

III

(Forberedende retsakter)

DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG

446. PLENARFORSAMLING DEN 9. OG 10. JULI 2008

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelse af brintdrevne motorkøretøjer og om ændring af direktiv 2007/46/EF«

KOM(2007) 593 endelig — 2007/0214 (COD)

(2009/C 27/01)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 14. november 2007 under henvisning til EF-traktatens artikel 95 at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om:

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelse af brintdrevne motorkøretøjer og om ændring af direktiv 2007/46/EF.

Det forberedende arbejde henvistes til Den Faglige Sektion for Det Indre Marked, Produktion og Forbrug, som udpegede Edgardo Maria Iozia til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 11. juni 2008.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 446. plenarforsamling den 9. juli 2008 følgende udtalelse med 117 stemmer for og 5 hverken for eller imod:

1. Konklusioner og henstillinger

brint på trods af de begrænsninger, der stadig findes, er fremtidens udfordring.

1.1 EØSU bifalder indholdet i forordningsforslaget KOM(2007) 593 endelig og ser positivt på vedtagelsen af harmoniserede standarder for typegodkendelse af brintdrevne motorkøretøjer på EU-niveau. EØSU er endvidere enig i beslutningen om en enhedsprocedure på EU-niveau, der skal gælde i alle medlemsstater, idet en sådan synes mere enkel og langt mindre besværlig end 27 forskellige typegodkendelser, som oven i købet ville skabe et klart grundlag for konkurrenceforvridning og en opsplitning af det indre marked.

1.2 Vigtigheden af en sådan foranstaltning er åbenbar, idet der på trods af forventninger om en støt stigende handel med brintdrevne motorkøretøjer ikke findes nogen typegodkendelse for disse køretøjer på hverken nationalt eller EU-niveau. Flere medlemslande har vedtaget midlertidige regler, men der er betydelige forskelle imellem dem.

1.3 EØSU mener, at det er nødvendigt med en hurtig vedtagelse af forordningen, som synes at kunne udgøre en fast referenceramme for virksomhederne i branchen og således fremme de betydelige investeringer, der er nødvendige for udviklingen af teknologier knyttet til anvendelsen af brint. EØSU har i nogle af sine seneste udtalelser om emnet stillet sig positivt over for den strategiske beslutning om at anvende brint, og har anført, at

1.4 Vedtagelsen af harmoniserede EU-standarder er desuden vigtig som en garanti for sikkerhed over for brugerne. Det er helt afgørende, at deres tillid styrkes i lyset af en forventelig stigning i antallet af denne type køretøjer, som ifølge Kommissionens prognoser inden 2020 bør nå målsætningen om 1 million brintdrevne biler.

1.5 Et godt eksempel, der underbygger dette og bekræfter, at det konkret er muligt at nå dette mål, er det støt stigende antal hybriddrevne taxier i New York, hvor en positiv bypolitik gør det muligt at forene miljøhensyn og -beskyttelse med markedsreglerne. Det viser også i praksis, at forsøg på at skabe kunstige hindringer for udviklingen af denne teknologi ofte udelukkende dækker over hævdevundne interesser.

1.6 Det er nødvendigt at nå dette mål, da det kun via en målrettet indsats for at erstatte de fossile brændstoffer synes at være muligt at opfylde en målsætning, der er på linje med EU-politikkerne om bæredygtig udvikling og bekæmpelse af klimaændringerne. Målet kan nås ved i stigende grad at anvende brint, andengenerationsbiobrændstoffer og andre fornyelige brændstoffer.

1.7 Denne langsigtede strategi kræver betydelig støtte, som forudsætter specifikke forpligtelser inden for den teknologiske forskning. EØSU henstiller derfor til, at der iværksættes målrettede forskningsprogrammer startende med den hurtige vedtagelse af forordning KOM(2007) 571 endelig, som fastlægger bestemmelser om et fælles teknologisk initiativ via oprettelsen af et fællesforetagende for brændselsceller og brint⁽¹⁾. Udvalget bifalder og håber på forskningsprogrammer, der retter sig mod de nye måder at producere og anvende brint på, og bakker op om anmodningen fra virksomheder og forskere, der beskæftiger sig med anvendelsen af brint, til Rådet og Europa-Parlamentet om at fremskynde vedtagelsesproceduren for de fornødne forslag.

