

III

(Ettevalmistavad aktid)

EUROOPA MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEE

446. ISTUNGJÄRGUL 9.–10. JUULIL 2008

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse vesinikkütusega mootorsõidukite tüübikinnitust ja muudetakse direktiivi 2007/46/EÜ”

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

(2009/C 27/01)

14. novembril 2007 otsustas nõukogu vastavalt EÜ asutamislepingu artiklile 95 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses:

„Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse vesinikkütusega mootorsõidukite tüübikinnitust ja muudetakse direktiivi 2007/46/EÜ”.

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutav ühtse turu, tootmise ja tarbimise seksioon võttis arvamuse vastu 11. juunil 2008. Raportöör oli Edgardo Maria IOZIA.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 446. istungjärgul 9.–10. juulil (9. juuli istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 117, erapooletuks jäi 5.

1. Järeldused ja soovitused

1.1 Komitee kiidab määruse ettepaneku (KOM(2007) 593 lõplik) sisuliselt heaks ja suhtub positiivselt vesinikkütusega mootorsõidukite tüübikinnituse ühtlustatud standardite kehtestamise ühenduse tasandil. Ta toetab kõikidele liikmesriikidele kehtivat ühesugust menetlust Euroopa tasandil, kuna see tundub lihtsam ja vähem koormav võrreldes 27 erineva tüübikinnitusega, mis tooks kindlasti kaasa konkurentsimoonusi ja siseturu killustatuse.

1.2 Meetme vajalikkus on ilmselge: vaatamata vesinikkütusega mootorsõidukite turu pidevale arengule ei ole liikmesriikide ega Euroopa tasandil selliste mootorsõidukite jaoks tüübikinnitust. Nende üksikute liikmesriikide sätted, kus on vastu võetud ajutised eeskirjad, on üksteisest oluliselt erinevad.

1.3 Komitee peab vajalikuks võtta määrus kiiresti vastu, kuna see pakuks kõnealuse sektori ettevõtetele tugiraamistiku ja tõmbaks ligi suuri investeeringuid, mis on vajalikud vesiniku kasutamise seotud tehnoloogiate arendamiseks. Komitee on toetanud sellist strateegilist valikut kõnealusel teemal hiljuti koostatud arvamustes, väites, et hoolimata veel püsivatest piirangutest on vesinik tulevikus väljakutse.

1.4 Ühtlustamiseks ühenduse standardite kehtestamine on oluline ka selleks, et tagada kasutajate jaoks ohutus. Nende usalduse võitmine on sellise tehnoloogia kasutamise tõenäolist tõusu arvestades väga oluline. Komisjoni prognoosi kohaselt peaks vesinikkütusega sõidukite arv jõudma 2020. aastaks ühe miljoni.

1.5 Üks märkimisväärne näide, mis kinnitab, et sellist eesmärki on võimalik tõesti saavutada, on vesinikkütusega liiklejate taksode arvu pidev tõus New Yorgis, kus mõistlik linnapoliitika võimaldab turureeglite tingimustes keskkonda austada ja kaitsta. See tõestab tegelikkuses, et püüete taga luua kunstlikke tõkkeid sellise tehnoloogia arengule on tihti peale vaid suurte äriühingute huvide kaitse.

1.6 Kõnealuse eesmärgi saavutamine on oluline, sest vaid kindla otsusega fossiilkütused välja vahetada on võimalik saavutada ELi poliitika eesmärgi säästva arengu ja kliimamuutuste vastu võitlemise alal. Eesmärgi võib saavutada vesiniku, teise põlvkonna biokütuste ja teiste taastuvate kütuste järk-järgulise kasutuselevõttuga.

1.7 Sellisele pikaajalisele strateegiale olulise toetuse pakkumiseks peab võtma konkreetseid kohustusi tehnoloogiauuringute valdkonnas. Komitee kutsub seega üles rakendama sihtsuunitlusega uurimisprogramme, alustades määruse KOM(2007) 571 kiirest vastuvõtmisest, milles nähakse ette ühise tehnoloogiaalgatuse vastuvõtmine tänu kütuseelementide ja vesiniku valdkonnas ühissetevõtte loomisele (¹). Komitee toetab uurimisprogramme, mis on suunatud vesiniku uute tootmis- ja kasutusviiside leidmiseks ning ühineb ettevõtete ja vesiniku uurimisega tegelevate asutuste palvega nõukogule ja parlamendile võtta vajalikud ettepanekud kiiremini vastu.

