

## III

(Actos preparatorios)

## COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO

### 446º PLENO DE LOS DÍAS 9 Y 10 DE JULIO DE 2008

#### Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la homologación de los vehículos de motor impulsados por hidrógeno y que modifica la Directiva 2007/46/CE»

COM(2007) 593 final — 2007/0214 (COD)

(2009/C 27/01)

El 14 de noviembre de 2007, de conformidad con el artículo 95 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre la:

«Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la homologación de los vehículos de motor impulsados por hidrógeno y que modifica la Directiva 2007/46/CE».

La Sección Especializada de Mercado Único, Producción y Consumo, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 11 de junio de 2008 (ponente: Sr. IOZIA).

En su 446º Pleno de los días 9 y 10 de julio de 2008 (sesión del 9 de julio de 2008), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por 117 votos a favor y 5 abstenciones el presente Dictamen.

#### 1. Conclusiones y recomendaciones

1.1 El CESE aprueba el contenido del Reglamento COM(2007) 593 final sometido a examen y ve positiva la promulgación de normas armonizadas a nivel comunitario para la homologación de los vehículos de motor impulsados por hidrógeno, al tiempo que está de acuerdo con la elección de un único procedimiento a nivel europeo válido en todos los Estados miembros, porque resulta más sencillo y bastante menos oneroso que 27 homologaciones distintas que, sobre todo, crearían condiciones evidentes de distorsión de la competencia y una fragmentación del mercado interior.

1.2 La importancia de esa intervención es evidente: ante una previsión de constante desarrollo en la comercialización de vehículos de motor impulsados por hidrógeno, no existe ni a nivel nacional ni europeo una homologación tipo para tales vehículos. Y en los diferentes Estados miembros donde se han adoptado reglamentaciones provisionales, se observan notables diferencias entre unos y otros.

1.3 El CESE estima necesario proceder rápidamente a la aprobación del Reglamento, pues parece capaz de facilitar un marco de referencia seguro para las empresas del sector y, por consiguiente, de favorecer las inversiones necesarias para el desarrollo de tecnologías vinculadas a la utilización de hidrógeno. Sobre la elección estratégica de tal uso, el CESE se ha manifestado favorablemente en los últimos dictámenes al respecto, en los que ha mantenido que el hidrógeno, incluso con las limitaciones

todavía presentes en la actualidad, representa el desafío para el futuro.

1.4 La promulgación de estas normas comunitarias en materia de armonización constituye, además, un importante elemento de garantía de seguridad para los usuarios. La consolidación de la confianza de éstos constituye una condición esencial ante un previsible desarrollo de dichos vehículos que, según las estimaciones de la Comisión, debería alcanzar antes de 2020 el objetivo de un millón de vehículos impulsados por hidrógeno.

1.5 Un importante ejemplo que confirma la validez y la posibilidad concreta de conseguir ese objetivo lo presenta el constante y continuo incremento de taxis con alimentación híbrida que circulan por Nueva York, donde una positiva política urbana permite conjugar el respeto y la defensa del medio ambiente con las normas del mercado, demostrando con hechos que los intentos de interponer obstáculos artificiosos al desarrollo de esta tecnología suelen ocultar tan sólo una defensa de intereses creados.

1.6 Alcanzar esta meta parece necesario porque sólo con una decidida acción de sustitución de los carburantes fósiles parece posible conseguir un objetivo coherente con las políticas de la Unión para el desarrollo sostenible y la lucha contra el cambio climático. Esa meta podrá conseguirse a través de una progresiva utilización del hidrógeno, de los biocombustibles de segunda generación y de otros carburantes renovables.