1.8 EØSU opfordrer Kommissionen til med det samme at undersøge problemet med distributionsnettets spredning, eftersom sikre og effektive teknologier til lagring og tilstrækkelig distribution er helt afgørende for udbredelsen af biler, der kører på gasformige blandinger.

1.9 I den indledende fase bør disse foranstaltninger fremme udbredelsen af LPG og methan i hele EU. Dette er det mest umiddelbare og realistiske mål for en om end kun delvis dekarbonisering af brændstofferne, men i mange medlemsstater findes de aktuelt kun i meget begrænset omfang eller slet ikke. Denne indledende forskning i nye, stadig mere sikre og effektive lagrings- og distributionsteknologier vil i den nærmeste fremtid lette overgangen til en mellemfase med distribution af blandinger af gas og brint og endelig til slutfasen med distribution af brint.

1.10 EØSU mener, at det er af allerstørste vigtighed via konkrete tiltag at genvinde de fremtidige brugeres tillid og fjerne den usikkerhed, der stadig hersker omkring anvendelsen af brint. Der bør derfor iværksættes omfattende informationsprogrammer med et klart og velbegrunder budskab, som bekræfter, at teknologien allerede i dag har nået det samme sikkerhedsniveau som konventionelle køretøjer.

1.11 EØSU er enig i, at en forordning er det rette valg som juridisk grundlag for forslaget, da det sikrer ens betingelser for producenterne i branchen, idet reglerne skal gennemføres samtidigt i alle medlemsstater.

1.12 Udvalget bifalder endvidere forslaget om at anvende udvalgsproceduren ved udarbejdelsen og iværksættelsen af de grundlæggende standarder, og er enig i bestemmelsen om en overgangsperiode for den fulde anvendelse af standarderne, da der vil være visse vanskeligheder forbundet hermed for virksomhederne i branchen.

1.13 EØSU bakker op om og finder det vigtigt, at Europa deltager i den globale koordinationsgruppe (GCG — Global Coordination Group), der søger at fastlægge regler for typegodkendelse på verdensplan (GTR — Global Technological Regulation), men understreger samtidig, at bestræbelserne på at finde

frem til en sådan aftale ikke må være til hinder for, at denne lovgivningsprocedure skrider fremad. Med en egentlig retsakt og egne erfaringer med gennemførelsen af fællesskabsstandarder vil Europas deltagelse i alle internationale organisationer blive styrket, således at det bl.a. forhindres, at der på verdensplan vedtages regler for brintdrevne motorkøretøjer, der udelukkende er baseret på de eneste erfaringer, der er tilgængelige i dag (fra Japan).

1.14 Erfaringer indhentet på grundlag af lovregler på EU-plan og de vigtige resultater, som kan udspringe af en målrettet og vedvarende teknologisk forskningsindsats, vil være af væsentlig betydning, når det gælder om at styrke de allerede eksisterende bilfabrikanter konkurrenceevne, med tanke på at der kan vindes store fremtidige markedsandele med de nye teknologier og de nye brændstoffer.

1.15 EØSU mener, at alt dette nødvendiggør, at der træffes modige og rettidige beslutninger, og at der fastlægges en langsigtet strategisk vision om en fremtid, hvor brint, når tiden er inde, vil spille en vigtig og afgørende rolle.

1.16 EØSU opfordrer Kommissionen til at genoverveje forslaget om mærkning af brintdrevne køretøjer, der vil kunne betragtes som en form for kriminalisering, idet de pågældende køretøjer vil blive identificeret som »farlige«, uanset at sikkerhedstest har givet samme resultater som for biler, der anvender andre brændstoffer. I stedet for en sådan mærkning mener EØSU, at det er mere hensigtsmæssigt at mærke alle køretøjer med brændstoftype, således at det klart kan identificeres.

1.17 For at fremme udbredelsen af brintdrevne køretøjer, og da der ikke findes et distributionsnet, opfordrer EØSU Kommissionen til også at godkende de små omdannere, der selv kan omdanne methan til brint (f.eks. Home Energy Stations og lign.). Dette kan være et første konkret skridt i retning mod i første omgang at dække den nye efterspørgsel efter brint, dog skal målsætningen fortsat være produktion af brint fra vedvarende energikilder, biogas, fotolyse og elektrolyse ved anvendelse af elektricitet produceret fra fornyelige kilder.

