

III

(Előkészítő jogi aktusok)

EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁG

2008. JÚLIUS 9–10-I, 446. PLENÁRIS ÜLÉS

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Tárgy: Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a hidrogénüzemű gépjárművek típusjóváhagyásáról és a 2007/46/EK irányelv módosításáról

COM(2007) 593 végleges – 2007/0214 (COD)

(2009/C 27/01)

2007. november 14-én a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 95. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

„Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a hidrogénüzemű gépjárművek típusjóváhagyásáról és a 2007/46/EK irányelv módosításáról”

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Egységes piac, termelés és fogyasztás” szekció 2008. június 11-én elfogadta véleményét. (Előadó: Edgardo Maria IOZIA.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2008. július 9–10-én tartott, 446. plenáris ülésén (a július 9-i ülésnapon) 117 szavazattal, 5 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1 Az EGSZB egyetért a vizsgált rendelet (COM(2007) 593 végleges) tartalmával, és helyesli a harmonizált közösségi szabályok elfogadását a hidrogénüzemű gépjárművek jóváhagyása tekintetében; támogatja továbbá egy egységes, valamennyi tagországban érvényes európai szintű eljárás kialakítását, mivel ez egyszerűbbnek és lényegesen kevésbé költségesnek ígérkezik, mint 27 különböző típusjóváhagyás. Utóbbiak ráadásul nyilvánvaló módon versenytorzító feltételeket teremtenének, és a belső piac széttöredezését eredményeznék.

1.2 A közösségi fellépés jelentősége nyilvánvaló: a hidrogénüzemű gépjárművek eladásainak jelentős megugrására vonatkozó előrejelzések ismeretében jelentős hiányosság, hogy e járművekre nem létezik nemzeti vagy európai szintű jóváhagyási eljárás. Azokban a tagállamokban, ahol átmeneti szabályozásokat fogadtak el, azt tapasztalhatjuk, hogy e szabályozások jelentősen eltérnek egymástól.

1.3 Az EGSZB szerint sürgősen el kell fogadni e rendeletet, amely várhatóan képes lesz biztos referenciakeretet nyújtani a szektorban tevékenykedő vállalkozások számára, és elősegíteni a hidrogén használatához kapcsolódó technológiák kifejlesztéséhez szükséges jelentős beruházásokat. A témával kapcsolatban a közelmúltban kiadott véleményeiben, amelyek szerint „a hidrogén, a jelenleg ismeretes korlátok ellenére a jövő nagy kihí-

vását alkotja”, az EGSZB pozitívan nyilatkozott a hidrogén használatára vonatkozó stratégiai választásról.

1.4 A jogharmonizációt megvalósító közösségi szabályozás elfogadása ezen túlmenően fontos biztonsági garanciát jelent a fogyasztók számára is. A fogyasztói bizalom megerősítése létfontosságú feltétele a hidrogénjárművek valószínűsíthető elterjedésének, aminek köszönhetően az Európai Bizottság előrejelzései szerint 2020-ig teljesülhet az egymillió hidrogénüzemű jármű eladására vonatkozó célkitűzés.

1.5 Egy jelentős példa megerősíti e célkitűzés érvényességét és elérésének konkrét lehetőségét: New Yorkban, ahol a megfelelő várospolitikai képes összeegyeztetni a környezet tisztéletben tartását és védelmét a piaci törvényekkel, egyre nő a vegyes üzemű taxik száma. Ez konkrét bizonyíték arra, hogy gyakran csak bizonyos érdekcsoportok védelmében igyekeznek mesterséges akadályokat gördíteni e technológia fejlesztése elé.

1.6 A fenti célkitűzés elérése szükségesnek tűnik, hiszen kizárólag a fosszilis üzemanyagokkal működő járművek lecserélésére irányuló határozott cselekvés révén látszik lehetségesnek a fenntartható fejlődésre és a klímaváltozás elleni küzdelemre irányuló közösségi politikák céljaihoz mérhető eredmények elérése. Ezek az eredmények a hidrogén, a második generációs bioüzemanyagok és az egyéb megújuló üzemanyagok használatának fokozatos bevezetése révén teljesülhetnek.

1.7 A fenti hosszú távú stratégiához szükséges támogatás csakis a technológiai kutatások területén tett konkrét kötelezettségvállalásokon keresztül biztosítható. Az EGSZB ezért célzott kutatási programok megvalósítását sürgeti, amihez a „közös technológiai kezdeményezés formájában megvalósuló partnerség” kialakításáról és az „Üzemanyagcella- és Hidrogéntechológiai Közös Vállalkozás” nevű közös vállalkozás létrehozásáról rendelkező COM(2007) 571 rendelet gyors elfogadására van szükség⁽¹⁾. Az EGSZB támogatja és kívánatosnak tartja a hidrogén előállítását, illetve felhasználását elősegítő új megoldások keresésére irányuló kutatási programokat, és csatlakozik a vállalkozások és a kutatóközpontok arra irányuló kéréséhez, hogy a Tanács és a Parlament gyorsítsa fel a szükséges javaslatok elfogadásának eljárását.