1.8 Komitee kutsub komisjoni üles juba praegu uurima jaotusvõrgustiku kaetuse probleemi, kuna ohutud ja tõhusad vesiniku hoiu- ja jaotussüsteemid on gaasisegudega sõidukite levimiseks väga olulised.

1.9 Kõigepealt peaks toetama kogu ühenduse territooriumil veeldatud naftagaasi ja metaani levimist, mis annavad kõige kiirema ja realistlikuma lähtepunkti sõltuvuse vähendamiseks süsinikul põhinevatest kütustest, kuid paljudes liikmesriikides on need väga vähe või ei ole üldse levinud. Sellele esialgsele etapile, kus uuritakse uusi ning järjest ohutumaid ja tõhusamaid hoiu- ja jaotustehnoloogiaid, peaks lähitulevikus järgnema ülemineku gaasi- ja vesiniku segude levimise vaheetapile, kuni lõpuks jõutakse vesiniku jaotuse lõplikku etappi.

1.10 Komitee peab väga oluliseks taastada tulevaste kasutajate usaldus ja hajutada kahtlused, mis veel püsivad seoses vesiniku kasutamiselega. Seega peaks kavandama selge sõnumiga laialdasi teabeprogramme, millega kinnitatakse, et kõnealune tehnoloogia on juba saavutanud tavasõidukite praeguse ohutuse taseme.

1.11 Komitee nõustub, et kõige sobivam õigusakt on antud juhul määrus, kuna sellega luuakse tootjatele võrdsed tingimused, tagades määruses sisalduvate standardite samaaegse rakendamise kõikides liikmesriikides.

1.12 Lisaks kiidab ta heaks ettepaneku viia põhisätete väljatöötamine ja rakendamine läbi komiteemenetluses. Komitee nõustub ideega kehtestada üleminekuperiood kõigi standardite täielikule rakendamisele, kuna standardite rakendamine on ettevõtete jaoks teataval määral keeruline.

1.13 Komitee tervitab Euroopa osalemist üldise koordineerimise rühmas, mis püüab kehtestada tüübikinnituse standardeid maailma tasandil (üldine tehniline norm), ning peab Euroopa osalemist oluliseks. Samas rõhutab komitee, et ülemaailmsele kokkuleppele jõudmise püüded ei tohiks takistada õigusakti vastuvõtmist. Kui Euroopal on ühenduse standardite rakendamisel oma õigusakt ja kogemused, siis suureneb Euroopa mõju-

võim kõikides rahvusvahelistes organites ning tagatakse, et vesinikkütusega mootorsõidukitele rahvusvahelise normi kehtestamisel ei võeta arvesse ainult üht olemasolevat näidet (Jaapan).

1.14 Kogemus, mis saadakse õigusaktidega ühenduse tasandil ja olulised tulemused, milleni võidakse jõuda pideva tugeva panusega tehnoloogiauuringutesse, võivad olla suureks toetuseks nende ettevõtete konkurentsivõimele, mis juba tegutsevad mootorsõidukite valdkonnas, arvestades et uutel tehnoloogiatel ja kütustel võib tulevikus olla märkimisväärne turuosa.

1.15 Komitee arvates nõuab kõik see julgeid ja hästi ajastatud valikuid koos pikaajalise strateegilise visiooniga, kus keskendutakse tulevikutsenaariumile, milles vesinikul on õigel ajal oluline ja otsustav roll.

1.16 Komitee kutsub komisjoni üles vaatama üle oma ettepaneku vesinikkütusega sõidukite märgistamise kohta, kuna seda võib pidada teatud viisil karistamiseks, liigitades neid mootorsõidukeid „ohtlikeks”, samas kui ohutustestide tulemused on olnud sarnased muu kütusega töötavate sõidukite tulemustele. Sellise märgistuse asemel peab komitee kohasemaks määratleda kõikide sõidukite puhul kütuseliik, mis võimaldaks neil selgelt vahet teha.