2. Indledning

2.1 Forslaget til forordning (KOM(2007) 593 endelig) tager udgangspunkt i, at der i Europa ikke findes regler for typegodkendelse af brintdrevne motorkøretøjer, på trods af at handelen med denne type motorkøretøjer forventes at stige.

2.2 Heller ikke i de enkelte EU-medlemslande gælder der i dag bestemmelser, der regulerer forslagens anvendelsesområde.

Den gældende lovgivning om godkendelse af motorkøretøjer indeholder således ingen generelle bestemmelser om brintdrevne motorkøretøjer, bl.a. fordi de adskiller sig fra motorkøretøjer, der anvender konventionelle brændstoffer.

⁽¹⁾ EUT C 204 af 9.8.2008, s. 19.

2.3 Der er betydelige forskelle mellem de midlertidige regler, der er vedtaget af visse medlemsstater. Hvis denne situation fortsætter, vil der blive etableret forskellige godkendelsesprocedurer i medlemsstaterne med de dermed uundgåelige konsekvenser i form af opsplitning af det indre marked, fordrejning af konkurrencereglerne, samtidig med at den reelle mulighed for, at denne teknologi på afgørende vis kan medvirke til at forbedre miljøet, bliver mindre.

2.4 Hensigten med forslaget til forordning er derfor at sikre et velfungerende indre marked og hindre, at der i medlemsstaterne kører biler, som er godkendt efter forskellige standarder, hvorved der opstår skævheder mellem producenterne, og det bliver lettere at skabe kunstige hindringer for handelen i Europa.

2.5 Et sådant perspektiv vil være en hindring for udviklingen af de teknologier, som knytter sig til anvendelsen af brint i Europa, og stå i modsætning til behovet for at fremskynde konkrete foranstaltninger og den konkrete udvikling af denne teknologi, der udgør et af de vigtigste alternativer til anvendelsen af fossile brændstoffer, som i dag stadig tegner sig for 98 % af den offentlige og private transport og udgør 50 % af de primære energikilder, en andel som vil blive øget til 73 %, hvis der ikke træffes resolute valg om diversificering.

2.6 Forordningen tillige med industriens vigtige forskningsprogrammer under det syvende rammeprogram er et stort skridt i retning mod at bringe anvendelsen af brint op på det samme sikkerhedsniveau, som gælder for de konventionelle teknologier, og kan endvidere være med til igen at sikre tilslutning fra de potentielle brugere.

2.7 Vedtagelsen af harmoniserede standarder for typegodkendelse af brintdrevne motorkøretøjer på EU-niveau er uden tvivl afgørende for opnåelsen af den fornødne tilslutning fra brugerne. Det er helt afgørende, at brugerne får tillid til anvendelsen af brint, hvis handelen med køretøjer, der anvender alternative brændstoffer med meget lave drivhusgasemissioner, skal fremskyndes, hvilket er en uomgængelig betingelse for en reel og konkret beskyttelse af miljøet.

3. Kommissionens forslag

3.1 Forslaget til forordning vedrørende brintdrevne motorkøretøjer har som målsætning at fastlægge standarder for typegodkendelse af brintdrevne motorkøretøjer, der er gældende i hele EU.

3.2 Forslaget indeholder bestemmelser om ændring af rammedirektiv 2007/46/EF, således at brintdrevne motorkøretøjer i klasse M1, M2, M3, N1, N2 og N3 ⁽²⁾ medtages fuldt ud

⁽²⁾ M1: køretøjer, som anvendes til personbefordring, med højst 8 siddepladser foruden førerens plads.
M2: køretøjer, som anvendes til personbefordring, med højst 8 siddepladser foruden førerens plads og en totalmasse på ikke over 5 ton.
M3: køretøjer, som anvendes til personbefordring, med højst 8 siddepladser foruden førerens plads og en totalmasse på over 5 ton.
N1: køretøjer, som anvendes til transport af gods, med en totalmasse på ikke over 3,5 ton.
N2: køretøjer, som anvendes til transport af gods, med en totalmasse på over 3,5 ton, men ikke over 12 ton.
N3: køretøjer, som anvendes til transport af gods, med en totalmasse på over 12 ton.

under EU's typegodkendelsesprocedure for køretøjer, og således at brintdrevne motorkøretøjer inkorporeres i alle direktiver og forordninger, som regulerer området for typegodkendelse.