1.8 Az EGSZB felhívja az Európai Bizottságot, hogy haladéktalanul vizsgálja meg az elosztóhálózat sűrűségének a kérdését, mivel a kielégítő tárolási és elosztási kapacitásokhoz szükséges biztonságos és hatékony technológiák rendelkezésre állása nélkülözhetetlen feltétele a vegyes gázüzemű gépjárművek elterjedésének.

1.9 Az első fázis során a fellépéseknek a Közösség teljes területén a cseppfolyós földgáz (GPL) és a metán elterjedését kell elősegítenie, mert bár ezek az üzemanyagok jelentik az üzemanyagok – legalább részleges – széndioxid-mentesítésének legközvetlenebb és legrealistább célját, szállítási hálózatuk jelenleg számos uniós országban igen fejletlen, vagy nem is létezik. Az egyre biztonságosabb és hatékonyabb új tárolási és szállítási technológiák felkutatása során az első fázis célja a gáz- és hidrogénkeverékek szállítása közeljövőben esedékes köztes fázisának előkészítése, hogy azután később megvalósulhasson a hidrogénszállítási hálózat kiépítésének végső célja.

1.10 Az EGSZB úgy véli, hogy alapvetően fontos a jövőbeli felhasználók bizalmának elnyerésére alkalmas megoldások megtalálása, amelyek elosztják a hidrogén felhasználása körül még meglévő kételyeket. Ennek megfelelően széles körű tájékoztatási programokat kell elindítani, világos érvekkel és üzenettel, amelyek megerősítik, hogy mára e technológia elérte a hagyományos járművek jelenlegi biztonsági szintjét.

1.11 Az EGSZB üdvözli, hogy az Európai Bizottság úgy döntött, a javaslat jogi formája rendelet lesz, mivel ez biztosítja, hogy az összes tagállamban egy időben alkalmazásra kerülő javasolt szabályozás egyforma feltételeket biztosítson a szektor gyártóinak.

1.12 Ezen túlmenően az EGSZB egyetért azzal a javaslattal, hogy az alapvető rendelkezések kidolgozása és alkalmazása a „komitológiai eljárás” keretében történjen, és támogatja egy átmeneti időszak bevezetését valamennyi rendelkezés alkalmazása tekintetében, tekintettel arra, hogy e feladat milyen komplex feladat elé állítja a szektor vállalkozásait.

1.13 Az EGSZB támogatja és fontosnak tartja Európa részvételét a globális szintű jóváhagyási szabályok (GTR – Global Technological Regulations, Globális Technológiai Rendelkezések) kidolgozására alakult GCG (Global Coordination Group, Globális Koordinációs Csoport) munkájában, de hangsúlyozza azt is, hogy a fenti megállapodásra irányuló erőfeszítések nem akadályozhatják a szóban forgó jogalkotási eljárás előrehaladását.

Egy saját jogalkotási eszköz megléte, illetve a közösségi rendelkezések alkalmazása terén szerzett tapasztalatok csak megerősítik Európa jelenlétét minden globális szintű szervezetben, egyúttal megakadályozva azt is, hogy olyan globális szintű szabályozások kerüljenek kialakításra a hidrogénüzemű járművek tekintetében, amelyek kizárólag a jelenleg meglévő tapasztalatokat (Japán) veszik tekintetbe.

1.14 A közösségi szintű jogszabályi rendelkezésekre alapuló tapasztalatok megszerzésének lehetősége, illetve a technológiai kutatásban való szilárd és kitartó kötelezettségvállalás várható jelentős eredményei alapvetően hozzájárulhatnak az autógyártási ágazatban jelenleg is aktív vállalkozások versenyképességéhez, tekintettel arra, hogy az új technológiákon és az új üzemanyagokon a jövőben jelentős piaci részesedések múlnak majd.

1.15 Az EGSZB véleménye szerint mindezek a lépések bátor és gyors döntéseket, valamint stratégiai és prospektív látásmódot igényelnek, amely egy olyan jövőbeli forgatókönyvbe illeszkedik, ahol a hidrogén a megfelelő pillanatban fontos és döntő szerepet hivatott betölteni.

