

III

(Sagatavošanā esoši tiesību akti)

EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJA

446. PLENĀRĀ SESIJA, KAS NOTIKA 2008. GADA 9. UN 10. JŪLIJĀ

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai, kas attiecas uz tipa apstiprinājumu ar udeņradi darbināmiem mehāniskiem transportlīdzekļiem un ar ko groza Direktīvu 2007/46/EK”

COM(2007) 593 galīgā redakcija — 2007/0214 (COD)

(2009/C 27/01)

Padome saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 95. pantu 2007. gada 14. novembrī nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu

“Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par tipa apstiprinājumu ar udeņradi darbināmiem mehāniskiem transportlīdzekļiem un ar ko groza Direktīvu 2007/46/EK”

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Vienotā tirgus, ražošanas un patēriņa nodaļa savu atzinumu pieņēma 2008. gada 11. jūnijā. Ziņotājs — Iozia kgs.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 446. plenārajā sesijā, kas notika 2008. gada 9. jūlijā, ar 117 balsīm par un 5 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1. EESK apstiprina ierosinātās regulas (COM(2007) 593 galīgā redakcija) saturu un atzinīgi novērtē saskaņotu standartu noteikšanu, lai apstiprinātu ar udeņradi darbināmu transportlīdzekļu tipu Kopienas līmenī. Tā atbalsta izvēli, lai visās dalībvalstīs būtu spēkā vienota Kopienas procedūra, jo tas ir daudz vienkāršāk un ne tik apgrūtināši kā 27 dažādas tipa apstiprinājuma sistēmas, kas ļautu notikt negodīgai konkurencei un veicinātu sadrumstalotību iekšējā tirgū.

1.2. Šā pasākuma nozīmība ir skaidra: kaut arī pastāv cerības uz ievērojamu izaugsmi ar udeņradi darbināmu transportlīdzekļu tirdzniecībā, tiem nav tipa apstiprinājuma ne valsts, ne Eiropas līmenī. Ja atsevišķas dalībvalstis ir pieņēmušas pagaidu noteikumus, tad tie ievērojami atšķiras viens no otra.

1.3. Regula ir jāapstiprina ātri, jo tā nodrošinās noteiktu kritēriju kopumu nozares uzņēmumiem, un tas nodrošinās lielākas investīcijas, kas nepieciešamas ar udeņradi saistītas tehnoloģijas attīstībai. EESK atbalstīja šo stratēģisko izvēli jaunākajos atzinumos par šo tēmu, norādot, ka neatkarīgi no nepār-

trauktajiem ierobežojumiem, būs jārisina ar udeņradi saistītās problēmas nākotnē.

1.4. Šo Kopienas saskaņošanas standartu izveide ir arī svarīgs elements lietotāju drošības garantēšanai. Uzticības veidošana ir ārkārtīgi svarīga, ņemot vērā paredzamo šīs tehnoloģijas izmantojuma pieaugumu. Saskaņā ar Komisijas prognozēm līdz 2020. gadam ar udeņradi darbināmu transportlīdzekļu skaitam vajadzētu sasniegt vienu miljonu.

1.5. Svarīgs piemērs, kas apstiprina šā mērķa pamatotību un reālu iespēju to sasniegt, ir pastāvīgi pieaugošais taksometru ar hibrīdu degvielas padeves sistēmu daudzums Ņujorkas ielās, kur pozitīva pilsētvides politika apvieno vides aizsardzību ar tirgus likumiem. Tas skaidri parāda, ka mākslīgas barjeras celšana šādas tehnoloģijas attīstībai bieži slēpj savtīgas intereses.

1.6. Šā mērķa sasniegšana ir ļoti svarīga, jo vienīgi, pieņemot izšķirošu lēmumu par fosilā kurināmā aizstāšanu, varēs turpināt rīkoties saskaņā ar ES ilgtspējīgas attīstības politiku un cīņu pret klimata pārmaiņām. Šo mērķi var sasniegt, pamazām pārejot pie udeņraža, otrās paaudzes biodegvielas un citu atjaunojamo kurināmo izmantošanas.

