предвид техните характеристики, които се различават от тези на автомобилите, използващи конвенционални горива.

2.3 В някои държави-членки са приети временни разпоредби, които се различават съществено помежду си. С времето тази ситуация би довела до създаването на различни процедури за типово одобрение в отделните държави-членки, от което неизбежно следват фрагментиране на вътрешния пазар, нарушения на правилата на конкуренцията и ограничаване на реалната възможност тази технология да допринесе решително за подобряването на околната среда.

2.4 Ето защо с това предложение за регламент се цели да се осигури правилното функциониране на вътрешния пазар и да се предотврати движението на автомобили, одобрени по различни стандарти в различните държави-членки, което би създавало неравни условия за отделните производители и би благоприятствало възможността за създаване на изкуствени препятствия пред търговията в Европа.

2.5 Такава перспектива би възпрепятствала развитието на технологиите, свързани с използването на водород в Европа, вместо да отговори на необходимостта за ускоряване на мерките и реалното развитие на тази технология, която представлява една от най-значимите алтернативи на използването на изкопаеми горива. Дори и днес изкопаемите горива задоволяват 98 % от нуждите на обществените и личния транспорт и съставляват 50 % от първичните източници на енергия, като този процент би се повишил до 73 %, ако не се направи решителен избор в посока към диверсификация.

2.6 Разглежданият регламент, заедно с важните научноизследователски програми в сектора, които са част от Седмата рамкова програма, е важна стъпка към приближаването на използването на водород до равнището на сигурност, достигнатото при конвенционалните технологии и освен това може да допринесе за възстановяването на одобрението от страна на потенциалните потребители.

2.7 Приемането на правила, хармонизирани на равнище Общност, относно типовото одобрение на превозните средства, задвижвани с водород, несъмнено представлява решителна стъпка към получаването на необходимото одобрение от страна на потребителите. Нарастването на положителното отношение, изразяващо се в доверие при използването на водород от страна на потребителите, е изключително важен фактор за ускоряване на пускането на пазара на превозни средства, задвижвани с алтернативни горива с много ниски емисии на парникови газове — незаменимо условие за действително и практическо опазване на околната среда.

3. Предложението на Комисията

3.1 С обсъжданото предложение за регламент относно превозните средства на водород се цели установяване на стандарти, валидни в целия ЕС, за типовото одобрение на автомобили, задвижвани с водород.

3.2 В предложението се предвижда да се измени рамковата директива 2007/46/ЕО като се включат изцяло превозните средства, задвижвани с водород, от категории M1, M2, M3 и N1, N2, N3 ⁽²⁾ в процедурата на ЕО за типово одобрение на

⁽²⁾ M1: превозни средства, използвани за превоз на пътници и съдържащи не повече от осем седалки без мястото на водача.

M2: превозни средства, използвани за превоз на пътници, съдържащи повече от осем седалки без мястото на водача и имащи максимална маса, която не надвишава 5 тона.

M3: превозни средства, използвани за превоз на пътници, съдържащи повече от осем седалки без мястото на водача и имащи максимална маса, която надвишава 5 тона.

N1: превозни средства, използвани за превоз на товари и имащи максимална маса, която не надвишава 3,5 тона.

N2: превозни средства, използвани за превоз на товари и имащи максимална маса, която надвишава 3,5 тона, но не надвишава 12 тона.

N3: превозни средства, използвани за превоз на товари и имащи максимална маса, която надвишава 12 тона.

превозните средства, както и да се добавят автомобилите, задвижвани с водород, във всички директиви и регламенти, които се отнасят до типовото одобрение.

3.3 **Правното основание** на предложението е член 95 от Договора.

С предложението се гарантира напълно спазването на **принципа на субсидиарност**, тъй като политическите цели, поставени на равнище Общност, не могат да бъдат постигнати на равнището на отделните държави-членки, а със същата процедура се предотвратява и създаването на пречки в единния пазар.

С него се гарантира също така спазването на **принципа на пропорционалност**, тъй като единствената му цел е доброто функциониране на единния пазар и постигане на високо равнище на обществена безопасност и защита на околната среда.