3.3 Retsgrundlaget for forslaget er traktatens artikel 95.

Forslaget er fuldt ud i overensstemmelse med **nærhedsprincippet**, eftersom de politiske mål, der fastlægges på EU-niveau, ikke kan nås på medlemsstatsniveau, og samtidig forhindres det, at der skabes hindringer på det indre marked.

Endvidere er **proportionalitetsprincippet** overholdt, idet målet udelukkende er et velfungerende indre marked og et højt niveau for den offentlige sikkerhed og for beskyttelse af miljøet.

3.4 Kommissionen har valgt en forordning, da den for at sikre, at bestemmelserne træder i kraft samtidig, finder det nødvendigt ikke at skulle afvente deres gennemførelse i medlemsstaternes nationale lovgivning, da dette vil kunne føre til, at godkendelsesstandarderne ikke tilpasses samtidig og i visse tilfælde til væsentlige ændringer i gennemførelseslovgivningen.

3.5 Forslaget har været lagt ud til en bred høring af alle de berørte parter. Igennem arbejdsgruppen for brint har de nationale myndigheder, køretøjsfabrikanter, komponentleverandører og industrisammenslutninger været inddraget i høringen.

3.6 Følgende fire muligheder er blevet overvejet:

- status quo, dvs. opretholdelse af den nuværende situation,
- lovgivning på medlemsstatsplan,
- lovgivning på EU-plan,
- tilgang uden lovgivning: selvregulering.

3.7 Efterfølgende blev der udpeget en konsulent, som har systematiseret svarene i relation til sikkerheden, teknologien og de omkostninger, der er forbundet med de forskellige muligheder. Resultaterne er blevet vurderet af de største virksomheder inden for bilindustrien, der beskæftiger sig med brintteknologi.

3.8 På baggrund af denne brede høring er det blevet tydeligt, at den mest hensigtsmæssige løsning er lovgivning på EU-plan med fastlæggelse af typegodkendelse for alle brintdrevne motorkøretøjer.

3.9 Til støtte for sit valg har Kommissionen fremlagt en undersøgelse ⁽³⁾, som viser, at indførelsen af en streng europæisk typegodkendelsesprocedure trods alt er den enkleste løsning, og er langt billigere end de teoretiske omkostninger ved 27 forskellige godkendelser i de enkelte medlemsstater.

⁽³⁾ TRL, Ltd — Kommissionens teknisk-videnskabelige konsulent.

3.10 Konsulentens evalueringer er således blevet fremsendt til Kommissionen, som på baggrund af den forudgående høring har udarbejdet det foreliggende forslag, der har igangsat den institutionelle procedure.

3.11 Ifølge Kommissionen sikrer de standarder, der er fastlagt i forordningen, brugerne af brintdrevne transportmidler den fornødne sikkerhedsgaranti, ligesom de yder et væsentligt bidrag til beskyttelse af miljøet.

3.12 Det endelige mål er, at alle anlæg, brintdele og de i den forbindelse anvendte materialer senest 36 måneder efter forordningens ikrafttræden skal være bragt i overensstemmelse med de standarder, der er fastlagt i forordningen.

4. Høringen

4.1 Den høring, som Kommissionen, universitetsfolk, repræsentanter for bilfabrikanter, der arbejder med udviklingen af brintdrevne biler, de europæiske sammenslutninger, forbrugere og brændselscelleproducenter har deltaget i, gav stof til eftertanke og frembragte viden om den seneste teknologiske udvikling.

4.2 Det blev fremhævet, at det er vigtigt at formidle oplysninger til offentligheden og orientere om initiativer, som det der for nogle år siden blev iværksat i Rom (H₂ Roma), som støtter møder mellem producenter og borgere, viser den teknologiske udvikling og gør borgerne fortrolige med en teknologi, der stadig af de fleste betragtes som farlig. Deltagerne viste stor interesse for den rolle, som EØSU kan spille som en slags kulturelt bindeled.

4.3 Virksomheder og forbrugere har understreget nødvendigheden af, at køretøjerne er sikre og lagrings- og distributionsinfrastrukturen pålidelige, samtidig med at brint skal være disponibel. Forskningen skal fortsættes og støttes yderligere. De seneste europæiske initiativer om fremme af brændselsceller med beslutningen om at yde økonomisk støtte til et fælles teknologisk initiativ blev værdsat.