1.16 Az EGSZB arra kéri az Európai Bizottságot, hogy vizsgálja felül azt a javaslatát, amelynek értelmében a hidrogénüzemű járművekre speciális „címkézést” vezetnének be, ezt ugyanis – azáltal, hogy e címkézés „veszélyesnek” minősítené ezeket a járműveket – diszkriminációnak lehetne tartani, hiszen a biztonsági tesztek során ugyanolyan eredmények születtek, mint az egyéb üzemanyagokkal működő járművek esetében. A címkézés helyett az EGSZB azt tartaná helyesnek, ha valamennyi járműnél megjelölnék, hogy milyen üzemanyaggal működik, mert így egyértelműen felismerhetővé lehetne tenni őket.

1.17 A hidrogénüzemű járművek elterjedésének megkönnyítése végett – forgalmazási hálózat hiányában –, az EGSZB azt ajánlja az Európai Bizottságnak, hogy a metánból hidrogént előállító kis létesítmények (például a *Home Energy Station* típusú benzinkutak vagy más, hasonló létesítmények) működését is hagyja jóvá. Ez jelenthetné az első konkrét intézkedést, amelynek révén kezdetben eleget lehetne tenni a hidrogén iránti új keletű keresletnek, mindazonáltal a cél továbbra is az, hogy megújuló energiaforrásokból előállított villamos áram felhasználásával – megújuló energiaforrásokból (például biogáz, fotolízis vagy elektrolízis) – termeljenek hidrogént.

2. Bevezetés

2.1 A vizsgált (COM(2007) 593 végleges) rendelet abból a megállapításból indul ki, hogy jelenleg nincsen a hidrogénüzemű gépjárművek közösségi jóváhagyási rendszerére vonatkozó szabályozás, jóllehet a Közösség az ilyen típusú gépjárművek forgalmazásának fejlesztését tervezi.

2.2 Ráadásul a jelen pillanatban a különböző tagállamok sem rendelkeznek e területre vonatkozó szabályozással.

A hatályos – a gépjárművek jóváhagyására általánosságban vonatkozó – jogszabályok nem írnak elő semmilyen általános szabályt a hidrogénüzemű gépjárművek tekintetében, többek között azért, mert az utóbbiak a klasszikus üzemanyagokkal meghajtott egyéb gépjárművektől eltérő tulajdonságokkal rendelkeznek.

(¹) HL C 204., 2008.8.9., 19. o.

2.3 Egyes tagállamok átmeneti szabályozásokat alakítottak ki, amelyek azonban számottevő mértékben eltérnek egymástól. Ha a helyzet nem változik, az óhatatlanul a tagállamonként eltérő jóváhagyási eljárások megszilárdulásához, és ennek elkerülhetetlen következményeképpen a belső piac széttöredezéséhez és a versenyszabályok torzulásához vezet, elszalasztva a lehetőséget, hogy a hidrogéntechnológia konkrétan és döntő módon hozzájárulhasson a környezet minőségének javításához.

2.4 A vizsgált rendeletjavaslat törekvése éppen ezért a belső piac megfelelő működésének biztosítása, valamint annak megakadályozása, hogy a különböző tagállamokban eltérő szabványok alapján jóváhagyott járművek közlekedhessenek, ami felborítaná a gyártók közötti egyensúlyt, és kedvezne a kereskedelmet gátló mesterséges akadályok kialakulásának az Unión belül.

2.5 Egy hasonló típusú fejlemény akadályt képezne a hidrogén Unión belüli használatához kapcsolódó technológiák fejlődése előtt, holott e technológiák konkrét felhasználását és fejlesztését mindenképpen fel kell gyorsítani. A hidrogéntechnológia a fosszilis üzemanyagok egyik legfőbb alternatívája, mely utóbbiak jelenleg a tömegközlekedés és a magánjárművek üzemanyagigényének 98 %-át elégítik ki, és az elsődleges energiaforrások 50 %-át képezik, miközben ha semmilyen határozott lépés nem történik a diverzifikáció irányában, ez utóbbi arány csak tovább nőhet, elérve akár a 73 %-ot is.

2.6 A vizsgált rendeletjavaslat a 7. keretprogram jelentős kutatási programjaival együtt döntő lépést jelent a hagyományos technológiák által elért biztonsági szint mellett történő hidrogénhasználat irányába, és ezen túlmenően hozzájárulhat a potenciális felhasználók támogatásának elnyeréséhez is.

2.7 A hidrogénüzemű járművek jóváhagyására vonatkozó harmonizált közösségi szabványok elfogadása kétségkívül döntő szakasza a felhasználók részéről szükséges támogatás elnyerésének. A hidrogén felhasználásához való pozitív és bizalommal teli fogyasztói hozzáállás nélkülözhetetlen feltétele a rendkívül alacsony üvegházhatásúgáz-kibocsátású, alternatív üzemanyagokkal működő járművek piacra bocsátásának, ami nélkül elképzelhetetlen a valódi és konkrét környezetvédelem biztosítása.