1.17 Arvestades jaotusvõrgustike puudumist soovib komitee komisjonil vesinikkütusega sõidukite leviku lihtsustamiseks kinnitada tüübikinnitus ka väikeste muutmisseadmete kohta, millega toodetakse ise vesinikust metaani (nt *Home energy station* või muud tüüpi teenindusjaamades). See võiks olla esimene konkreetne meede, millega esialgu rahuldada uut vesiniku nõudlust, arvestades et ka edaspidi püütakse vesinikku toota taastuvatest energiaallikatest: maagaasist ning fotolüüsi ja elektrolüüsi, kus kasutatakse taastuvatest energiaallikatest toodetud elektrit.

2. Sissejuhatus

2.1 Kõnealuses määruses (KOM(2007) 593 lõplik) lähtutakse eeldusest, et Euroopas ei ole standardeid, mis reguleeriks vesinikkütusega mootorsõidukite tüübikinnitust, seda hoolimata asjaolust, et kõnealust tehnoloogiat kasutavate mootorsõidukite turg peaks suurenema.

2.2 Ka liikmesriikides ei ole praegu eeskirju, mis reguleeriks määruse ettepanekus käsitletud valdkonda.

Kehtivates õigusaktides mootorsõidukite keeruka tüübikinnituse kohta ei ole üldsätteid vesinikkütusega mootorsõidukite jaoks tulenevalt osaliselt nende erinevusest mootorsõidukitest, mis sõidavad traditsioonilise kütusega.

(¹) ELT C 204, 9.8.2008, lk 19.

2.3 Mõnedes liikmesriikides on vastu võetud ajutised eeskirjad, kuid need erinevad üksteisest märkimisväärselt. Kui selline olukord püsib, siis tekivad liikmesriikides erinevad tüübikinnitusmenetlused, mille vältimatu tagajärg on siseturu killustumine, konkurentsimoontused ja tegeliku võimaluse kadumine kõnealuse tehnoloogiaga puhtamat keskkonda saavutada.

2.4 Määruse ettepanekuga soovitakse seega tagada, et siseturg toimiks korralikult ja et liikmesriikides ei liikleks eri standarditele vastavate tüübikinnitustega sõidukid, mis viiks tootjate erineva kohtlemiseni ja sillutaks teed Euroopa kaubandusele kunstlike tõkete loomisele.

2.5 Selline areng takistaks vesiniku kasutamise seotud tehnoloogiate arengut Euroopas. Pigem oleks vaja kõnealuse tehnoloogia kasutust ja arengut hoopis kiirendada, kuna see on üks peamistest alternatiividest fossiilkütustele, mis moodustavad ikka veel 98 % ühis- ja eratranspordis kasutatavast kütusest ning 50 % primaarenergiaallikatest. Osakaal tõuseks 73 %-ni, kui ei tehta selgeid valikuid energiaallikate mitmekesistamiseks.

2.6 Kõnealune määrus on seitsmendas raamprogrammis sisalduvate sektori uurimisprogrammidega oluline samm edasi, et saavutada vesiniku kasutamisel traditsiooniliste tehnoloogiate ohutustase ja anda lisaks panus potentsiaalsete kasutajate usalduse võitmisel.

2.7 Vesinikkütusega mootorsõidukite tüübikinnituse ühtlustatud standardid ühenduse tasandil on vaieldamatult otsustav samm edasi, et jõuda kasutajate seas vajalikule üksmeelele. Kasutajate usalduse suurenemine vesiniku kasutamise suhtes on väga oluline, et kiirendada alternatiivsetel, madala kasvuhooonegaaside heitkogusega kütustel töötavate sõidukite turule toomist, kuna see on keskkonna korralikul ja tegelikul kaitsel vältimatu.