1.7. Lai varētu sniegt nopietnu atbalstu, šīs ilgtermiņa stratēģijas prasībās būs iekļauti īpaši pasākumi tehnoloģisko pētījumu jomā. Tādēļ EESK aicina īstenot mērķtiecīgas pētniecības programmas, sākot ar ātru COM(2007) 571 ierosinātās regulas apstiprināšanu, kas paredz kopīgas tehnoloģijas iniciatīvas (KTI) izveidi, kuras pamatā ir kurināmā elementu un ūdeņraža kopuzņēmums⁽¹⁾. Komiteja atzinīgi vērtē un uzskata par lietderīgām pētījumu programmas, kuru mērķis ir atrast jaunus veidus, kā ražot un izmantot ūdeņradi. Tā pievienojas uzņēmēju un to pētniecības iestāžu, kas aktīvi darbojas ūdeņraža nozarē, aicinājumam Padomei un Parlamentam paātrināt vajadzīgo ierosinājumu apstiprināšanu.

1.8. EESK mudina Komisiju sākt darbu pie jaunā tīkla pārklājuma sadales jautājuma pārbaudes, jo droša un efektīva uzglabāšana un atbilstīga sadales sistēma ir galvenais elements ar ūdeņradi darbināmu transportlīdzekļu izplatīšanai.

1.9. Sākotnējo rīcību vajadzētu koncentrēt uz sašķidrinātās naftas gāzes un metāna izplatīšanu visā Kopienā, jo daudzās ES valstīs tie ir retums vai arī nav nemaz, bet tie piedāvā visātrāko veidu un reālu cerību, kā samazināt atkarību no degvielām, kuru pamatā ir ogleklis. Šāds aizsākums uzglabāšanas un izplatīšanas jomā sekmēs jaunāku, drošāku un efektīvāku tehnoloģiju, kas tuvākajā nākotnē varētu atvieglot gāzu maisījuma un ūdeņraža piegādes vidējo posmu, līdz notiks pilnīga pāreja uz ūdeņraža izplatīšanu.

1.10. Ir jāveic pasākumi, lai atjaunotu potenciālo lietotāju uzticību un izkliegtu šaubas, kuras joprojām saistītas ar ūdeņraža izmantošanu. Ir jāplāno plašas informācijas programmas ar skaidri noteiktu vēstījumu, lai pārliecinātu sabiedrību, ka šī tehnoloģija jau ir sasniegusi parasto transportlīdzekļu pašreizējo drošības līmeni.

1.11. EESK piekrīt, ka vispiemērotākais izmantojamais juridiskais instruments ir regula, jo tā nozares ražotājiem nosaka līmeni, kurā jādarbojas, nodrošinot, ka standarti, kas tajā ir noteikti, tiek ieviesti vienlaicīgi visās dalībvalstīs.

1.12. EESK apstiprina ierosinājumu sagatavot un ieviest pamatstandartus, veicot komitejas procedūru. Tā atzinīgi novērtē arī vienošanās par pārejas periodu attiecībā uz visu standartu pilnīgu piemērošanu; tas, atkarībā no sarežģītības, varētu būt vajadzīgs ražotājiem.

1.13. EESK atzinīgi novērtē Eiropas klātbūtni Globālajā koordinācijas grupā (GKG), kura cenšas izveidot tipa apstiprināšanas standartus pasaules līmenī, un uzskata, ka Eiropas iesaistīšanās ir svarīga. Tomēr tā uzsver arī to, ka centieni rast vienošanos pasaules līmenī nedrīkst kavēt Eiropas likumdošanas procedūru. Tā kā Eiropai ir pašai savs juridiskais instruments un pieredze

Kopienas standartu piemērošanā, tas stiprinās Eiropas klātbūtni visās pasaules organizācijās un nodrošinās to, lai starptautisko noteikumu izveide ar ūdeņradi darbināmu transportlīdzekļu jomā būtu kas vairāk, nekā tikai vērā ņemama atsaucē.

1.14. Pieredze, kas gūta no tā, ka pastāv likumdošana Kopienas līmenī, un pašreiz notiekošo tehnoloģijas pētījumu nozīmīgie rezultāti varētu palīdzēt veicināt to uzņēmumu konkurētspēju, kuri jau darbojas automobiļu nozarē, ar nosacījumu, ka lielākā daļa nākotnes tirgus ir balstīta uz jaunas tehnoloģijas un kurināmā.

1.15. EESK uzskata, ka tam visam ir vajadzīgi drosmīgi un savlaicīgi lēmumi, kā arī tālredzīgs stratēģisks redzējums, kas vērsts uz nākotnes scenāriju, kurā ar laiku ūdeņradim būs lielākā un noteicošā loma.