3. Az Európai Bizottság javaslata

3.1 A hidrogénüzemű gépjárművek jóváhagyásáról szóló rendeletre irányuló javaslat célja, hogy az egész Európai Unióban érvényes szabványokat írjon elő a hidrogénüzemű gépjárművek jóváhagyásának tekintetében.

3.2 A javaslat a 2007/46/EK keretirányelv módosítását irányozza elő annak érdekében, hogy a hidrogénüzemű gépjárművek közösségi jóváhagyási eljárása az M1-M2-M3, illetve N1-N2-N3 kategóriájú (?) hidrogénjárművekre teljes egészében kiterjedjen, és hogy ezek a járművek valamennyi, a jóváha-

(?) M1 Személyszállításra használt járművek, amelyek a vezetőülélen kívül legfeljebb nyolc ülőhellyel rendelkeznek.

M2 Személyszállításra használt járművek, amelyek a vezetőülélen kívül nyolcnál több ülőhellyel és 5 tonnát meg nem haladó legnagyobb tömeggel rendelkeznek.

M3 Személyszállításra használt járművek, amelyek a vezetőülélen kívül nyolcnál több ülőhellyel és 5 tonnát meghaladó legnagyobb tömeggel rendelkeznek.

N1 Árufuvarozásra használt, 3,5 tonnát meg nem haladó legnagyobb tömeggel rendelkező járművek.

N2 Árufuvarozásra használt, 3,5 tonnát meghaladó, de 12 tonnát meg nem haladó legnagyobb tömegű járművek.

N3 Árufuvarozásra használt, 12 tonnát meghaladó legnagyobb tömegű járművek.

gyáshoz kapcsolódó irányelvben, illetve rendeletben szerepeljenek.

3.3 A javaslat jogalapja a Szerződés 95. cikke.

A javaslat teljes mértékben megfelel a **szubszidiaritás elvének**, mivel a közösségi szintű fellépéssel elérhető szakpolitikai célkitűzések tagállami szintű intézkedésekkel nem teljesíthetők kellőképpen, és ez az eljárás elkerüli az egységes piac akadályait.

A javaslat ezen túlmenően megfelel az **arányosság elvének** is, mert egyetlen célja a belső piac zavartalan működésének biztosítása, ugyanakkor magas szintű biztonságot és környezetvédelmet garantálva.

3.4 Az Európai Bizottság a rendelet jogi formáját választotta, mivel annak biztosításához, hogy a rendelkezéseket egy időben alkalmazzák valamennyi tagállamban, nem lehet arra várni, hogy azok mikor kerülnek átültetésre az egyes tagállamok nemzeti jogába. Ha ez utóbbi történne, a jóváhagyási szabványok alkalmazása nem lenne egységes, és egyes esetekben jelentős módosításokat okozhatna az átültetési jogszabályokban.

3.5 A vizsgált javaslatról az Európai Bizottság széles körű konzultációt folytatott valamennyi érdekelt féllel. Az Európai Bizottság a nemzeti hatóságok, járműgyártók, alkatrész-beszállítók és ipari szövetségek álláspontját a hidrogénnel foglalkozó munkacsoport munkája keretében gyűjtötte egybe.

3.6 A következő négy szakpolitikai alternatívát vették figyelembe:

- a szakpolitika változatlanul hagyása, a jelenlegi helyzet fenntartása,
- tagállami szintű jogszabályok,
- európai uniós szintű jogszabályok,
- szabályozás nélküli megközelítés: önszabályozás.

3.7 Egy kijelölt tanácsadó feladata volt a biztonságra, a technológiára és a különböző alternatívák költségeire vonatkozó válaszok kidolgozása. Az eredményeket ismertették a hidrogéntechnológiában érintett főbb autóiipari vállalatokkal.

3.8 A széles körű konzultációs folyamat nyilvánvalóvá tette, hogy a legmegfelelőbb választás egy uniós szintű jogalkotási fellépés, amely valamennyi hidrogénüzemű gépjárműre kiterjedő közösségi típus-jóváhagyási eljárás kialakításához vezet.

3.9 A választás alátámasztására az Európai Bizottság egy tanulmányt ismertetett ⁽³⁾, amely kimutatja, hogy az – akár igen szigorú – európai szintű jóváhagyási eljárás jelenti a legegyszerűbb és a legkevésbé költséges megoldást, a különböző tagállamok szintjén kialakított 27 különböző jóváhagyási rendszer elméleti költségeivel összehasonlítva.