3.4 Комисията предлага да се избере регламента, тъй като за едновременното спазване на разпоредбите в настоящото предложение изглежда е необходимо да не се изчаква тяхното транспониране в законодателството на отделните държави-членки, което би довело до въвеждане на стандартите за типово одобрение по различно време, а понякога и със съществени изменения при транспонирането.

3.5 Настоящото предложение беше разгледано внимателно чрез провеждането на широка консултация, включваща всички заинтересовани страни. Освен „Работната група по използване на водорода“, в проучването участваха националните власти, производителите на превозни средства, доставчиците на части и промишлените сдружения.

3.6 Бяха разгледани четири варианта:

- „status quo“, т.е. запазване на настоящото положение;
- законодателни мерки на равнище държави-членки;
- законодателни мерки на равнище Европейски съюз;
- нерегулаторен подход: саморегулиране.

3.7 Впоследствие беше определен консултант, който систематизира отговорите по отношение на сигурността, технологията и разходите по съответните варианти. Резултатите бяха дадени за оценка на основните предприятия в автомобилния сектор, които се занимават с технологията на водорода.

3.8 От тази широка консултация стана ясно, че най-подходящият метод е този на законодателни мерки на равнище Общност, които да въведат типово одобрение за всички превозни средства, задвижвани с водород.

3.9 В подкрепа на този избор Комисията представи изследване ⁽³⁾, което показва, че въвеждането на процес на едно макар и строго европейско типово одобрение е най-простото решение, което е и много по-евтино, сравнено с теоретичните разходи при 27-те различни типови одобрения на равнище държави-членки.

⁽³⁾ От TRL Ltd, технически и научен консултант на Комисията.

3.10 Впоследствие оценката на консултанта беше представена на Комисията, която, въз основа на работата по предварителната консултация, изготви разглежданото предложение и постави началото на институционалния процес.

3.11 Според Комисията, стандартите, установени в този регламент, дават възможност да се осигури на ползвателите на транспортни средства, задвижвани с водород, необходимата гаранция по отношение на безопасността и да се допринесе решително за опазването на околната среда.

3.12 Крайната цел е в срок от 36 месеца след влизането в сила на настоящия регламент, изправността на системите, всички компоненти на водородното оборудване, както и съответните материали, от които са направени, да отговарят изцяло на стандартите, предвидени в настоящия регламент.

4. Изслушване

4.1 По време на изслушването, в което участваха Комисията, представители на научните среди, на автомобилните предприятия, занимаващи се с развитието на автомобилите на водород, на европейските сдружения на потребителите и на производителите на горивни клетки, бяха поставени за обсъждане важни въпроси, а участниците бяха запознати с най-новото развитие на технологиите.

4.2 Беше подчертана важността на разпространението на информацията сред широката общественост, както и на инициативи като тази, която се провежда в Рим (H₂ Roma) от няколко години насам. Такива инициативи улесняват контактите между производителите и гражданите като показват нагледно развитието на технологиите и разпространяват културата на приобщаване към една технология, която повечето хора все още считат за опасна. Присъстващите изразиха силен интерес към ролята на ЕИСК, който би могъл да изпълнява функцията на културен посредник.

4.3 Предприятията и потребителите подчертаха необходимостта да могат да разчитат на безопасността на превозните средства и на инфраструктурите за складиране и разпространение на водорода, както и на неговата наличност. Научните изследвания трябва да продължат и следва да бъдат подпомагани в по-голяма степен. Бяха оценени скорошните европейски инициативи за горивните клетки с решението да бъде финансирана една Съвместна технологична инициатива.

4.4 Тестовите показаха, че дори днес един автомобил на водород може да измине до 600 km. В момента се подготвят по-нататъшни изпитания.

4.5 Автомобилът на водород е вече технологична реалност, както беше подчертано по време на изслушването. Липсват обаче необходимите икономически и социални условия, за да започне продажбата му. Първото препятствие ще бъде преодоляно с регламента за типово одобрение.