3. Komisjoni ettepanek

3.1 Ettepaneku eesmärk on kehtestada kõikjal Euroopa Liidus ühtlustatud eeskirjad vesinikkütusega mootorsõidukite tüübikinnitusele.

3.2 Selles on nähtud ette muuta ühenduse tüübikinnitusmenetluse raamistikus raamdirektiivi 2007/46/EÜ. Sellega kaasaetakse kategooriatesse M1, M2, M3, N1, N2 ja N3 ⁽²⁾ kuuluvad vesinikkütusega mootorsõidukid täielikult ühenduse tüübikinnitusmenetlusse ning vesinikkütusega sõidukid kõikidesse direktiividesse ja määrustesse, milles reguleeritakse tüübikinnituse valdkonda.

(2) M1 tüüpi sõidukeid kasutatakse inimeste transpordiks. Nendes on lisaks juhikohale maksimaalselt kaheksa istumiskohta.
M2 tüüpi sõidukeid kasutatakse inimeste transpordiks. Nendes on lisaks juhikohale maksimaalselt kaheksa istumiskohta ja nende maksimaalne kaal ei ületa viite tonni.
M3 tüüpi sõidukeid kasutatakse inimeste transpordiks. Nendes on lisaks juhikohale maksimaalselt kaheksa istumiskohta ja nende maksimaalne kaal ületab viite tonni.
N1 tüüpi sõidukeid kasutatakse kaupade veoks ja nende maksimaalne kaal ei ületa 3,5 tonni.
N2 tüüpi sõidukeid kasutatakse kaupade veoks ja nende maksimaalne kaal on 3,5–12 tonni vahel.
N3 tüüpi sõidukeid kasutatakse kaupade veoks ja nende maksimaalne kaal ületab 12 tonni.

3.3 Käesoleva ettepaneku **õiguslik alus** on asutamislepingu artikkel 95.

Ettepanekus peetakse täielikult kinni **subsidiarsuse põhimõttest**, kuna ühenduse tasandil kokku lepitud poliitilisi eesmärke ei ole võimalik tõhusalt saavutada liikmesriikide tasandil ja sama menetlusega välditakse tõkete tekkimist ühisturul.

Sellega tagatakse ka **proportsionaalsuse põhimõttest** kinnipidamine, kuna seatakse ainult siseturu korraliku toimimise eesmärk, tagades samal ajal inimeste ohutuse ja keskkonnakaitse kõrge taseme.

3.4 Komisjon teeb ettepaneku kasutada määrust, kuna see pakub käesoleva ettepaneku sätete täitmise osas vajalikku kindlust, samas puudub aga vajadus selle ülevõtmiseks liikmesriikide õigusaktidesse. Nii saaks vältida ajalisi erinevusi tüübikinnituse standardite kohandamisel ja seda, et sätteid ülevõtmisel oluliselt muudetaks.

3.5 Ettepaneku koostamisel korraldati põhjalik nõupidamine kõigi huvirühmadega. Nn vesiniku töörühma raames uuriti riigiasutuste, sõidukitootjate, sõidukite osade tarnijate ja ettevõtjate ühenduste arvamust.

3.6 Neli uuritud valikut olid järgmised:

— poliitikat ei muudeta, s.t senine olukord säilib,

— õigusaktide vastuvõtmine liikmesriikide tasandil,

— õigusaktide vastuvõtmine Euroopa Liidu tasandil,

— seadusandliku lähenemisviisi kõrvalejätmine: isereguleerimine.

3.7 Seejärel nimetati ametisse konsultant, kes kogus kokku vastused eri variantide ohutuse, tehnoloogia ja kaasnevate kulude kohta. Lõpuks hindasid vastuseid mootorsõidukite sektori peamised ettevõtted, keda vesinikutehnoloogia puudutab.

3.8 Laiaulatuslikust nõupidamisest tuli selgelt välja, et parim lahendus oleks võtta vastu õigusakt ühenduse tasandil, millega kehtestataks tüübikinnitusmenetlus kõikidele vesinikkütusega mootorsõidukitele.