(3) TRL Ltd, az Európai Bizottság által felkért technikai-tudományos tanácsadó cég.

3.10 A tanácsadó által készített hatásértékeléseket átadták az Európai Bizottságnak. Az előzetes konzultációk alapján az utóbbi kidolgozta a vizsgált javaslatot, és elindította annak intézményes útját.

3.11 Az Európai Bizottság szerint a rendelet által meghatározott követelmények lehetővé teszik, hogy a hidrogénüzemű járművek felhasználói megkapják a szükséges biztonsági garanciákat, és hogy a járművek döntő mértékben hozzájáruljanak a környezetvédelemhez.

3.12 A végső cél az, hogy a rendelet hatályba lépésétől számított 36 hónaptól kezdődően a berendezések, a hidrogénnel érintkezésbe lépő valamennyi alkatrész, valamint a felhasznált anyagok teljes mértékben megfeleljenek a rendeletben előírt követelményeknek.

4. A meghallgatás

4.1 A meghallgatás, amelyen részt vettek az Európai Bizottság, a tudományos élet, a hidrogénmeghajtású járművek fejlesztésével foglalkozó járműgyártók, az európai szövetségek, az üzemanyagcella-felhasználók és -gyártók képviselői, fontos elméleti utakat nyitott meg és lehetővé tette a legutóbbi technológiai fejlesztésekről való ismeretszerzést.

4.2 A hangsúly arra helyeződött, hogy mennyire fontos a nagyközönség tájékoztatása, illetve olyan kezdeményezések beindítása, mint amilyen a Rómában néhány éve megvalósult program (H2 Roma), mely alkalmas arra, hogy a gyártók és a polgárok közötti találkozókat, miközben bemutatja a technológiai fejlesztéseket és megismerteti a közönséggel a még gyakran veszélyesnek tartott technológiát. A résztvevők nagy érdeklődést tanúsítottak az EGSZB iránt, mely kulturális közvetítői szerepet játszhatna.

4.3 A gyártók és a fogyasztók kiemelték annak szükségességét, hogy a számítani lehessen a járművek és a raktározási és terjesztési infrastruktúrák biztonságosságára, valamint a hidrogén rendelkezésre állására. A kutatásnak folytatódnia kell, és megnövelt támogatásban kell részesülnie. A résztvevők üdvözölték az üzemanyagcellával kapcsolatos legutóbbi európai kezdeményezéseket, melyek egy közös technológiai kezdeményezés finanszírozására vonatkozó döntésnek köszönhetően valósulhatnak meg.

4.4 A tesztek kimutatták, hogy egy hidrogénmeghajtású jármű már napjainkban is képes egy 600 km-es út megtételére. Újabb tesztek vannak előkészületben.

4.5 Amint az a meghallgatáson nyilvánvalóvá vált, a hidrogénmeghajtású jármű már most is technológiai valóság, a kereskedelmi hasznosításhoz azonban hiányoznak még a gazdasági és társadalmi feltételek. Az első akadályt a típusjóváhagyásra vonatkozó rendelet segítségével lehet majd leküzdeni.

5. Általános észrevételek

5.1 Az EGSZB egyetért a vizsgált rendelet tartalmával, és helyesli a harmonizált közösségi szabályok elfogadását a hidrogénüzemű gépjárművek jóváhagyása tekintetében, mivel ez az

eljárás előrelépést jelent a jelenlegi szituációhoz képest. A szabályozási referenciák hiánya ugyanis nyilvánvaló módon versenytorzító feltételeket teremt, a piac széttöröttségéhez vezetve. Fontos, hogy a rendeletet gyorsan elfogadásra kerüljön, nem utolsósorban nyilvánvaló biztonsági és környezetvédelmi okokból.

5.2 Az EGSZB véleménye szerint a biztos referenciakeret hiánya elkerülhetetlenül visszatartó hatással van a – jövő gépjárműveinek energiaforrását alkotó – hidrogén használatához kapcsolódó technológiák kifejlesztéséhez szükséges jelentős beruházásokra.

5.3 A vizsgált rendelet koherens a fenntartható fejlődés és a klímaváltozás elleni küzdelem területén meglévő uniós politikákkal, amelyek a közösségi kezdeményezések alapját képezik, és nélkülözhetetlen elemei a lisszaboni stratégia általános célkitűzéseinek.