1.7 El apoyo fundamental a esa estrategia a largo plazo pasa por esfuerzos precisos en el campo de la investigación tecnológica. El CESE solicita, por consiguiente, la aplicación de programas concretos de investigación a partir de la rápida aprobación del Reglamento COM(2007) 571 final, que prevé la constitución de una «Iniciativa Tecnológica Conjunta (ITC)» a través de la creación de la Empresa Común «Pilas de combustible e hidrógeno»<sup>(1)</sup>. Asimismo, sostiene y recomienda programas de investigación orientados a las nuevas vías para la producción y utilización de hidrógeno, y se adhiere a las solicitudes procedentes del mundo de las empresas y de la investigación en el sector de la utilización de hidrógeno, para que el Consejo y el Parlamento aceleren el proceso de aprobación de las propuestas necesarias.

1.8 El CESE insta a la Comisión a que examine ya el problema de la difusión de la red distributiva porque la disponibilidad de tecnologías seguras y eficientes para el almacenamiento y una suficiente distribución constituyen elementos indispensables para la difusión de vehículos impulsados por mezclas gaseosas.

1.9 En una primera fase tales intervenciones deberán favorecer la difusión en todo el territorio comunitario de GLP y metano, que representan el objetivo más inmediato y realista de una descarbonización parcial de los carburantes, pero que actualmente, en muchos países de la Unión, presentan una difusión muy escasa o inexistente. Esta primera fase de investigación de nuevas tecnologías cada vez más seguras y eficientes en el campo del almacenamiento y la distribución está destinada en el próximo futuro a favorecer el tránsito a una fase intermedia de distribución de combinaciones de gas e hidrógeno, hasta la fase definitiva de la distribución del hidrógeno.

1.10 El CESE considera fundamental afrontar de forma concreta la recuperación de la confianza de los futuros consumidores, para eliminar la perplejidad que aún se siente en torno a la utilización del hidrógeno. Por consiguiente, es necesario prever programas generales de información con un mensaje claro y motivado que confirme que en esta tecnología ya se han alcanzado los actuales niveles de seguridad de los vehículos convencionales.

1.11 El CESE está de acuerdo con la elección del Reglamento como forma jurídica de la propuesta, ya que garantiza condiciones paritarias a los productores del sector mediante la aplicación simultánea de las normas contempladas en todos los Estados miembros.

1.12 Asimismo, aprueba la propuesta de efectuar la elaboración y aplicación de las normas fundamentales con ayuda de «un comité regulador (la propuesta comitológica)», y está de acuerdo con que se disponga un período transitorio para la aplicación del conjunto de las normas, porque dicha aplicación resultará algo compleja para las empresas del sector.

1.13 El CESE sostiene y considera importante la presencia de Europa en el GCG (*Global Coordination Group*) para el establecimiento de normas de homologación a escala mundial (GTR (*Global Technological Regulation*)), pero subraya también que la búsqueda de tal acuerdo no debe constituir un obstáculo para el progreso de este procedimiento legislativo. La disponibilidad de un instrumento legislativo propio y de una experiencia de apli-

cación de normas comunitarias está destinada a reforzar la presencia de Europa en todos los organismos a nivel mundial, así como a impedir que se llegue a reglamentos mundiales en el ámbito de los vehículos de motor impulsados por hidrógeno que sólo tengan en cuenta la única experiencia actualmente disponible (Japón).

1.14 La disponibilidad de una experiencia basada en una regulación legislativa a nivel comunitario y los importantes resultados que pueden derivarse de un esfuerzo consistente y continuo en el campo de la investigación tecnológica podrán constituir un elemento fundamental de apoyo a la competitividad de las empresas que ya operan en el sector automovilístico, considerando que sobre las nuevas tecnologías y los nuevos carburantes están en juego cuotas elevadas del futuro mercado.

1.15 A juicio del CESE, todo esto requiere la adopción de decisiones valientes y oportunas, junto con una visión estratégica a largo plazo que considere un futuro escenario en el que el hidrógeno, a su debido tiempo, está destinado a desempeñar un papel importante y decisivo.