3.9 Selle valiku toetuseks tutvustas komisjon uuringut ⁽³⁾, millega tõestatakse, et Euroopa range tüübikinnitusmenetlus on kõige lihtsam ja oluliselt odavam tee edasi, võrreldes teoreetilise kuluga 27 erineva tüübikinnituse puhul kõikides liikmesriikides.

(3) TRL, Ltd, komisjoni tehnilis-teaduslik nõustaja.

3.10 Konsultandi hinnang edastati komisjonile, kes koostas eelneva nõupidamise alusel kõnealuse ettepaneku ja algatas sellega institutsioonilise menetluse.

3.11 Komisjoni sõnul saab määruses sätestatud standarditega tagada vesinikkütusega transpordivahendite kasutajatele piisava ohutuse garantii ja anda olulise panuse keskkonnakaitsetesse.

3.12 Lõppeesmärk on, et 36 kuud pärast määruse jõustumist vastaksid vesinikusüsteemid, kõik vesinikuga kokku puutuvad osad ja asjaomased materjalid täielikult määruses sätestatud standarditele.

4. Arutelu

4.1 Arutelul, millest võtsid osa komisjon, akadeemikud, mootorsõidukite tootjad, kes osalevad vesinikkütusega sõidukite arendamises, Euroopa ühendused, tarbijad ja kütuseelementide tootjad, edastati olulisi ideid ja teavet viimase tehnoloogilise arengu kohta.

4.2 Rõhutati, kui oluline on avalikkuse teavitamine ja sellised algatused, nagu juba mõned aastad Roomas toimunud seminar („H2 Roma”), kus tootjad saavad avalikkusega kokku, tutvustatakse tehnoloogilist arengut ja püütakse tõsta teadlikkust tehnoloogiast, mida ikka veel ohtlikuks peetakse. Kohalolijad tundsid suurt huvi selle vastu, milline roll võiks kultuurilise vahendajana komiteel olla.

4.3 Ettevõtted ja tarbijad rõhutasid, kui oluline on, et saaks arvestada sõidukite ning hoiu- ja jaotussüsteemide ohutuse ning vesiniku kättesaadavusega. Uurimistööd tuleb jätkata ning täiendavalt toetada. Osalejad tervitasid Euroopa hiljutisi algatusi kütuseelementide kohta ning otsust rahastada ühist tehnoloogia-algatust.

4.4 Autonoomsuse testidest on selgunud, et juba praegu võivad vesinikkütusega sõidukid sõita kuni 600 km. Täiendavaid katseid valmistatakse ette.

4.5 Nagu ka arutelust välja tuli, on vesinikkütusega sõidukeid tehnoloogiliselt võimalik toota, kuid puuduvad veel vajalikud majanduslikud ja sotsiaalsed tingimused nende turule viimiseks. Määrusega tüübikinnituse kohta ületatakse esimene takistus.

5. Üldised märkused

5.1 Komitee kiidab määruse ettepaneku sisuliselt heaks ja suhtub positiivselt vesinikkütusega mootorsõidukite tüübikinnituse ühtlustatud standardite kehtestamisse, kuna see oleks samm

edasi võrreldes praeguse olukorraga, kus õigusakti puudumine viib vältimatult selgete konkurentsimoonutusteni ja siseturu killustumiseni. Oluline on, et määrus võetaks kiiresti vastu, seda nii ohutuse kui ka keskkonnakaitse seisukohast.

5.2 Komitee arvates tõugatakse kindla tugiraamistiku puudumisel paratamatult eemale suuri investeeringuid, mis on vajalikud nende tehnoloogiate arendamiseks, mis on seotud vesiniku kasutamiseiga tuleviku sõidukites.

5.3 Kõnealune määrus tundub olevat kooskõlas ELi poliitika eesmärkidega säästva arengu ja kliimamuutuste vastu võitlemise alal, mis on ühenduse algatuse alus ja annavad kindla panuse Lissaboni strateegia üldeesmärkide saavutamisse.