5.4 Az EGSZB szilárdan meg van győződve arról, hogy a hidrogénjárművek megbízható és gyors fejlődése, illetve a fosszilis üzemanyagok fokozatos lecserélése hiányában a környezeti előnyök meglehetősen korlátozottak, és kvantitatív szempontból mindenképpen elhanyagolhatóak lennének. Az EGSZB felhívja a figyelmet arra, hogy elő kell mozdítani a környezeti fenntarthatóságot, és hogy szigorúan küzdeni kell a klímaváltozás ellen, amely célkitűzések a hidrogén, a második generációs bioüzemanyagok és az egyéb megújuló üzemanyagok használata révén valósíthatók meg.

5.5 Az EGSZB véleménye szerint a jelenlegi tendencia megfordításáig – amely szerint az energiaigényt döntő részben a fosszilis források elégítik ki, jelenleg a világ energiakínálatának 85–90 %-át alkotva – izgalmasnak ígérkező utat kell megtenni, mely a hidrogén felhasználásán, és az üzemanyagcellák, illetve a hidrogénteknológiák terén folytatott kutatások melletti elköteleződésen át vezet. Ami a fosszilis üzemanyagokat illet, a perspektívák értékelésekor figyelemmel kell lenni arra a tényre, hogy a jövőre vonatkozó forgatókönyvek üzemanyaghiánnyal és folyamatosan emelkedő árakkal számolnak.

5.6 Az EGSZB egy közelmúltban elfogadott véleményében⁽⁴⁾ maradéktalanul támogatta az Európai Bizottság kezdeményezését (COM(2007) 571 végleges), amelynek értelmében az Európai Bizottság közel 470 millió euró mértékű támogatással járul hozzá egy közös technológiai kezdeményezéshez (JTI), az ún. „Üzemanyagcella és Hidrogénteknológiai Közös Vállalkozáson” keresztül. Ez utóbbi lehetővé teszi az Európai Bizottság, a tagállamok és az iparág szereplői számára, hogy egy nagy volumenű kutatási projekt keretében egyesítsék forrásaikat a diverzifikáció és a jövőbeli energiaellátás szempontjából stratégiai jelentőségű szektorokat érintő programok keretében.

5.7 A közlekedés energiaszerkezetéről szóló másik véleményében⁽⁵⁾ az EGSZB „létfonosságúnak” tartja, hogy döntő lökést adjunk a hidrogén előállítására és felhasználására irányuló kutatások finanszírozásának”, valamint „csatlakozik a hidrogénfelhasználás területén tevékenykedő vállalkozások, illetve kutatóközpontok arra irányuló kéréséhez, hogy a Tanács és a Parlament gyorsítsa fel a javaslat elfogadásának eljárását”.

⁽⁴⁾ HL C 204., 2008.8.9., 19. o.

⁽⁵⁾ CESE 1104/2007 (TEN/297), 1.4. pont, a HL még nem tették közzé.

5.8 Az üzemanyagcellák olyan energiaátalakítók, amelyek alkalmazása jelentősen visszaszoríthatja az üvegházhatást okozó gázok és egyéb szennyezőanyagok kibocsátását. Az előző bekezdésben említett véleményében az EGSZB figyelemmel követi a biomassza-feldolgozás és az üzemanyagcellákhoz szükséges új katalizátorok terén folytatott közelmúltbeli kutatások eredményeit, amelyek a gépjárművek „tisztá” energiaellátásának igen ígéretes technológiáját alkotják.

5.9 Ismételten hangsúlyozva, hogy a hidrogénfelhasználás szükséges és kívánatos szakaszát alkotja a fosszilis energiaforrások kiváltásának, az EGSZB kiemeli, hogy a hidrogénüzemű járművek forgalomba helyezésének célkitűzése kizárólag a folyamathoz kapcsolódó kutatásokba való jelentős beruházásokon keresztül valósulhat meg. Az EGSZB ezért kívánatosnak tartja és támogatja az e stratégia megerősítésére irányuló kutatási programokat.

5.10 Az EGSZB szerint az eljárás magas költségeinek – nem elhanyagolható – problémája nem fékezheti a szóban forgó technológiák fejlesztését, ezért figyelemmel kíséri minden, környezetkímélő hidrogén-előállítási eljárások keresésére irányuló programot, tekintettel arra, hogy a jelenlegi megoldások, amelyek a hidrogén több mint 90 %-ának előállítását metánból tervezik, egy jelentős, de „kifulladásban” lévő energián alapulnak.

5.11 Az EGSZB hangsúlyozza, hogy a technológiai fejlődéshez kapcsolódó költségértékelések keretében a szükséges pénzügyi eszközök nagyságát nem szabad csak a személygépjárművekre korlátozott kontextusban értékelni, még akkor sem, ha ez mennyiségileg jelentős. Stratégiai és prospektív vízió keretében az értékelésnek számításba kell vennie azokat a jövőbeli előnyöket is, amelyeket a hidrogén ambiciózusabb célok érdekében történő használatának elterjedéséből nyerhetünk, a tömegközlekedéstől, a személygépjárművektől, az áruszállítástól, a vonatok meghajtásától és a hajómotoroktól egészen a hidrogén erőművekben történő felhasználásának távolabbi perspektíváig.