4.4 Test har vist, at brintdrevne køretøjer allerede i dag kan tilbagelægge en strækning på op til 600 km. Yderligere test er under forberedelse.

4.5 Som fremhævet på høringen er brintdrevne køretøjer dog allerede en teknologisk realitet, men de økonomiske og sociale forudsætninger, der er nødvendige for at bringe dem i handelen, er endnu ikke til stede. Den første hindring vil være overvundet med forordningen om typegodkendelse.

5. Generelle bemærkninger

5.1 EØSU er enig i indholdet af forordningen og ser positivt på vedtagelsen af harmoniserede standarder for typegodkendelse af brintdrevne motorkøretøjer, idet det er et fremskridt i forhold

til den aktuelle situation, hvor manglende lovgivning vil skabe et klart grundlag for konkurrenceforvridninger og opsplitning af det indre marked. Det er vigtigt, at forordningen vedtages hurtigt bl.a. af indlysende hensyn til sikkerheden og beskyttelsen af miljøet.

5.2 EØSU mener, at manglen på en fast referenceramme uundgåeligt vil have en afskrækkende effekt på de nødvendige og betydelige investeringer, der er helt afgørende for udviklingen af de teknologier, der knytter sig til anvendelsen af brint som energikilde i fremtidens biler.

5.3 Forslaget til forordning synes at være foreneligt med EU's politikker for bæredygtig udvikling og bekæmpelse af klimaændringer; politikker, der er udgangspunkt for EU-initiativer og på afgørende vis bidrager til Lissabon-strategiens overordnede målsætninger.

5.4 EØSU er fast overbevist om, at hvis udviklingen af brintdrevne motorkøretøjer ikke sker hurtigt og i en større målestok, og hvis de fossile brændstoffer ikke gradvist erstattes, vil de miljømæssige fordele være temmelig begrænsede og under alle omstændigheder ikke have nogen mærkbar virkning. Udvalget gør opmærksom på behovet for at fremme den miljømæssige bæredygtighed og skærpe bekæmpelsen af klimaændringerne, der muligvis kan opnås via anvendelse af brint, andengenerationsbiobrændstoffer og andre fornyelige brændstoffer.

5.5 EØSU mener, at hvis den aktuelle udvikling skal vendes, således at energiefterspørgslen ikke hovedsagelig dækkes af fossile kilder, der i dag tegner sig for 85-90 % af verdens energiforsyning, er løsningen at anvende brint og forske i brændselsceller og brint. Ved en vurdering af fremtidsudsigterne skal tages hensyn til den forventede fremtidige mangel på fossile brændstoffer og de konstant stigende priser.

5.6 I en af de udtalelser ⁽⁴⁾, EØSU har vedtaget, giver udvalget sin fulde opbakning til Kommissionens initiativ KOM(2007) 571 endelig om at finansiere et fælles teknologisk initiativ med næsten 470 mio. EUR gennem oprettelse af et fællesforetagende for brændselsceller og brint, som via et stortilets forskningsinitiativ vil gøre det muligt for Kommissionen, medlemsstaterne og industrien at slå deres respektive ressourcer sammen om programmer rettet mod sektorer, der er af strategisk betydning for diversificering og adgangen til energi i fremtiden.

5.7 I en efterfølgende udtalelse om transportsektorens energimix ⁽⁵⁾ er EØSU »af den opfattelse, at det er absolut nødvendigt beslutsomt at afsætte flere midler til forskningen i produktion og anvendelse af brint«, og det tilslutter sig opfordringen til »Rådet og Parlamentet om at fremskynde vedtagelsen af dette forslag, som er fremsat af virksomheder og forskere, der arbejder med at udvikle anvendelsen af brint på transportområdet«.

⁽⁴⁾ EUT C 204 af 9.8.2008, s. 19.

⁽⁵⁾ CESE 1104/2007 (TEN/297), punkt 1.4, endnu ikke offentliggjort i EUT.

5.8 Brændselsceller er energiomdannere, der gør det muligt at nedbringe produktionen af drivhusgasser og andre forurenende stoffer mærkbart. For så vidt angår forarbejdningen af biomasse ser EØSU i den ovenfor nævnte udtalelse nærmere på de seneste fremskridt inden for nye katalysatorer beregnet til brændselsceller, der er en meget lovende teknologi til ren energiforsyning til biler.