5.4 Komitee on täiesti kindel, et, kui vesinikkütusega sõidukeid ei arendata kiiresti ja järjepidevalt edasi ning fossiilkütuseid ei asendata järk-järgult, siis oleks keskkonnakasu piiratud ja seega kvantitatiivselt tähtsusetu. Komitee juhib tähelepanu vajadusele edendada keskkonnasäästlikkust ja võidelda kindlalt kliimamuutuste vastu, mida on võimalik saavutada näiteks vesiniku, teise põlvkonna kütuste ja muude taastuvate kütuste kasutamisega.

5.5 Komitee arvab, et selleks, et muuta praegust suundumust, kus energianõudlust rahuldatakse peamiselt fossiilsetest energiaallikatest (85–90 % maailma energiavarustusest), tuleb kasutada ka vesinikku ning panustada kütuseelementide ja vesiniku uurimisse. Tulevikuväljavaadete hindamisel tuleb arvestada sellega, et tulevikus on tõenäoliselt fossiilkütuste puudus ja nende hinnad tõusevad pidevalt.

5.6 Komitee võttis hiljuti vastu arvamuse⁽⁴⁾, milles toetatakse täielikult komisjoni otsust (KOM(2007) 571 lõplik) rahastada peaaegu 470 miljoni euroga ühist tehnoloogiaalgatust ühissettevõtte loomiseks kütuseelementide ja vesiniku valdkonnas, mis võimaldaks komisjonil, liikmesriikidel ja ettevõtetel suunata oma vahendid laiaulatuslikku uurimisalgatusse, et käivitada strateegilistele sektoritele suunatud programme, millega mitmekesistatakse edaspidist energiapakkumist.

5.7 Ühes teises arvamuses energialiikide kombinatsiooni kohta transpordis⁽⁵⁾ pidas komitee „ärmiselt oluliseks suurendada märkimisväärselt vesiniku tootmise ja kasutamise [...] kohta läbiviidavate teadusuuringute rahastamist” ning „ühineb vesiniku kasutamist uurivate ettevõtete ja teaduskeskuste taotlusega, mille kohaselt nõukogu ja Euroopa Parlament peaksid ettepaneku vastuvõtmise protsessi kiirendama”.

⁽⁴⁾ ELT C 204, 9.8.2008, lk 19.

⁽⁵⁾ CESE 1104/2007 (TEN/297), punkt 1.4 (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata).

5.8 Kütuseelemendid on energiamuundurid, mis võimaldavad märkimisväärselt vähendada kasvuhooenergia ja teiste saasteainete tootmist. Eelnevalt nimetatud arvamuses uurib komitee ka tähelepanelikult biomassi käitlemist ja viimaseid edusamme kütuseelementide uute katalüsaatorite osas, mis on väga paljulubav tehnoloogia sõidukite jaoks puhta energia tootmisel.

5.9 Kinnitades, et vesiniku kasutuselevõtt fossiilkütuste järkjärguliseks asendamiseks on vältimatu ja soovitatav, rõhutab komitee ka, et vesinikkütusega mootorsõidukite maanteedele toomise eesmärki saab saavutada ainult tänu järjekindlatele investeeringutele kõikidesse selle protsessiga seotud uurimisvaldkondadesse. Seetõttu toetab komitee uurimisprogramme, mille eesmärk on kõnealust strateegiat tugevdada.

5.10 Komitee leiab, et kuigi protsessi kõrged kulud on probleem, ei tohi see takistada tehnoloogia arendamist. Komitee jälgib tähelepanelikult kõiki programme, millega püütakse leida uusi viise vesiniku keskkonnasõbralikuks tootmiseks, arvestades, et praegune meetod, kus vesiniku toodetakse 90 % juhtudel metaanist, põhineb küll olulisel, kuid mitte lõputul energial.

5.11 Komitee rõhutab, et tehnoloogiliste edusammudega seotud kulude hindamisel ei tohiks vajalikke suuri summasid hinnata ainult erasõidukite puhul, mille turg on küll väga suur, vaid ka strateegilisest tulevikku vaatavast perspektiivist, mille puhul võetakse arvesse tulevikus saavutatava kasuga, mida võidakse saada vesiniku laiemast kasutusest, alates ühis- ja eratranspordist, kaubaveost, rongidest ja laevamootoritest kuni vesiniku võimaliku kasutamiseni elektrijaamades, kuigi see on mõeldav alles kaugemas perspektiivis.