5. Общи бележки

5.1 ЕИСК одобрява съдържанието на този регламент и гледа положително на създаването на хармонизирани стандарти за типовото одобрение на превозните средства, задвижвани с

водород, тъй като такава процедура представлява крачка напред в сравнение със сегашната ситуация, в която липсата на каквото и да било законодателство би създавала очевидни условия за нарушаване на конкуренцията и фрагментиране на вътрешния пазар. Важно е да се стигне бързо до приемането на регламента също и поради очевидната нужда от безопасност и от защита на околната среда.

5.2 Според ЕИСК, липсата на сигурна референтна рамка води неизбежно до отлив на нужните значителни инвестиции, необходими за развитието на технологиите, свързани с употребата на водорода като енергиен източник за моторните превозни средства на бъдещето.

5.3 Разглежданият регламент е в съответствие с политиките на Съюза за устойчиво развитие и борбата с изменението на климата, които са в основата на инициативите на Общността, и представляват безспорен принос към общите цели на Лисабонската стратегия.

5.4 ЕИСК е твърдо убеден, че без бързото и съществено развитие на превозните средства, задвижвани с водород, както и без постепенната замяна на изкопаемите горива, положителните ефекти върху околната среда биха се оказали много ограничени и при всички положения незначителни от количествена гледна точка. Комитетът отбелязва необходимостта да се насърчава устойчивостта на околната среда и последователната борба с изменението на климата — цели, които биха могли да бъдат реализирани чрез използването на водород, биогорива от второ поколение и други възобновяеми горива.

5.5 Според ЕИСК, използването на водород и усилията, положени за научноизследователска дейност в областта на горивните и водородните клетки, са вълнуваща възможност да се обърне настоящата тенденция, при която търсенето на енергия се задоволява предимно от изкопаемите източници, които към днешна дата представляват 85-90 % от световното предлагане на енергия. В една прогнозна оценка трябва да се отчита, че бъдещият сценарий по отношение на изкопаемите горива включва възможен бъдещ недостиг и постоянно нарастващи цени.

5.6 В едно наскоро прието становище на ЕИСК (*) се подкрепя изцяло предложението на Комисията COM(2007) 571 окончателен, с което се взема решение да бъде финансирана с почти 470 милиона евро Съвместна технологична инициатива (СТИ) посредством създаването на съвместно предприятие „Горивни клетки и водород“. Такава широкомащабна инициатива за научноизследователска дейност ще позволи на Комисията, държавите-членки и индустрията да обединят съответните средства за програми, насочени към стратегически сектори и целящи диверсификация и бъдещо предлагане на енергия.

5.7 В следващо становище относно „енергийния микс в транспорта“ (**), ЕИСК „смята за изключително важно решително да се увеличи финансирането на научните изследвания в областта на производството и използването на водород“ и „подкрепя исканията, изхождащи от предприятия и изследователски центрове, занимаващи се с разработки за използване на водород, Съветът и Парламентът да ускорят процеса на одобряване на предложението“.

(*) ОВ С 204, 9.8.2008 г., стр. 19.

(**) CESE 1104/2007 (TEN/297), параграф 1.4, още непубликуван в Официален вестник.

5.8 Горивните клетки са енергийни преобразуватели, които позволяват да се намали значително отделянето на парникови газове и други замърсители. По отношение на преработката на биомасата, в същото становище, цитирано в предишния параграф, ЕИСК разглежда внимателно скорошното развитие в областта на новите катализатори, използвани в горивните клетки, които представляват една многообещаваща технология за снабдяването на автомобилите с чиста енергия.

5.9 ЕИСК изтъква отново, че използването на водород при постепенната замяна на изкопаемите горива представлява задължителна и желана стъпка, и подчертава, че целта да се въведат в експлоатация автомобили, задвижвани с водород, може да бъде постигната единствено чрез съществени инвестиции във всички научноизследователски области, свързани с този процес. Ето защо ЕИСК приветства и подкрепя научноизследователски програми, които имат за цел да консолидират тази стратегия.