5.12 Az EGSZB mélyen meg van győződve arról, hogy amennyiben e jelentős kutatási programokat megfelelően fejlesztik tovább, és azok megkapják az érintett szektoroktól a szükséges gazdasági és politikai támogatást, a részben vagy egészen hidrogénüzemű gépjárművek forgalomba helyezésének lehetősége viszonylag rövid határidőn belül valósággá válhat.

5.13 Ezt a pozitív fejleményt jól illusztrálja egy konkrét példa: New Yorkban, ahol a megfelelő várospolitikai képes összeegyeztetni a környezet tisztéletben tartását és védelmét a piaci törvényekkel, egyre nő a vegyes üzemű taxik száma. Ez konkrét bizonyíték arra, hogy gyakran csak bizonyos érdekcsoportok védelmében igyekeznek mesterséges akadályokat gördíteni e technológia fejlesztése elé.

5.14 Az EGSZB a témával kapcsolatban kiadott valamennyi véleményében támogatta a hidrogén választását, amely a jelenleg ismert korlátok ellenére a jövő nagy kihívását jelenti. Az EGSZB figyelemmel kíséri az alternatív előállítási és feldolgozási technológiák használatára irányuló közelmúltbeli kezdeményezések

keretében kidolgozott projekteket, amelyek ily módon egyengetik a gépjárművek meghajtására történő jövőbeli hidrogénhasználat útját.

5.15 E perspektíva érdekében az EGSZB ismételten felhívja az Európai Bizottságot, hogy vizsgálja meg az alternatív üzemanyagok európai szállítási hálózatának kérdését, a sűrített földgáz szállítási hálózatának megerősítésével kezdve, amely egyes tagállamokban igen kevésbé elterjedt, más tagállamokban szinte nem is létezik, eltekintve a Lengyelországhoz hasonló kevés pozitív példától.

5.16 A tárolás és a szállítás területe konkrét példa a szektorban végzett célzott kutatási lehetőségekre. Az innovatív gázzsállítás technológiák fejlesztése létfontosságú és döntő kérdés az új gépjárművek elterjesztése szempontjából, mind a lehetséges különböző gázkeverékek átmeneti fázisában, mind a végcél – a hidrogénmeghajtás – követésekor.

5.17 Ezen a területen mielőbb egyre hatékonyabb és biztonságosabb szállítási rendszereket kell kialakítani, az Európában jelenleg működő két létesítményben – Mantovában (Olaszország) és Münchenben (Németország) – szerzett tapasztalatokból kiindulva, és a kutatás tengelyébe a technológiai szempontból egyre fejlettebb rendszerekre irányuló kutatásokat állítva, legfőbb célnak a magas szintű biztonsági és környezetvédelmi szabványok alkalmazását tekintve.

5.18 Az EGSZB szerint a gáznemű üzemanyagok tárolása és szállítása terén alkalmazott szigorú biztonsági és hatékonysági szabványok létfontosságú elemei a jelenlegi fázisnak, amelyek során ambiciózus programot kell kialakítani az LPG- és metánszállító létesítmények számának növelése érdekében az egész európai területen – ez most az üzemanyagok legalább részleges széndioxid-mentesítésére irányuló legsürgősebb és legrealistább célkitűzés. Mindez csak átmeneti stádium a hidrogén elterjedésének végső céljához vezető úton. Mivel a földgáz és a hidrogén tárolásához és szállításához szükséges technológiák igen hasonlóak, az előbbieket fejlesztése kizárólag előnyösen befolyásolhatja a hidrogén elterjesztését.

5.19 Az EGSZB tudatában van annak, hogy a hidrogén felhasználása jelenleg még valós problémákba ütközik mind a költségek, mind a biztonság szempontjából. Ezeket a múltbeli félelmekhez kapcsolódó problémákat – különböző országokban végzett alapos kísérletekre támaszkodva – feltétlenül le kell küzdeni, hogy elérhessük a konvencionális technológiákéhoz hasonló felhasználási szintet. E célkitűzés megvalósítása – nagyszabású, konkrét tájékoztató programok segítségével – lehetővé teheti a leendő felhasználók bizalmának visszanyerését, amely elengedhetetlen feltétel a technológia alkalmazásának végleges fellendítéséhez.