5.12 Komitee on täiesti kindel, et kui neid olulisi uurimisprogramme arendatakse soovitud viisil ja kõik huvirühmad toetavad neid poliitiliselt ja majanduslikult, siis võib üsna peagi näha sõidukeid, mis liiguvad osaliselt või täielikult vesiniku jõul.

5.13 Selle positiivse suundumuse üks konkreetne näide on vesinikkütusega taksode arvu pidev tõus New Yorgis, kus mõistlik linnapoliitika võimaldab turureeglite tingimustes kesk-konda kaitsta. See tõestab tegelikkuses, et püüete taga luua kunstlikke tõkkeid sellise tehnoloogia arengule on tihti peale vaid suurte äriühingute huvi kaitse.

5.14 Komitee on kõikides kõnealusel teemal varem koostatud arvamustes vesiniku kasutamist toetanud, väites, et hoolimata praeguseks teadaolevatest piirangutest on vesinik tulevikus väljakutse. Komitee jälgib tähelepanelikult viimaseid algatusi, mille puhul kasutatakse erinevaid tootmis- ja jaotustehnoloogiaid ja sillutatakse teed vesiniku edaspidisele kasutamisele mootorsõidukite liikumapanemiseks.

5.15 Kõnealust arengut arvestades kutsus komitee komisjoni taas üles uurima alternatiivsete kütuste jaotusvõrgustiku kaetuse probleemi, alustades kokkusurutatud maagaasi jaotuse edendamisest. Kokkusurutatud maagaas on vaid mõnedes liikmesriikides vähesel määral levinud ning teistes puudub see täielikult. Esineb siiski mõningaid positiivseid erandeid, nagu Poola.

5.16 Hoiustamise ja jaotamise valdkond on konkreetne näide sektori sihtuuringutest. Vajadus uuenduslike tehnoloogiate järele gaasi jaotamise valdkonnas on peamine otsustava tähtsusega probleem uute sõidukite levimisel nii keskpikas etapis, mil võidakse kasutada eri gaaside segusid, kui ka vesinikkütuse lõppeesmärgi saavutamisel.

5.17 Selles küsimuses oleks vaja piisavalt varakult veelgi tõhusamaid ja ohutumaid jaotussüsteeme ning eeskju võiks võtta kahest praegu Euroopas tegutsevast käitisest (Mantovas (Itaalia) ja Münchenis (Saksamaa)) ning uurida pigem tehnoloogiliselt järjest rohkem arenenud süsteeme, milles keskendutakse ohutuse ja keskkonnakaitse kõrgete standardite saavutamisele.

5.18 Seetõttu usub komitee, et praeguses etapis on väga oluline ohutuse kõrgete standardite ning gaasiliste kütuste hoiustamise ja jaotamise osas tõhususe saavutamine ning selleks on vaja laiaulatuslikku programmi, millega levitada kogu Euroopa territooriumil veeldatud naftagaasi ja metaani käitisi. See on vahetum ja realistlikum eesmärk süsinikul põhinevatest kütustest sõltuvuse vähendamisel, mis on vaheetapp enne vesiniku levitamise lõppetappi. Gaasi ja vesiniku hoiustamise ja jaotamise jaoks vajalik tehnoloogia on väga sarnane, mistõttu gaasi hoiu- ja jaotustehnoloogiate arendamine soodustaks ka vesiniku arendamist.

5.19 Komitee on teadlik asjaolust, et vesiniku kasutamisel tekib veel kahtlemata probleeme kulu ja ohutusega. Need varasemate kartustega seotud probleemid tuleb mitmetes riikides tehtud põhjalike katsete abil kindlasti lahendada, et saavutada vesiniku kasutamisel traditsiooniliste tehnoloogiatega sarnane ohutustase. Kõnealuse eesmärgi saavutamine ja laiaulatuslike teabeprogrammide algatamine võib aidata võita tulevaste kasutajate usaldust, mis on kõnealuse tehnoloogia lõplikuks kasutuselevõtuks väga oluline.