1.16. EESK aicina Komisiju pārskatīt priekšlikumu marķēt ar ūdeņradi darbināmus transportlīdzekļus, tādējādi tos diskriminējot, norādot to "bīstamību", kaut arī to drošības testu rezultāti ir līdzvērtīgi ar citu degvielu darbināmu transportlīdzekļu testiem. EESK par piemērotāku alternatīvu šādam marķējumam uzskata iespēju norādīt degvielas tipu visiem transportlīdzekļiem, padarot tos skaidri atpazīstamus.

1.17. Apstākļos, kad nav ar ūdeņradi darbināmu transportlīdzekļu izplatīšanas tīkla, EESK iesaka ieviest tipa apstiprinājumu maziem riforminga blokiem ūdeņraža pārstrādei no metāna (nelielas energoražotnes vai līdzīgas iekārtas). Tas iezīmētu pirmo reālo soli ceļā uz ūdeņraža pieprasījumu jau drīzumā, kamēr galīgais mērķis varētu būt ūdeņraža ražošana no atjaunojamiem resursiem vai biodrogām fotolīzes vai elektrolīzes procesā, lietojot no atjaunojamiem avotiem iegūtu elektroenerģiju.

2. Ievads

2.1. Apspriežamās regulas (COM (2007) 593 galīgā redakcija) izejas punkts ir tāds, ka nav nekādu Eiropas standartu, kuri regulētu ar ūdeņradi darbināmu transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu, lai gan prognozes liecina, ka šādu automobiļu tirgus pieaugs.

2.2. Tāpat nav arī noteikumu, kas šo nozari regulētu atsevišķās ES dalībvalstīs.

Nevienā no pašreizējiem tiesību aktiem, kas regulē transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu, nav iekļauti nekādi vispārīgi standarti ar ūdeņradi darbināmiem transportlīdzekļiem daļēji tāpēc, ka tie ļoti atšķiras no automobiļiem, kuri darbojas ar tradicionālo degvielu.

⁽¹⁾ OVC 204, 9.8.2008., 19. lpp.

2.3. Dažas dalībvalstis ir pieņēmušas pagaidu noteikumus, kuri ievērojami atšķiras cits no cita. Ja šāda situācija turpināsies, tipa apstiprināšanas procedūras, kas attīstās atsevišķās dalībvalstīs, atšķirsies. Rezultātā iekšējais tirgus neizbēgami tiks sadrumstalots un tiks izkropļoti konkurences noteikumi. Tādējādi samazināsies šīs tehnoloģijas reālās iespējas ievērojami veicināt vides uzlabošanu.

2.4. Tādēļ šis regulas projekts paredzēts, lai nodrošinātu pareizu iekšējā tirgus darbību un novērstu transportlīdzekļu apriti atsevišķās dalībvalstīs saskaņā ar atšķirīgiem tipa apstiprināšanas standartiem, kas izraisītu neatbilstību starp atsevišķām procedūrām un veicinātu mākslīgus šķēršļus tirdzniecībai Eiropā.

2.5. Tādējādi udeņraža tehnoloģija un ar to saistītās iniciatīvas drīzāk tiktu traucētas, nekā veicinātas, lai gan šī ir viena no ievērojamākajām pieejamajām alternatīvām fosilajai degvielai, kas joprojām veido 98 % no sabiedriskā un privātā transporta un 50 % no primārās enerģijas avotiem, un šis skaitlis var pieaugt līdz 73 %, ja vien netiks pieņemts skaidrs lēmums veikt izmaiņas.

2.6. Šī regula kopā ar lielām nozares pētniecības programmām, kas iekļautas Septītajā pamatprogrammā, ir svarīgs solis pretī iespējai sagatavot udeņraža izmantošanu līdz drošam līmenim, kas panākts, izmantojot tradicionālo tehnoloģiju, un var veicināt potenciālo lietotāju atbalstu.

2.7. Saskaņoti standarti Kopienas līmenī ar udeņradi darbināmu transportlīdzekļu tipa apstiprināšanai neapšaubāmi būs izšķirošs solis uz to, lai nostiprinātu lietotāju pārliecību par drošību. Veicināt iedzīvotāju uzticību udeņraža lietošanai ir ļoti svarīgi, ja ir jāpastiprina to automobiļu laišana tirgū, kuri izmanto alternatīvu degvielu ar zemu siltumnīcas efektu izraisošas gāzes emisijas daudzumu — tas ir svarīgi, lai varētu aizsargāt vidi pareizi un praktiski.