1.16 El CESE insta a la Comisión a que reconsidere la propuesta de «etiquetado» de los vehículos impulsados por hidrógeno, pues podría considerarse una especie de criminalización, al identificar tales vehículos como «peligrosos», mientras que las pruebas de seguridad han dado resultados parecidos a los de los vehículos impulsados por otros carburantes. En lugar de tal etiqueta, el CESE considera más oportuno identificar los carburantes de todos los vehículos, permitiendo reconocerlos con claridad.

1.17 Para facilitar la difusión de los vehículos impulsados por hidrógeno, a falta de una red de distribución, el CESE recomienda a la Comisión que homologue también los pequeños *reformer* para una autoproducción de gas metano e hidrógeno (como, por ejemplo, la *Home energy station* u otros similares). Esto podría constituir un primer paso concreto para poder satisfacer, en primer lugar, la nueva demanda de hidrógeno, si bien habrá que mantener el objetivo de producir hidrógeno a partir de fuentes renovables, desde el biogás hasta la fotólisis y la electrolisis utilizando electricidad producida por fuentes renovables.

## 2. Introducción

2.1 El Reglamento (COM(2007) 593 final) sometido a examen parte de la constatación de que no existe en Europa ninguna norma que regule un sistema de homologación tipo para los vehículos de motor impulsados por hidrógeno, ni siquiera en presencia de una previsión de desarrollo en la comercialización de vehículos impulsados por tal tecnología.

2.2 Tampoco en los diferentes Estados miembros de la UE existen actualmente disposiciones que regulen el ámbito de esta propuesta.

En efecto, en las legislaciones vigentes relativas al conjunto de la homologación de los vehículos de motor, no se han previsto normas generales para los vehículos de motor impulsados por hidrógeno, debido, en particular, a sus características diferentes de las de los vehículos de motor que utilizan combustibles convencionales en la propulsión de los vehículos.

<sup>(1)</sup> DO C 204 de 9.8.2008, p. 19.

2.3 En algunos Estados miembros se han adoptado regulaciones provisionales que difieren considerablemente de un país a otro. Si esta situación se prolonga, aparecerán procedimientos de homologación distintos en los diferentes Estados miembros, con las inevitables consecuencias de fragmentar el mercado interior, distorsionar las normas sobre la competencia y alejar la posibilidad concreta de que esta tecnología contribuya de manera decisiva a mejorar el medio ambiente.

2.4 Esta propuesta de Reglamento se propone, por consiguiente, garantizar el correcto funcionamiento del mercado interior e impedir que en los diferentes Estados miembros puedan circular vehículos homologados con normas dispares, creando desequilibrios entre los diferentes productores y favoreciendo la posibilidad de interponer barreras artificiales al comercio en Europa.

2.5 Una perspectiva de este tipo constituiría un obstáculo para el desarrollo de las tecnologías vinculadas a la utilización del hidrógeno en Europa, frente a la necesidad de acelerar intervenciones y avances concretos de esta tecnología que representa una de las alternativas más significativas a la utilización de combustibles fósiles que aún hoy en día cubren el 98 % del transporte público y privado y el 50 % de las fuentes primarias de energía, con la posibilidad de aumentar hasta el 73 % si no se opta decididamente por la diversificación.

2.6 El Reglamento propuesto representa, junto con los importantes programas de investigación del sector recogidos en el 7º Programa Marco, un importante paso para aproximar el uso del hidrógeno al nivel de seguridad que han alcanzado las tecnologías convencionales y, por otra parte, puede contribuir a recuperar el consenso de los potenciales consumidores.

2.7 La adopción de normas armonizadas a escala comunitaria en materia de homologación de vehículos de motor impulsados por hidrógeno constituye, sin lugar a dudas, un paso decisivo para conseguir el necesario consenso de los usuarios. Desarrollar una relación de confianza respecto de la utilización del hidrógeno por parte de los usuarios es una condición imprescindible para acelerar la comercialización de vehículos impulsados por combustibles alternativos, con bajas emisiones de gases de efecto invernadero, una condición indispensable para una protección real y concreta del medio ambiente.