5.9 EØSU fastslår endnu en gang, at anvendelsen af brint som gradvis erstatning for fossile brændstoffer er nødvendig og ønskelig, og understreger, at målet om ibrugtagning af brint-drevne køretøjer kun kan nås via betydelige investeringer i forskning inden for alle områder i tilknytning dertil. EØSU ser derfor gerne og støtter forskningsprogrammer, der sigter mod at styrke denne strategi.

5.10 EØSU mener, at selv om omkostningerne ved denne proces er et væsentligt problem, må det ikke bremse udviklingen af denne teknologi, og følger nøje alle programmer, der sigter mod forskning inden for nye miljøvenlige måder at producere brint på, under hensyntagen til at brint for øjeblikket for mere end 90 %s vedkommende produceres fra methan, der er en vigtig, men også tidsbegrænset kilde.

5.11 EØSU understreger, at som det er tilfældet ved vurderingen af de omkostninger, der er forbundet med ethvert teknologisk fremskridt, så skal vurderingen af de betydelige midler, der er nødvendige, ikke kun være baseret på markedet for privatkøretøjer — på trods af dette markeds betydelige størrelse, men tage udgangspunkt i en strategisk vision for fremtiden. I vurderingen skal der tages hensyn til de fremtidige fordele ved udvidet anvendelse af brint i form af mere ambitiøse målsætninger, der med udgangspunkt i offentlig og privat transport udbredes til godstransport og forsyning af tog og skibsmotorer og på længere sigt muligvis fører til anvendelse af brint i kraftværker.

5.12 Det er EØSU's faste overbevisning, at hvis disse vigtige forskningsprogrammer udvikler sig som ønsket og får den nødvendige politiske og økonomiske støtte fra alle interesserede parter, vil vi kunne se biler, som helt eller delvist kører på brint, inden for relativt kort tid.

5.13 Et konkret eksempel på denne positive udvikling er det støt stigende antal hybriddrevne taxier i New York, hvor en positiv bypolitik gør det muligt at forene miljøhensyn med markedsreglerne og i praksis vise, at forsøg på at skabe vanskeligheder for udviklingen af denne teknologi ofte udelukkende dækker over hævdvundne interesser.

5.14 EØSU har i alle sine udtalelser om emnet bakket op om beslutningen om at anvende brint, som på trods af de aktuelle, kendte begrænsninger er fremtidens udfordring. Det følger nøje de nyere forslag til initiativer, der via anvendelsen af anderledes

produktions- og forsynings teknologier baner vejen for den fremtidige anvendelse af brint til at drive motorkøretøjer.

5.15 I lyset af denne udvikling opfordrer EØSU endnu en gang Kommissionen til at undersøge problemet med den geografiske spredning af distributionsnettet for alternative brændstoffer startende med en udvidelse af distributionen af CNG (komprimeret naturgas), som i Europa, med enkelte positive undtagelser som Polen, i nogle medlemsstater er meget sparsom og i andre slet ikke eksisterer.

5.16 Lagring og distribution er konkrete eksempler på målrettet forskning inden for industrien. Behovet for innovative teknologier inden for gasdistribution er grundlæggende og helt afgørende for udbredelsen af nye køretøjer i såvel en mellemfase med mulige blandinger af forskellige gasser som for opfyldelsen af det endelige mål om brint som drivmiddel.

5.17 På dette område bør det i god tid sikres, at mere effektive og sikre distributionssystemer er til rådighed ved at tage udgangspunkt i erfaringerne fra de to anlæg, der for øjeblikket er i brug i Europa, i Mantova (Italien) og i München (Tyskland), og rette forskningen mod mere og mere teknologisk avancerede systemer, der har fokus på opfyldelsen af høje sikkerheds- og miljøbeskyttelsesstandarder.

5.18 EØSU mener derfor, at opnåelsen af høje sikkerhedsstandarder og høj effektivitet inden for opbevaring og distribution af gasformigt brændstof er afgørende i den nuværende fase, hvor der er behov for et omfattende program for udbredelsen af LPG- og methananlæg i hele Europa, som er det mest umiddelbare og realistiske mål for en om end kun delvis dekarbonisering af brændstofferne i en overgangsfase inden den endelige fase med distribution af brint. De teknologier, der er nødvendige for lagring og distribution af gas og brint, er meget lig hinanden, hvorfor udviklingen af førstnævnte kun kan fremme udviklingen af brint.