3. Komisijas priekšlikums

3.1. Regulas projekta mērķis ir noteikt ar udeņradi darbināmu transportlīdzekļu tipa apstiprinājuma standartus, kas būtu spēkā visā ES.

3.2. Ar to tiek grozīta Pamatdirektīva 2007/46/EK, iekļaujot M1-M2-M3 un N1-N2-N3 (?) kategorijas ar udeņradi darbināmus transportlīdzekļus visās EK automobiļu tipa apstiprinājuma procedūrās un iekļaujot ar udeņradi darbināmus transport-

(?) M1 automobiļi izstrādāti pasažieru transportam, maksimāli ar astoņiem sēdekļiem, neskaitot vadītāja sēdekli.

M2 automobiļi izstrādāti pasažieru transportam, ar vairāk nekā astoņiem sēdekļiem, neskaitot vadītāja sēdekli un svaru ne lielāku par 5 tonnām.

M3 automobiļi izstrādāti pasažieru transportam, ar vairāk nekā astoņiem sēdekļiem, neskaitot vadītāja sēdekli un svaru, kas lielāks par 5 tonnām.

N1 automobiļi izstrādāti preču transportam, ar svaru, kas nav lielāks par 3,5 tonnām.

N2 automobiļi izstrādāti preču transportam, ar svaru, kas ir lielāks par 3,5 tonnām, bet ne lielāks par 12 tonnām.

N3 automobiļi izstrādāti preču transportam, ar svaru, kas ir lielāks par 12 tonnām.

līdzekļus visās ar tipa apstiprinājumu saistītās direktīvās un regulās.

3.3. Ierosinājuma **juridiskais pamats** ir Līguma 95. pants.

Ierosinājumā pilnībā ievērots **subsidiaritātes princips**, jo politiskos mērķus, kas pieņemti Kopienas līmenī, dalībvalstis nevar sasniegt individuāli. Turklāt procedūra novērš šķēršļu veidošanos vienotajā tirgū.

Tajā saglabāts arī **proporcionalitātes princips**, kura mērķis ir vienotā tirgus vienmērīga, nepārtraukta darbība un augsts sabiedrības drošības un vides aizsardzības līmenis.

3.4. Komisija ierosina izmantot regulu, jo tas nodrošinās noteikumu stāšanos spēkā visās dalībvalstīs, un tajā pašā laikā nebūs jāgaida, līdz tie tiks ieviesti valsts likumdošanā. Tādā veidā varēs arī izvairīties no tipa apstiprināšanas standartu pieņemšanas kavēšanās un novērst risku, ka noteikumi to iestrādāšanas laikā varētu ievērojami mainīties.

3.5. Ierosinājums ir ticis kārtīgi pārbaudīts, konsultējoties ar visām ieinteresētajām pusēm. Sākot ar "Udeņraža darba grupu", pētījumā iesaistījās valstu pārvaldes iestādes, automobiļu ražotāji, automobiļu rezerves daļu piegādātāji un rūpniecības asociācijas.

3.6. Četras tēmas, kas tika apskatītas, bija šādas:

— nemainīt politiku, t. i., esošās situācijas saglabāšana;

— tiesību akti dalībvalstu līmenī;

— tiesību akti Eiropas Savienības līmenī;

— nenormatīva pieeja, t. i., pašregulācija.

3.7. Tika iecelts konsultants, kas apkopoja atbildes par drošību, tehnoloģiju un dažādu iespēju relatīvās izmaksas. Rezultātus izvērtēja lielākie automobiļu nozares uzņēmumi, kuri strādā ar udeņraža tehnoloģiju.

3.8. No šā plašā konsultāciju procesa ir skaidrs, ka labākais rīcības plāns būtu likumdošana Kopienas līmenī, kas izveidotu tipa apstiprināšanas procedūru visiem ar udeņradi darbināmiem transportlīdzekļiem.