### 3. La propuesta de la Comisión

3.1 La propuesta de Reglamento sobre los vehículos impulsados por hidrógeno establece el objetivo de fijar unas normas válidas en toda la UE para la homologación de los vehículos de motor impulsados por hidrógeno.

3.2 Prevé la modificación de la Directiva marco 2007/46/CE a efectos de incorporar plenamente los vehículos de hidrógeno de las categorías M1, M2, M3 y N1, N2, N3 <sup>(?)</sup> en el marco del procedimiento de homologación CE de vehículos y de incluir

(?) M1: vehículos que se utilizan para el transporte de viajeros y tienen una capacidad máxima de ocho asientos adicionales al del conductor.  
M2: vehículos que se utilizan para el transporte de viajeros y tienen una capacidad superior a ocho asientos adicionales al del conductor y una masa máxima no superior a 5 t.

M3: vehículos que se utilizan para el transporte de viajeros y tienen una capacidad superior a ocho asientos adicionales al del conductor y una masa máxima superior a 5 t.

N1: vehículos que se utilizan para el transporte de mercancías y tienen una masa máxima no superior a 3,5 t.

N2: vehículos que se utilizan para el transporte de mercancías y tienen una masa máxima superior a 3,5 t, pero no superior a 12 t.

N3: vehículos que se utilizan para el transporte de mercancías y tienen una masa máxima superior a 12 t.

los vehículos impulsados por hidrógeno en todas las directivas y los reglamentos que regulan el ámbito de la homologación.

3.3 El **fundamento jurídico** de la propuesta es el artículo 95 del Tratado.

La propuesta respeta plenamente el **principio de subsidiariedad**, en la medida en que los objetivos políticos alcanzados a escala comunitaria no pueden lograrse a nivel de cada Estado miembro. Además, con el mismo procedimiento se impide la creación de obstáculos al mercado único.

Por otra parte, la propuesta garantiza el respeto del **principio de proporcionalidad** al fijarse como único objetivo el buen funcionamiento del mercado interior, unido a un alto nivel de seguridad pública y de protección del medio ambiente.

3.4 La Comisión opta por la forma del Reglamento, dado que, para garantizar la aplicación simultánea de las disposiciones contenidas en la propuesta en todos los Estados miembros, no se debe esperar su transposición a las respectivas legislaciones. En efecto, en caso contrario, la adaptación de las normas de homologación no sería homogénea y, en algunos casos, supondría modificaciones importantes en las normas de transposición.

3.5 Esta propuesta ha sido objeto de una extensa consulta de todas las partes interesadas. En el marco del «Grupo de trabajo sobre el hidrógeno», se consultó a las autoridades nacionales, los fabricantes de vehículos, los proveedores de componentes y las asociaciones de la industria.

3.6 Las cuatro opciones examinadas fueron las siguientes:

- ninguna actuación; es decir, mantenimiento de la situación existente,
- legislación en los Estados miembros,
- legislación a escala de la Unión Europea y
- planteamiento no regulador: autorregulación.

3.7 Posteriormente se designó a un consultor, encargado de recabar las respuestas sobre la seguridad, la tecnología y los costes ligados a las distintas opciones. Los resultados se presentaron a las principales empresas del sector automovilístico que trabajan con la tecnología del hidrógeno.

3.8 De este extenso proceso de consulta se desprendió claramente que la vía más adecuada consistía en una intervención legislativa a nivel comunitario que llevara a una homologación para todos los vehículos de motor impulsados por hidrógeno.

3.9 En apoyo a esta elección, la Comisión presentó un estudio <sup>(?)</sup> que demuestra que la introducción de un proceso de homologación europea, por estricta que sea, constituye la solución más sencilla y menos costosa, si se compara con el coste teórico que supondrían 27 sistemas diferentes de homologación en los distintos Estados miembros.