5.20 EGSZB következőképpen úgy véli, hogy a hidrogénre alapuló stratégiához mindenképpen ambiciózus tájékoztatósi kampánynak kell társulnia, amely képes megváltoztatni és legyőzni a jövőbeli felhasználók jelenlegi bizalmatlanságát, akik szemében a hidrogén rendkívül veszélyes terméknek tűnik.

5.21 A fenti, igen kiterjedt tájékoztatási programnak világos üzenetet kell közvetítenie: a hidrogén felhasználása már ma lehetővé teszi a hagyományos gépjárművekéhez hasonlóan magas biztonsági szint elérését, az esetleges balesetek tekintetében is. Ez létfontosságú feltétele annak, hogy hitelesnek bizonyulhassanak az Európai Bizottság előrejelzései azon célkitűzésre vonatkozóan, amely szerint 2020-ig legalább egymillió ilyen járművet kell forgalomba helyezni a Közösség területén. (Hatásértékelés, 34. o.).

5.22 A hidrogénüzemű járművek jóváhagyását szabályozó harmonizált közösségi szabványok elfogadására vonatkozó, vizsgált rendelet csak egy első lépés, amely lehetővé teszi a fogyasztói bizalom visszaszerzését és megtartását. E folyamatot támogatni kell, abból az alapelvből kiindulva, hogy a hidrogén felhasználása döntő módon hozzájárul a környezetvédelemhez, mivel mint ismeretes, ez a típusú meghajtás nem jár üvegházhatású gázok kibocsátásával, és nem tartalmaz szénalapú szennyezőanyagokat.

5.23 Az EGSZB üdvözli, hogy az Európai Bizottság úgy döntött, a javaslat jogi formája rendelet lesz, mivel ez biztosítja, hogy az összes tagállamban egy időben alkalmazásra kerülő javasolt szabályozás egyforma feltételeket biztosítson a szektor gyártóinak.

5.24 Az EGSZB ezen túlmenően egyetért azzal a javaslattal, hogy az alapvető rendelkezések kidolgozása és alkalmazása a „komitológiai eljárás” keretében történjen, és támogatja egy átmeneti időszak bevezetését valamennyi rendelkezés alkalmazása tekintetében, tekintettel arra, hogy e rendelkezés arányos a technológia komplexitásával, amelynek alkalmazása sok időt igényel.

5.25 Az EGSZB támogatja és fontosnak tartja Európa részvételét Japán és az Egyesült Államok mellett a Globális Koordi-

nációs Csoport (GCG) munkájában, amely csoport célja a hidrogénüzemű gépjárművek jóváhagyására vonatkozó globális eljárás kidolgozása.

5.26 Egy hasonlóan széles körű megállapodásra irányuló erőfeszítések azonban nem akadályozhatják a közösségi jogalkotási eljárást, mivel a globális szintű megállapodáshoz szükséges határidők hosszabbak, mint a vizsgált rendelet határidői. Egy saját jogalkotási eszköz megléte, illetve a közösségi rendelkezések alkalmazása terén szerzett tapasztalatok nemcsak megerősítik Európa jelenlétét, de egyúttal megakadályozzák egy olyan szabályozás jóváhagyását is, amely kizárólag a jelenleg meglévő egyetlen tapasztalathoz – Japán tapasztalatához – kapcsolódik.

5.27 Európa markáns jelenléte a globális döntéshozatali fórumokon ugyanakkor létfontosságú feltétele az Európában működő nagy gépjárműgyártó csoportok versenyképességének, hiszen e csoportok nem veszíthetik el a kapcsolatot egy olyan piac fejleményeivel, ahol a szilárd, megfelelő és csúcstechnológián alapuló jelenlét létfontosságú tényező a jövőbeli piacok jelentős részesedéseinek megszerzése szempontjából.

5.28 A jóváhagyás témája, jóllehet csupán a folyamat egy aspektusát alkotja, fontos lépést jelent az alternatív üzemanyagok elterjedése felé, amelyek alkalmasak lehetnek a fosszilis energiaforrásokhoz kapcsolódó jelenlegi nehéz helyzet megoldására, jelentős környezeti előnyökkel járva, és előkészítve bennünket az utóbbi források – meglehet, nehezen megjósolható időpontban – előbb vagy utóbb bizonyosan bekövetkező kiapadására.

5.29 Ez a helyzet bátor döntéseket, valamint stratégiai és prospektív látásmódot igényel, amely túlmutat a jelenen, és egy olyan jövőbeli forgatókönyvbe illeszkedik, ahol a hidrogén a jelek szerint alapvető szerepet hivatott betölteni.

Kelt Brüsszelben, 2008. július 9-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Dimitris DIMITRIADIS