3.9. Lai pamatotu šo izvēli, Komisija piedāvāja pētījumu (?), kas pārliecina, ka Eiropas tipa strikta apstiprināšanas process ir vienkāršāks un lētāks veids, ņemot vērā to, cik teorētiski varētu izmaksāt 27 dažādi tipa apstiprināšanas standarti katrā atsevišķā dalībvalstī.

(?) TRL Ltd.: Komisijas konsultants tehniskos un zinātniskos jautājumos.

3.10. Konsultanta novērtējums tika iesniegts Komisijai, kura izveidoja šo ierosinājumu, pamatojoties uz iepriekšējām konsultācijām, tādā veidā uzsākot institucionālu procesu.

3.11. Komisija uzskata, ka standarti, kas būs noteikti šajā regulā, piedāvās ar udeņradi darbināmu transportlīdzekļu lietotājiem vajadzīgās garantijas attiecībā uz drošību un sniegs ievērojamu labumu vides aizsardzībai.

3.12. Galamērķis ir tāds, ka 36 mēnešus pēc regulas stāšanās spēkā, udeņraža sistēmām, visām sastāvdaļām, kas ir kontaktā ar udeņradi, un izmantotajiem materiāliem, ir pilnībā jāatbilst šajā regulā noteiktajiem standartiem.

4. Uzklauššanas sanāksme

4.1. Uzklauššanas sanāksmē, kurā piedalās Komisijas pārstāvji, zinātnieki, ar udeņradi darbināmu transportlīdzekļu izstrādē iesaistītu ražotāju pārstāvji, Eiropas apvienības, patērētāji un kurināmā elementa ražotāji, izskanēja vērtīgas idejas un informācija par pēdējiem tehnoloģijas sasniegumiem.

4.2. Tajā uzsvēra sabiedrības informētības un atsevišķu pasākumu nozīmīgumu, piemēram, vairākus gadus Romā notiekošais (H₂ Roma) pasākums, kurā sabiedrību iepazīstina ar ražotājiem, demonstrē tehnoloģijas izstrādi un vairo izpratni par tehnoloģiju, ko vairums iedzīvotāju līdz šim uzskatījuši par bīstamu. Klātesošie bija ieinteresēti EESK — kultūras vidutājas — lomā.

4.3. Gan ražotāji, gan patērētāji uzsvēra, ka ir vajadzīga liela palīdzība par šo transportlīdzekļu drošumu, par glabāšanas un izplatīšanas iespējām, kā arī par udeņraža resursiem. Pētījumiem būtu nepieciešams lielāks atbalsts. Viņi atzinīgi vērtēja nesenās Eiropas ierosmes veicināt kurināmo elementu, lemjot par finansējumu kopīgas tehnoloģijas iniciatīvai.

4.4. Neatkarīgi testi ir parādījuši, ka ar udeņradi darbināmie transportlīdzekļi bez uzpildīšanas jau var nobraukt līdz pat 600 km. Nākamās pārbaudes tiek gatavotas.

4.5. Kā parādīja noklausīšanās, ar udeņradi darbināmi transportlīdzekļi pašlaik ir tehnoloģiska realitāte. Tomēr pietrūkst ekonomisko un sociālo nosacījumu, lai tos varētu tirgot. Tipa apstiprinājuma regulējums novērsīs sākotnējos šķēršļus.

5. Vispārējās piezīmes

5.1. EESK apstiprina šīs regulas saturu un atzinīgi novērtē saskaņotu standartu noteikšanu ar udeņradi darbināmu trans-

portlīdzekļu tipa apstiprinājumam Kopienas līmenī. Tas ir solis uz priekšu, jo šā brīža situācijā likumdošanas trūkums izkropļo konkurenci un sadrumstalo iekšējo tirgu. Ir svarīgi, lai regulu apstiprinātu ātri arī drošības un vides aizsardzības apsvērumu dēļ.

5.2. EESK atzīst, ka noteikta modeļa trūkums neizbēgami attur vajadzīgās nozīmīgās investīcijas tehnoloģijas attīstībai, lai udeņradi varētu izmantot kā degvielu nākotnes automobiļos.

5.3. Regula varētu būt saskaņā ar ES ilgtspējīgas attīstības politiku un cīņu pret klimata izmaiņām, kas ir pamatā Komitejas iniciatīvām un ir nozīmīgs atbalsts Lisabonas stratēģijas pamatmērķiem.