(?) TRL, Ltd., asesor técnico-científico de la Comisión.

3.10 Las evaluaciones del consultor se transmitieron a la Comisión que, sobre la base de las consultas previas, elaboró la propuesta objeto de examen que inició el proceso institucional.

3.11 La Comisión considera que las normas establecidas en este Reglamento permiten dar a los usuarios de los medios de transporte impulsados por hidrógeno las garantías necesarias en términos de seguridad y contribuir de manera decisiva al respeto del medio ambiente.

3.12 El objetivo final prevé que 36 meses después de la entrada en vigor del Reglamento, todas las instalaciones, los sistemas de hidrógeno y los materiales utilizados deberán cumplir plenamente las normas previstas en el Reglamento.

#### 4. La audiencia

4.1 La audiencia, en la que participaron representantes de la Comisión, del mundo académico, de las empresas del sector automovilístico que trabajan con la tecnología del hidrógeno, de asociaciones europeas de consumidores y de fabricantes de pilas de combustible, proporcionó numerosos temas de reflexión y conocimientos sobre los últimos avances tecnológicos.

4.2 Se destacó la importancia de informar al público y de tomar iniciativas —como la que se organiza en Roma desde hace ya unos años (H<sub>2</sub> Roma)— que promueven encuentros entre fabricantes y ciudadanos, informan sobre el desarrollo tecnológico y permiten al público familiarizarse con una tecnología que todavía muchos consideran peligrosa. Los participantes manifestaron un gran interés por el papel del CESE, que podría ejercer de mediador cultural.

4.3 Tanto las empresas como los consumidores destacaron la necesidad de garantizar la seguridad de los vehículos y de las infraestructuras de almacenamiento y distribución, así como la disponibilidad del hidrógeno. La investigación debe continuar y, a tal fin, es necesario darle mayor apoyo. Se acogieron favorablemente las recientes iniciativas europeas en favor de las pilas de combustible y, en particular, la decisión de financiar una Iniciativa Tecnológica Conjunta.

4.4 Las pruebas de autonomía han demostrado que, ya hoy en día, un vehículo de hidrógeno puede recorrer hasta 600 km. Se están preparando pruebas suplementarias.

4.5 Los vehículos de hidrógeno son ya una realidad tecnológica, como se desprendió de la audiencia, pero no se satisfacen las condiciones económicas y sociales necesarias para pasar a su comercialización. Con la adopción del Reglamento relativo a su homologación se superará el primer obstáculo.

#### 5. Observaciones generales

5.1 El CESE aprueba el contenido del Reglamento examinado y es favorable a la adopción de normas armonizadas en materia de homologación de los vehículos impulsados por hidrógeno, en la medida en que este procedimiento constituye un paso adelante con respecto a la situación actual. En efecto, la ausencia de referencia legislativa crea claras condiciones de distorsión de

la competencia, así como una fragmentación del mercado interior. Es importante que el Reglamento se apruebe rápidamente, entre otras cosas, por razones manifiestas de seguridad y protección del medio ambiente.

5.2 En opinión del CESE, la falta de un marco de referencia seguro tiende inevitablemente a desalentar las importantes inversiones que se necesitan para desarrollar las tecnologías vinculadas a la utilización del hidrógeno como vector energético para los vehículos de motor del día de mañana.

5.3 El Reglamento objeto de examen es coherente con las políticas de la Unión en materia de desarrollo sostenible y de lucha contra el cambio climático, que fundamentan las iniciativas comunitarias y representan una contribución irrenunciable a los objetivos generales de la Estrategia de Lisboa.