5.20 Seetõttu peab komitee väga vajalikuks, et vesinikul põhinevat strateegiat toetaks põhjalik teabeprogramm, milles tegeletakse usalduse puudumisega tarbijates, kes peavad vesiniku väga ohtlikuks tooteks, ning leitakse sellele probleemile lahendus.

5.21 Laialt levinud teabeprogrammiga tuleb edastada selge sõnum: juba praegu on vesiniku kasutamisel saavutatud tavasõidukite kõrge ohutuse tase, seda ka võimalike õnnetuste puhul. On väga oluline, et komisjoni eesmärk viia 2020. aastaks ühenduse territooriumil liiklusesse vähemalt miljon vesinikkütusega sõidukit, oleks tõsiseltvõetav (mõjuhinnang, lk 34).

5.22 Kõnealune määrus, millega kehtestatakse vesinikkütusega mootorsõidukite tüübikinnituse ühtlustatud standardid ühenduse tasandil, on esimene samm edasi üksmeelele jõudmiseks ja selle säilitamiseks. Seda peaks toetama väga olulisel põhjusel, et vesiniku kasutamine annaks suure panuse keskkonnanakaitseks, sest teadaolevalt ei teki vesinikul töötava sõiduki liiklemisel kasvuhoonegaase ega süsinikuühendeid.

5.23 Komitee nõustub, et kõige sobivam õigusakt on antud juhul määrus, kuna sellega luuakse tootjatele võrdsed tingimused, tagades määruses sisalduvate standardite viivitamatu rakendamise kõikides liikmesriikides.

5.24 Lisaks kiidab komitee heaks ettepaneku viia põhisätete väljatöötamine ja rakendamine läbi komiteemenetluses. Komitee nõustub ideega kehtestada üleminekuperiood, kuna see on kooskõlas tehnoloogia keerukusega, sest tootjad vajavad kohandamiseks aega.

5.25 Komitee toetab Euroopa osalemist Jaapani ja Ameerika Ühendriikide kõrval üldise koordineerimise rühmas, mis püüab kehtestada vesinikkütusega sõidukite tüübikinnitusmenetlust maailma tasandil, ning peab Euroopa osalemist oluliseks.

5.26 Samas ei tohiks sellel tasandil kokkuleppele jõudmise püüded takistada ühenduse õigusakti vastuvõtmist, sest ülemaailmse kokkuleppe saavutamise tähtaeg on kaugemal kui käesoleva määruse tähtaeg. Kui Euroopal on aga koordineerimise rühmas osaledes oma õigusakt ja kogemus standardite rakendamisel, siis tugevneb tema mõjuvõim ning takistatakse sellise määruse vastuvõtmist, milles arvestatakse ainult üht olemasolevat näidet (Jaapan).

5.27 Euroopa jõuline osalemine rahvusvahelistes otsustusorganites on ka otsustava tähtsusega Euroopas tegutsevate peamiste mootorsõidukitootjate konkurentsivõime säilitamiseks, sest tootjad ei tohi kaotada sidet arengutega turul, kus tugev, õigesti ajastatud ja tehnoloogiliselt arenenud osalus on peamise tähtsusega tulevikus suurte turuosade võitmisel.

5.28 Kuigi tüübikinnitus on vaid üks aspekt kogu protsessist, on see oluline samm selles suunas, et teha kättesaadavaks alternatiivsed kütused, mis suudaks Euroopa välja tuua fossiilkütustega seotud keerulisest olukorrast ning pakuks suuri keskkonnanäeliseid, valmistades meid ette ajaks, kui taastumatud maavarad varem või hiljem järk-järgult otsa saavad.

5.29 Kõik see nõuab julgeid valikuid koos pikaajalise strateegilise visiooniga, kus nähakse praegusest hetkest kaugemale ja keskendutakse tulevikustenaariumile, milles vesinikul on väga oluline roll.

Brüssel, 9. juuli 2008

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Dimitris DIMITRIADIS