5.4. EESK ir pārliecināta — ja vien ar udeņradi darbināmi transportlīdzekļi neattīstīsies ļoti ātri un plašā mērogā un fosilā degviela pamazām netiks aizvietota, vides ieguvumi būs ļoti ierobežoti un tādējādi nenozīmīgi. Tā apgalvo, ka udeņraža, otrās paaudzes biodegvielas un citu atjaunojamo degvielu izmantošana varētu padarīt iespējamu vides ilgtspēju un veidotu nopietnu pamatu cīņā pret klimata pārmaiņām.

5.5. EESK apgalvo, ka ejamais ceļš, lai mainītu pašreizējo tendenci, — kad enerģijas pieprasījums, pirmkārt, tiek apmierināts ar fosilo degvielu, kas šobrīd veido 85–90 % no pasaules enerģijas piegādes, — veicinās udeņraža izmantošanu un pētījumu udeņraža un kurināmā elementu jomā. Visos nākotnes iespēju pētījumos ir jāņem vērā fakts, ka turpmākā fosilās degvielas izmantošana būs saistīta ar tās trūkumu un nepārtrauktu cenu pieaugumu.

5.6. EESK nesen pieņemtajā atzinumā⁽⁴⁾ pilnībā atbalstīja Komisijas ierosinājumu (COM(2007) 571 galīgā redakcija) piešķirt aptuveni EUR 470 miljonus kopīgai tehnoloģijas iniciatīvai (KTI) “degvielas elementiem un udeņradim”, kas ļaus Komisijai, dalībvalstīm un rūpniecībai ieguldīt dažādus resursus plašā pētniecības iniciatīvā, lai uzsāktu programmas, kuru mērķis būtu stratēģiskās diversifikācijas un enerģijas nākotnes pieejamības nozares.

5.7. Nākamajā atzinumā par enerģijas maisījumu transportā⁽⁵⁾ EESK “uzskata, ka ievērojams finansējuma palielinājums pētniecībai udeņraža ražošanas un lietošanas jomā (...) būtu ļoti svarīgs” un “no to uzņēmējdarbības un pētniecības centru puses, kas aktīvi darbojas udeņraža izmantošanā, aicina Padomi un Parlamentu paātrināt ierosinājuma apstiprināšanas procesu”.

⁽⁴⁾ OVC 204, 9.8.2008., 19. lpp.

⁽⁵⁾ CESE 1104/2007 (TEN/297), 1.4. punkts. Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēts.

5.8. Kurināmā elementi ir enerģijas pārveidotāji, kas ievērojami samazina siltumnīcas efektu izraisīto gāzu un citu piesārņojuma elementu rašanos. Attiecībā uz biomasas apstrādi EESK šajā pašā atzinumā uzmanīgi aplūko jaunākos sasniegumus jauna kurināmā elementu katalizatora izstrādē, kas ir ļoti daudzsoļa tehnoloģija tīras enerģijas piegādei transportlīdzekļiem.

5.9. Uzsverot, ka ūdeņraža izmantošana, pamazām aizvietojojot fosilo degvielu, ir vajadzīga un vēlama, Komiteja norāda, ka mērķi ieviest ar ūdeņradi darbināmus transportlīdzekļus aprītē nevar sasniegt bez ievērojamām investīcijām visās ar to saistītajās pētniecības jomās. Šā iemesla dēļ EESK vēlētos redzēt pētniecības programmas ar mērķi saliedēt šo stratēģiju.

5.10. Komiteja uzskata, ka, lai gan šā procesa lielās izmaksas ir problēma, tehnoloģijas attīstībai šajā jomā nedrīkst ļaut kļūt lēnākai. Tā cieši uzrauga visas programmas, kuru mērķis ir meklēt jaunus ekoloģiski draudzīgus veidus, kā ražot ūdeņradi, ņemot vērā, ka esošās metodes, kur 90 % ūdeņraža tiek iegūti no metāna, pamatā ir enerģijas avots, kura daudzums ir ievērojams, taču ne bezgalīgs.

5.11. EESK uzsver, ka, izvērtējot katras tehnoloģijas attīstības izmaksas, lielākās nepieciešamās summas būtu jāvērtē ne tikai saistībā ar plašo privāto transportlīdzekļu nozari, bet arī no stratēģiskās, uz nākotni vērstas perspektīvas, ņemot vērā nākotnes ieguvumus, kas varētu rasties, plašāk izmantojot ūdeņradi, piemēram, sabiedriskajam un privātajam transportam, kravas transportam, vilcieniem un ūdens transportam, pēc iespējas vairāk izmantojot ūdeņradi elektrostacijās, lai gan tā ir vēl tālāka perspektīva.