5.4 El CESE está firmemente convencido de que, a falta de un desarrollo rápido y coherente de los vehículos impulsados por hidrógeno y de la sustitución progresiva de los combustibles fósiles, los beneficios medioambientales resultarán bastante limitados y, en cualquier caso, desdeñables desde el punto de vista cuantitativo. Llama la atención sobre la necesidad de promover la sostenibilidad medioambiental y de luchar sin tregua contra el cambio climático, objetivos estos que pueden alcanzarse gracias a la utilización del hidrógeno, de los biocarburantes de segunda generación y de otros combustibles renovables.

5.5 El CESE considera que el apasionante camino que debe recorrerse para invertir la tendencia actual en la que la demanda de energía se satisface esencialmente mediante fuentes de energía fósiles, que representan actualmente entre el 85 y el 90 % de la oferta energética mundial, pasa por la utilización del hidrógeno y el compromiso de la investigación en el ámbito de las pilas de combustible y del hidrógeno. La evaluación de las perspectivas debe tener en cuenta que, en lo que respecta a los combustibles fósiles, las previsiones de futuro apuntan a una situación de escasez y unos precios en constante aumento.

5.6 En un dictamen aprobado recientemente por el CESE <sup>(4)</sup> se apoya plenamente la iniciativa de la Comisión (COM(2007) 571 final) de financiar con casi 470 millones de euros una Iniciativa Tecnológica Conjunta (ITC) mediante la «creación de la Empresa Común “Pilas de Combustible e Hidrógeno”». Esta iniciativa permitirá a la Comisión, a los Estados miembros y a la industria, en el marco de una acción de investigación de gran envergadura, poner en común sus respectivos recursos en favor de programas dirigidos a sectores estratégicos para la diversificación y futura disponibilidad de energía.

5.7 En otro de sus dictámenes sobre «La combinación energética en los transportes» <sup>(5)</sup>, el CESE «considera indispensable que se acelere firmemente la financiación de la investigación sobre la producción y el uso del hidrógeno», y «hace suyas las peticiones procedentes del mundo empresarial y de la investigación con actividades encaminadas al desarrollo del uso del hidrógeno para que el Consejo y el Parlamento aceleren la aprobación de la propuesta».

<sup>(4)</sup> DO C 204 de 9.8.2008, p. 19.

<sup>(5)</sup> CESE 1104/2007 (TEN/297), punto 1.4. No publicado aún en el DO.

5.8 Las pilas de combustible son convertidores de energía que permiten reducir significativamente la producción de gases de efecto invernadero y de otros agentes contaminantes. En lo referente al tratamiento de la biomasa, el CESE sigue con atención en el dictamen mencionado en el punto anterior los recientes progresos en el ámbito de los nuevos catalizadores destinados a las pilas de combustible, que constituyen una tecnología muy prometedora para suministrar una energía limpia a los vehículos de motor.

5.9 Al reafirmar que la utilización del hidrógeno, con vistas a la sustitución progresiva de los combustibles fósiles, constituye una etapa obligatoria y deseable, el CESE destaca que el objetivo de la puesta en circulación de vehículos de motor impulsados por hidrógeno requiere inversiones importantes en todos los ámbitos de la investigación vinculados a este proceso. Por esta razón, el CESE acoge favorablemente y apoya los programas de investigación encaminados a reforzar esta estrategia.

5.10 El CESE considera que el problema del elevado coste de este proceso, por importante que sea, no puede constituir un freno al desarrollo de esta tecnología, por lo que presta gran atención a todos los programas que buscan nuevas soluciones para producir hidrógeno de manera sostenible, dado que las soluciones actuales, con las que más del 90 % del hidrógeno se produce a partir del metano, se basan en una energía cuantiosa, pero que debe considerarse insostenible.

5.11 El CESE subraya que a la hora de evaluar los costes vinculados a todo progreso tecnológico, los enormes recursos financieros necesarios no deben apreciarse exclusivamente en el contexto de los vehículos privados, por significativo que sea desde el punto de vista cuantitativo. En efecto, en el marco de una visión estratégica y prospectiva, esta evaluación debe tener en cuenta los futuros beneficios que puede suponer la extensión del uso del hidrógeno a objetivos más ambiciosos, desde el transporte público y privado hasta el transporte de mercancías y la propulsión de trenes y motores marinos, pasando por una posible utilización del hidrógeno, eso sí, en una perspectiva más lejana, en las centrales eléctricas.