5.10 Комитетът счита, че макар и важен, проблемът, свързан с високите разходи по този процес, не може да се превърща в препятствие пред развитието на тази технология и наблюдава внимателно всяка програма, която има за цел да открие нови методи за екологично чисто производство на водород. Трябва да се има предвид, че сегашният подход, който предвижда 90 % от водорода да се произвежда от метан, се основава на енергия, която има важно значение, но се счита за изчерпаема.

5.11 ЕИСК подчертава, че в оценката на разходите, свързани с всяко научно нововъведение, необходимите големи финансови средства не трябва да бъдат разглеждани в ограничен контекст само по отношение на частния сектор на превозни средства, който от количествена гледна точка е значителен. В една стратегическа, дългосрочна перспектива тази оценка трябва да отчита бъдещите преимущества, които може да се извлекат от по-широката употреба на водород, насочена към по-напреднали технологии в областта на обществения и личния транспорт, товарния транспорт, задвижването на влакове и водни двигатели, и дори — в една по-далечна перспектива — възможната употреба на водород в електроцентралите.

5.12 ЕИСК е дълбоко убеден, че ако тези основни научноизследователски програми получат желаното развитие и необходимата политическа и икономическа подкрепа на всички заинтересовани страни, възможността да бъдат пуснати в експлоатация автомобили, задвижвани частично или изцяло с водород, може да се превърне в реалност сравнително скоро.

5.13 Конкретен пример за тази положителна тенденция представлява постоянното и непрекъснато увеличение на таксата с хибридно захранване в Ню Йорк, където разумната градска политика позволява да се съчетае опазването на околната среда с пазарните принципи, доказвайки в действителност, че зад опитите да се създадат някои препятствия пред развитието на тази технология често се крие единствено защитата на привилегировани позиции.

5.14 Във всичките си становища по този въпрос, ЕИСК подкрепи избора да се използва водород, който, независимо от съществуващите днес ограничения, представлява предизвикателство за бъдещето. Комитетът наблюдава внимателно скорошните проекти, изготвени в рамките на инициативи, в които се предвижда използването на различни технологии за производство

и доставка на водород и така се прокарва пътят към използването му за задвижване на превозни средства.

5.15 В тази връзка ЕИСК още веднъж приканва Комисията да разгледа въпроса за покритието на дистрибуторската мрежа на алтернативни горива като се започне от увеличаването на доставките на СПГ (сгъстен природен газ), който се доставя в малък мащаб в някои държави-членки, а в други изобщо не се доставя, с изключение на няколко положителни примера, какъвто е случаят с Полша.

5.16 Съхранението и разпространението представляват конкретен пример за целево насочване на научноизследователската дейност в този сектор. Необходимостта от иновативни технологии в областта на газовото разпределение е основен и решаващ за разпространението на нови автомобили въпрос, както в междинната фаза, в която са възможни смеси от различни газове, така и в достигането на крайната цел — задвижването с водород.

5.17 В тази област съществува неотложна необходимост да се подготвят предварително все по-ефективни и все по-сигурни системи за разпределение, като се ползва опита, натрупан в двете инсталации, които сега функционират в Европа — в Мантуа (Италия) и в Мюнхен (Германия), както и чрез ориентирането на научните изследвания към все по-напреднали в технологично отношение системи, които имат за цел достигането на високи стандарти в сферата на безопасността и опазването на околната среда.

5.18 Поради тези причини ЕИСК счита, че постигането на високи стандарти за безопасност и ефективност в областта на съхранението и разпределението на газообразни горива представлява настоящем елемент от решаващо значение, който изисква една широкомащабна програма за разпространение на ВНГ и метан по цялата европейска територия. Това е най-пряката и реалистична цел на една, макар и частична, декарбонизация на горивата — междинна стъпка, водеща до крайната фаза на разпространение на водорода. Тъй като необходимите за съхранението и разпределението на газ и водород технологии до голяма степен са сходни, развитието на едните може само да улесни развитието на другите.