5.12. EESK ir pilnīgi pārliecināta, ka tad, ja šīs lielās pētniecības programmas attīstīsies vēlamojā veidā un saņems vajadzīgo politisko un finanšu atbalstu no visām ieinteresētajām pusēm, ir ļoti liela iespēja samērā ātri uz ceļiem ieraudzīt daļēji vai pilnībā ar ūdeņradi darbināmus transportlīdzekļus.

5.13. Konkrēts šīs pozitīvās tendences piemērs ir pastāvīgi pieaugošais taksometru ar hibrīdu degvielas padeves sistēmu daudzums Ņujorkas ielās, kur pozitīva pilsētvides politika apvieno vides aizsardzību ar tirgus likumiem. Tas skaidri parāda, ka mākslīgas barjeras celšana šādas tehnoloģijas attīstībai bieži slēpj savtīgas intereses.

5.14. Visos atzinumos par šo tēmu EESK ir atbalstījusi izvēli izmantot ūdeņradi, kas neatkarīgi no šobrīd zināmajiem ierobežojumiem ir nākotnes izaicinājums. Komiteja cieši uzrauga nesen iekārtotās iniciatīvas, kas izmanto dažādas ražošanas un

piegādes tehnoloģijas, un veido pamatu ar ūdeņradi darbināmu transportlīdzekļu izmantošanai nākotnē.

5.15. Tādēļ EESK vēlas vēlreiz mudināt Komisiju pārbaudīt alternatīvas degvielas izplatības tikla pārklājuma jautājumu, sākot ar saspīestu dabasgāzi, kas Eiropā ir izplatīta nelielā mērogā dažās dalībvalstīs, bet citās tās nav nemaz, ar dažiem pozitīviem izņēmumiem, tostarp Poliju.

5.16. Uzglabāšanas un izplatības joma ir konkrēts mērķtiecīgu pētījumu piemērs šajā nozarē. Inovatīvas tehnoloģijas nepieciešamība gāzes sadales jomā ir fundamentāls un ļoti nozīmīgs jautājums jauno transportlīdzekļu izplatīšanas ziņā — gan dažādu gāzu iespējamā maisījuma pārejas fāzē, gan saistībā ar galīgo mērķi panākt ūdeņraža degvielas izmantošanu.

5.17. Vēl efektīvākas un drošākas sadales sistēmas ir ļoti nepieciešamas, izmantojot pieredzi, kas iegūta divās rūpnīcās, kas šobrīd darbojas Eiropā — Mantovā (Itālijā) un Minhenē (Vācijā) — un kas virza pētījumus pretī aizvien modernākām sistēmām, kuras vērstas uz augstu drošības un vides aizsardzības standartu sasniegšanu.

5.18. Šo iemeslu dēļ EESK uzskata, ka augsta drošības un efektivitātes līmeņa sasniegšana gāzveida kurināmā glabāšanā un sadalē šajā fāzē ir ļoti svarīga, un tādēļ ir nepieciešama plaša sašķidrinātās naftas gāzes un metāna rūpnīcu izplatīšanas programma visā Eiropā. Tas ir mērķis, kas steidzami jāīsteno, ja runa ir par atkarības samazināšanu no kurināmā, kas ir uz oglekļa bāzes, kā pārejas fāzi pirms ūdeņraža izplatīšanas galīgā posma. Tehnoloģijas, kas nepieciešamas gāzes un ūdeņraža uzglabāšanai un sadalei, ir ļoti līdzīgas, un tāpēc pirmo attīstība neizbēgami veicinās arī ūdeņraža attīstību.

5.19. EESK apzinās, ka ūdeņraža lietošana joprojām rada problēmas, ja runa ir par izmaksām un atsevišķu elementu drošību. Vairākās valstīs veiktie detalizētie testi liecina, ka agrāk atklātās nepilnības iespējams pilnībā pārvarēt, nodrošinot ūdeņraža lietošanas drošību tajā pašā līmenī kā ierastajai tehnoloģijai. Šā mērķa sasniegšana un lielu informācijai paredzētu programmu uzsākšana varētu palīdzēt veidot nākotnes lietotāju uzticību, kas ir ļoti svarīga šīs tehnoloģijas izmantošanas pilnīgai uzsākšanai.