5.12 El CESE está firmemente convencido de que si estos importantes programas de investigación se desarrollan adecuadamente y se benefician del apoyo económico y político de todas las partes interesadas, la posibilidad de ver circular vehículos de motor impulsados total o parcialmente por hidrógeno puede convertirse en una realidad en un plazo relativamente corto.

5.13 Esta tendencia positiva se puede ilustrar con el ejemplo concreto del constante aumento del número de taxis de propulsión híbrida en Nueva York, donde una política urbana favorable permite conciliar el respeto del medio ambiente con las normas del mercado, lo que demuestra en la práctica que los intentos de obstaculizar el desarrollo de esta tecnología esconden, a menudo, la mera voluntad de defender intereses creados.

5.14 En todos los dictámenes que ha emitido sobre este tema, el CESE ha respaldado la elección del hidrógeno que, a pesar de las limitaciones actuales, constituye un desafío para el futuro. Sigue con atención los recientes proyectos de iniciativas

que optan por utilizar tecnologías de producción y elaboración diferentes y preparan así la vía a la futura utilización del hidrógeno para alimentar vehículos de motor.

5.15 En esta perspectiva de desarrollo, el CESE pide una vez más a la Comisión que examine la cuestión de la difusión en el territorio de la red de distribución de combustibles alternativos, comenzando por potenciar la distribución de gas natural comprimido (GNC), poco extendida en algunos Estados miembros e inexistente en otros, salvo algunas excepciones positivas, como Polonia.

5.16 El almacenamiento y la distribución constituyen ejemplos concretos de una orientación específica de la investigación en este sector. La necesidad de disponer de tecnologías innovadoras en materia de distribución de gas es una cuestión esencial y decisiva para la difusión de nuevos vehículos de motor, tanto en una fase intermedia de posibles mezclas de gases diferentes como en la consecución del objetivo final de la propulsión por hidrógeno.

5.17 En este ámbito, es necesario prever a su debido tiempo la disponibilidad de sistemas de distribución cada vez más eficaces y seguros, sobre la base de la experiencia adquirida en las dos instalaciones que funcionan actualmente en Europa, en Mantua (Italia) y Munich (Alemania), y orientar la investigación hacia sistemas cada vez más avanzados desde el punto de vista tecnológico y cuyo objetivo principal sea el logro de unas normas elevadas en el ámbito de la seguridad y la protección del medio ambiente.

5.18 El CESE considera, por tanto, que el establecimiento de unas normas elevadas de seguridad y eficiencia en el ámbito de la conservación y distribución de combustibles gaseosos constituye un elemento esencial en la fase actual, que requiere un ambicioso programa de difusión por todo el territorio europeo de instalaciones de gas licuado de petróleo (GLP) y metano. Es éste el objetivo más urgente y más realista de descarbonización, incluso parcial, de los combustibles, como fase intermedia hacia la fase final de distribución del hidrógeno. Las tecnologías necesarias para el almacenamiento y suministro del gas y el hidrógeno son muy similares, de manera que el desarrollo de las primeras no podrá sino favorecer la difusión del hidrógeno.

5.19 El CESE es consciente de que el uso del hidrógeno plantea aún verdaderos problemas de coste y de criterios de seguridad. Sin embargo, estos problemas, ligados a los temores del pasado, deben hoy superarse sobre la base de las exhaustivas pruebas efectuadas en distintos países, para alcanzar un nivel de seguridad similar al de las tecnologías convencionales. El logro de este objetivo, con ayuda de programas de información generales y específicos, permitirá recuperar la confianza de los futuros usuarios, condición indispensable si se quiere relanzar definitivamente la utilización de esta tecnología.