5.19 ЕИСК съзнава факта, че използването на водород без съмнение все още е свързано с проблеми по отношение на разходите и на безопасността, произтичащи от пречки в миналото. Въз основа на задълбочените изследвания, проведени в различни страни, подобни пречки би трябвало да са напълно преодолените днес, приближавайки използването на водород до равнището на безопасност, достигнато от конвенционалните технологии. Постигането на тази цел, подкрепено от съществени и конкретни програми за увеличаване на информираността, може да позволи възстановяването на доверието у бъдещите потребители — задължително условие за окончателното въвеждане в употреба на тази технология.

5.20 Ето защо ЕИСК смята за необходимо тази стратегия, базирана на водорода, да се подкрепи с една широкомащабна програма за повишаване на информираността, която да разгледа и превъзможне недоверието у бъдещите потребители, които настоящем считат водорода за изключително рисков продукт.

5.21 Такава широкообхватна програма за информиране трябва да предаде едно ясно послание: по отношение на използването на водород, към днешна дата вече са достигнати високите нива на безопасност, характерни за конвенционалните превозни средства, дори и в случай на евентуален инцидент. Това е основен елемент, допринасящ за достоверността на прогнозата на Комисията, според която до 2020 г. ще бъде постигната целта на територията на ЕС да бъдат пуснати в експлоатация най-малко 1 милион автомобили (стр. 34, Оценка на въздействието).

5.22 Разглежданият регламент относно създаването на хармонизирани на равнище Общност разпоредби за типовото одобрение на превозни средства, задвижвани с водород, представлява първата стъпка към възстановяването и утвърждаването на доверието, а в основата му стои тезата, че използването на водород допринася решително за опазването на околната среда, тъй като, както е известно, при такъв метод на задвижване не се отделят парникови газове и замърсители, съдържащи въглерод.

5.23 ЕИСК подкрепя избора на регламента като правна форма на предложението, тъй като това гарантира равни условия за производителите в този сектор чрез непосредствено прилагане на съдържащите се в него стандарти във всички държави-членки.

5.24 Освен това Комитетът одобрява предложението изготвянето и въвеждането на основните стандарти да се извърши чрез „процедурата по комитология“, и подкрепя предоставянето на преходен период, който би бил необходим на производителите, тъй като той съответства на сложността на тази технология, за чието прилагане ще бъде необходим дълъг период от време.

5.25 ЕИСК подкрепя и счита за важно присъствието на Европа заедно с Япония и Съединените щати в GCG — група, която има за цел да създаде световна процедура за типово одобрение на автомобилите на водород.

5.26 Въпреки това, стремежът към споразумение от такъв мащаб не бива да представлява препятствие пред напредъка на европейския законодателен процес, тъй като сроковете за постигане на световно споразумение са по-дълги от необходимите за разглеждания регламент. От друга страна, ако Европа разполага с конкретен законодателен инструмент и със собствен опит в прилагането му, тя не само ще засили присъствието си в тази група, но и ще предотврати опита този регламент да се базира на единствения съществуващ днес опит — този на Япония.

5.27 Силното присъствие на Европа в органи, вземащи решения на световно равнище, представлява и условие от решаващо значение за запазването на конкурентоспособността на основните автомобилни предприятия в Европа. Така те няма да се откъснат от процесите на развитие на един пазар, където наличието на силно, гъвкаво и технологически развито предприятие е от основно значение за бъдещото заемане на големи пазарни дялове.

5.28 Въпросът за типовото одобрение, макар и да е само един аспект от целия процес, представлява важна стъпка към разполагането с алтернативни горива, които са в състояние да помогнат на Европа да преодолее зависимостта от изкопаемите горива, и които носят големи преимущества за опазването на околната среда. Чрез алтернативните горива можем да се подготвим за момента на изчерпване на изкопаемите ресурси, който със сигурност ще настъпи, въпреки че не е ясно точно кога.

5.29 Всичко това изисква смели решения и дългосрочна стратегическа визия, която да надхвърли настоящето, и да се впише в един бъдещ сценарий, в който използването на водород изглежда ще играе главна роля.

Брюксел, 9 юли 2008 г.

Председател

На Европейския икономически и социален комитет

Dimitris DIMITRIADIS