5.20. Šā iemesla dēļ ir ļoti svarīgi, lai šo uz ūdeņradi balstīto stratēģiju papildinātu informatīva programma, lai tādējādi risinātu un pārvarētu to potenciālo lietotāju šā brīža šaubas, kuri uzskata ūdeņradi par augsta riska produktu.

5.21. Pareizi izplatītai informatīvajai programmai ir jāietver skaidrs ziņojums — udeņraža tehnoloģija jau ir sasniegusi tradicionālo transportlīdzekļu pašreizējo drošības līmeni, arī ceļu satiksmes negadījumos. Tas ir svarīgi, lai Komisija paredzējums, ka līdz 2020. gadam uz Kopienas ceļiem būs 1 miljons transportlīdzekļu (Ietekmes novērtējums, 34. lpp), būtu ticams.

5.22. Šī regula, kas Kopienas līmenī nosaka saskaņotus standartus ar udeņradi darbināmu transportlīdzekļu tipa apstiprinājumam, ir pirmais solis ceļā uz šādas saskaņas veidošanu. Būtisku iemeslu dēļ ir jāuzsver, ka šīs degvielas izmantošanai ir ļoti liela nozīme vides aizsardzībā, jo tā nerada ne siltumnīcas efektu izraisošu gāzi, ne piesārņojumu, kura pamatā ir ogleklis.

5.23. EESK piekrīt regulas izvēlei kā priekšlikuma juridiskajam instrumentam, jo tā rada darba lauku nozares ražotājiem, jo visi standarti, kas tajā iekļauti, tiek nekavējoties piemēroti visās dalībvalstīs.

5.24. EESK apstiprina ierosinājumu sagatavot un ieviest pamatstandartus, veicot komitejas procedūru. Tā atzinīgi novērtē arī vienošanās par pārejas periodu; tas atspoguļo tehnoloģijas sarežģītību, kas ražotājiem reizēm būs jāpiemēro.

5.25. EESK atbalsta un uzskata par svarīgu Eiropas piedalīšanos kopā ar Japānu un ASV Globālajā koordinācijas grupā (GKG), kuras mērķis ir apstiprināt visai pasaulei kopīgu ar udeņ-

radi darbināmu transportlīdzekļu tipa apstiprināšanas procedūru.

5.26. Tomēr risinājuma meklēšana šajā līmenī nedrīkst kavēt Kopienas likumdošanas procesu, jo laiks, kas vajadzīgs, lai panāktu vienošanos pasaules mērogā, ir ilgāks nekā šīs regulas termiņš. Tiešām, tiklīdz ES būs īpašs likumdošanas instruments un sava īstenošanas pieredze, tai būs lielāka ietekme GKG un tā varēs novērst centienus pieņemt noteikumus, kuru pamatā būtu tikai šobrīd pieejamā pieredze, piemēram, Japānas pieredze.

5.27. Nopietna Eiropas klātbūtne pasaules lēmumu pieņemšanas organizācijās ir svarīga arī tamdēļ, lai saglabātu lielāko transportlīdzekļu ražotāju, kuri darbojas Eiropas līmenī, augsto konkurētspēju, ko nedrīkst zaudēt līdz ar attīstību tirgū, kurā svarīga ir spēcīga, savlaicīga un uz modernas tehnoloģijas balstīta klātbūtne, lai nākotnē iegūtu lielāko tirgus daļu.

5.28. Lai gan tipa apstiprinājums ir tikai viens rādītājs vispārējā procesā, tas ir nozīmīgs solis ceļā uz alternatīvu degvielu pieejamību, kas var atbrīvot Eiropu no fosilā kurināmā atkarības un sniegt lielus ieguvumus apkārtējai videi, gatavojot mūs laikam, kad agrāk vai vēlāk šis resurss lēnām, bet noteikti beigsies.

5.29. Tam visam ir nepieciešami drosmīgi lēmumi un ilgtermiņa stratēģiska perspektīva, kuras mērķis ir gan šā brīža, gan nākotnes scenārijs, kurā udeņradim ir atvēlēta galvenā loma.

Briselē, 2008. gada 9. jūlijā

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Dimitris DIMITRIADIS