5.20 A tal fin, el CESE considera indispensable que esta estrategia basada en el hidrógeno vaya acompañada de un ambicioso programa de información que permita restablecer la confianza de los futuros consumidores, que consideran el hidrógeno como un producto muy arriesgado.

5.21 Este programa generalizado de información generalizado deberá transmitir un claro mensaje en el sentido de que la utilización del hidrógeno ya alcanza hoy en día el alto nivel de seguridad de los vehículos convencionales, aunque exista la posibilidad de accidentes. Es éste un elemento esencial para dar credibilidad a las previsiones de la Comisión relativas a la consecución del objetivo de poner en circulación de aquí al año 2020 al menos un millón de vehículos en el territorio comunitario (p. 34 de la *Evaluación de impacto*).

5.22 Este Reglamento relativo al establecimiento de normas armonizadas a nivel comunitario respecto de la homologación de los vehículos de motor impulsados por hidrógeno es un primer paso que permitirá recuperar y mantener el consenso. Debe, pues, respaldarse, partiendo del principio fundamental de que la utilización de hidrógeno contribuye de manera decisiva a la protección del medio ambiente, puesto que, como es sabido, esta forma de alimentación no emite gases de efecto invernadero ni agentes contaminantes a base de carbono.

5.23 El CESE aprueba la elección del Reglamento como instrumento jurídico para la propuesta, ya que de esta forma se garantizan unas condiciones uniformes para los productores del sector, gracias a la aplicación inmediata de las disposiciones en todos los Estados miembros.

5.24 El CESE también aprueba la propuesta consistente en elaborar y aplicar las disposiciones fundamentales mediante la «propuesta comitológica», y es favorable a la instauración de un período transitorio que parece necesario respecto de los productores, dada la complejidad de la tecnología, cuya aplicación requiere bastante tiempo.

5.25 El CESE apoya y considera importante la presencia de Europa, junto a Japón y los Estados Unidos, en el GCG, una estructura encaminada a instaurar un procedimiento mundial en

el ámbito de la homologación de los vehículos de motor impulsados por hidrógeno.

5.26 Sin embargo, la búsqueda de un acuerdo de tales dimensiones no debe constituir un obstáculo a la continuación de un procedimiento legislativo comunitario, ya que el tiempo necesario para alcanzar un acuerdo a escala mundial es más largo que el que requiere la adopción de este Reglamento. Por el contrario, la participación en este organismo de una Europa que disponga de un instrumento legislativo específico y de experiencia propia en su aplicación, además de reforzar su presencia, impedirá que el Reglamento se homologue sobre la base exclusiva de la única experiencia disponible actualmente, la de Japón.

5.27 Una presencia fuerte de Europa en las instancias decisivas mundiales también constituye un elemento decisivo para mantener la competitividad de las grandes empresas automovilísticas activas en Europa, que no pueden perder el contacto con la evolución de un mercado en el que una presencia importante, oportuna y tecnológicamente avanzada es fundamental para conquistar grandes cuotas del mercado de mañana.

5.28 A pesar de que sólo constituye uno de los aspectos del conjunto del proceso, el tema de la homologación es una etapa importante hacia la disponibilidad de combustibles alternativos, que permitirá a Europa salir de la situación crítica en que se encuentra respecto de los combustibles fósiles, aportará grandes beneficios medioambientales y la preparará para la llegada segura, aunque en un plazo imposible de determinar, del progresivo agotamiento de este recurso.

5.29 Esta situación requiere la adopción de decisiones valientes, así como una visión estratégica prospectiva que tenga en cuenta el presente y se inscriba en una perspectiva de futuro en la que la utilización del hidrógeno parece destinada a desempeñar un papel fundamental.

Bruselas, 9 de julio de 2008.

El Presidente  
del Comité Económico y Social Europeo  
Dimitris DIMITRIADIS

---