5.19 EØSU er klar over, at anvendelsen af brint stadig er forbundet med visse omkostnings- og sikkerhedsmæssige problemer, der knytter sig til tidligere skavanker, som i dag på baggrund af de grundige test, der er udført i forskellige lande, helt burde være overvundet, således at anvendelsen af brint har nærmet sig sikkerhedsniveauet for de konventionelle teknologier. Opnåelsen af dette mål, der skal understøttes af omfattende og specifikke informationsprogrammer, kan være med til at genvinde de fremtidige brugeres tillid, hvilket er en nødvendighed, hvis der skal sættes afgørende gang i anvendelsen af denne teknologi.

5.20 EØSU mener derfor, at det er strengt nødvendigt, at den brintbaserede strategi ledsages af et omfattende informationsprogram, som tager fat på og fjerner mistroen hos de fremtidige brugere, der anser brint for at være et produkt forbundet med meget stor risiko.

5.21 Dette meget vidtspændende informationsprogram skal sende et klart budskab: Anvendelsen af brint er allerede i dag på samme høje sikkerhedsniveau som konventionelle køretøjer, også når det gælder eventuelle ulykker. Dette er afgørende for troværdigheden af Kommissionens prognose om, at målsætningen om, at der skal være mindst 1 million køretøjer på vejene i EU, vil være nået inden 2020 (side 34 i konsekvensanalysen).

5.22 Denne forordning om vedtagelse af harmoniserede standarder for typegodkendelse af brintdrevne motorkøretøjer på EU-niveau er et første skridt mod at genvinde og fastholde en sådan tilslutning og skal støttes ud fra den grundlæggende betragtning, at anvendelsen af brint på afgørende vis bidrager til at beskytte miljøet, eftersom denne form for drivmiddel som bekendt ikke udleder drivhusgasser og ikke frembringer kulbase-rede forurenende stoffer.

5.23 EØSU er enig i, at en forordning er det rette valg som juridisk grundlag for forslaget, da det sikrer ens betingelser for producenterne i branchen, idet reglerne skal gennemføres med det samme i alle medlemsstater.

5.24 Udvalget bifalder endvidere forslaget om at anvende udvalgsproceduren ved udarbejdelsen og iværksættelsen af de grundlæggende standarder, og er enig i bestemmelsen om, at en overgangsperiode er nødvendig for producenterne, idet den afspejler, at der er tale om en kompliceret teknologi, som tager tid at indføre.

5.25 EØSU bakker op om og finder det vigtigt, at Europa sammen med Japan og USA deltager i GCG, der søger at fast-

lægge en procedure for typegodkendelse af brintdrevne biler på verdensplan.

5.26 Bestræbelserne på at finde frem til en sådan aftale må imidlertid ikke være til hinder for, at EU-lovgivningsproceduren skrider fremad, eftersom tidshorizonten for indgåelse af en aftale på verdensplan er længere end for den omhandlede forordning. Ved at råde over en specifik retsakt og egne erfaringer med gennemførelsen heraf vil Europas deltagelse i en sådan organisation ikke alene være styrket, men tillige hindre forsøg på at vedtage regler, der udelukkende er baseret på de erfaringer, der findes i dag, dvs. Japans.

5.27 Europas markante deltagelse i de beslutningstagende organisationer på verdensplan er tillige afgørende for at bevare de vigtige europæiske bilfabrikanter konkurrenceevne, idet de ikke må miste følingen med udviklingen på et marked, hvor en stærk, rettidig og teknologisk avanceret tilstedeværelse er helt afgørende for at kapre store fremtidige markedsandele.

5.28 Spørgsmålet om godkendelse er, selv om det kun er ét aspekt af den overordnede proces, et stort skridt i retning mod anvendelsen af alternative brændstoffer, der kan løse Europas problem med fossile brændstoffer, med store miljømæssige fordele og forberede os på, at denne ressource gradvis vil løbe tør, også selv om det ikke er muligt at tidsbestemme dette nærmere.

5.29 Alt dette kræver modige beslutninger og en langsigtet strategisk vision ikke kun for i dag, men også for fremtiden, hvor brint sandsynligvis vil spille en vigtig og afgørende rolle.

Bruxelles, den 9. juli 2008

Dimitris DIMITRIADIS

Formand for

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg