

III

(Pripravljalni akti)

EVROPSKI EKONOMSKO-SOCIALNI ODBOR

446. PLENARNO ZASEDANJE 9. IN 10. JULIJA 2008

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil na vodikov pogon in spremembi Direktive 2007/46/ES.

COM(2007) 593 konč. – 2007/0214 (COD)

(2009/C 27/01)

Svet je 14. novembra 2007 sklenil, da v skladu s členom 95 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti Evropski ekonomsko-socialni odbor zaprosi za mnenje o naslednjem dokumentu:

Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil na vodikov pogon in spremembi Direktive 2007/46/ES

Strokovna skupina za enotni trg, proizvodnjo in potrošnjo, zadolžena za pripravo dela Odbora na tem področju, je mnenje sprejela 11. junija 2008. Poročevalec je bil g. IOZIA.

Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje sprejel na 446. plenarnem zasedanju 9. julija 2008 s 117 glasovi za in 5 vzdržanimi glasovi.

1. Sklepi in priporočila

1.1 EESO se strinja z vsebino obravnavane uredbe (COM(2007) 593 konč.) in pozdravlja sprejetje usklajenih pravil na ravni Skupnosti za homologacijo motornih vozil na vodikov pogon; podpira odločitev, da bo enotni postopek Skupnosti veljal v vseh državah članicah, saj je to bolj preprosto in veliko ceneje kot 27 različnih homologacij, ki bi očitno povzročile izkrivljanje konkurence in razdrobljenost notranjega trga.

1.2 Pomen tega ukrepa je očiten: kljub predvidenemu velikemu povečanju prodaje motornih vozil na vodikov pogon za ta vozila na nacionalni ali evropski ravni ni homologacije. V državah članicah, kjer so bili sprejeti začasni predpisi, je opaziti, da se ti med seboj močno razlikujejo.

1.3 EESO meni, da je treba hitro doseči sprejetje uredbe, ki bi zagotovila trden referenčni okvir za podjetja v sektorju in spodbujala večje naložbe, potrebne za razvoj tehnologij, povezanih z uporabo vodika. V zadnjih mnenjih o tej temi je EESO že podprl strateško odločitev za takšno uporabo in menil, da je vodik kljub trenutno znanim omejitvam izziv za prihodnost.

1.4 Sprejetje zakonodaje Skupnosti na področju usklajevanja je pomembno zagotovilo varnosti za uporabnike. Krepitev njihovega zaupanja je poglobilni pogoj ob verjetnem povečanju števila teh vozil. Do leta 2020 naj bi po predvidevanjih Komisije dosegli cilj milijon avtomobilov na vodikov pogon.

1.5 Veljavnost tega cilja in dejansko možnost njegove uresnitve je nedavno potrdil pomemben primer: stalna rast števila taksijev na vodikov pogon v New Yorku, kjer ustrezna urbana politika omogoča usklajevanje spoštovanja in varstva okolja s tržnimi pravili. To je konkreten dokaz, da poskus postavljanja umetnih ovir razvoju te tehnologije pogosto le skriva željo po varovanju uveljavljenih interesov.

1.6 Ta cilj je treba doseči zato, ker si bo le z odločnimi ukrepi za nadomestitev fosilnih goriv mogoče prizadevati za doseg rezultatov, skladnih z evropskimi politikami trajnostnega razvoja in boja proti podnebnim spremembam. Doseči ga je mogoče s postopnim prehodom na uporabo vodika, na biogoriva druge generacije in na druga obnovljiva goriva.

1.7 Potrebna podpora tej dolgoročni strategiji zahteva konkretno prizadevanje na področju tehnoloških raziskav. EESO zato poziva k izvajanju ciljnih raziskovalnih programov po hitrem sprejetju uredbe COM (2007) 571, ki določa izvajanje skupne tehnološke pobude (JTI) z ustanovitvijo skupnega podjetja „Gorivne celice in vodik“⁽¹⁾. EESO podpira in poziva k raziskovalnim programom, usmerjenim v nove rešitve za proizvodnjo in uporabo vodika ter se pridružuje zahtevam podjetij in raziskovalnih centrov na področju uporabe vodika, da Svet in Parlament pospešita postopek sprejemanja potrebnih predlogov.

1.8 EESO poziva Komisijo, da že zdaj prouči vprašanje razširjenosti distribucijskega omrežja, saj sta razpoložljivost varnih in učinkovitih tehnologij za skladiščenje in ustrezna distribucija nujno potrebni za širjenje vozil na plinske mešanice.

1.9 Na začetku naj bi ti ukrepi spodbudili širjenje utekočinjenega naftnega plina (GPL-a) in zemeljskega plina, kar je najbližji in najbolj realističen cilj delne dekarbonizacije goriv, trenutno pa je njihova razširjenost v številnih državah Skupnosti zelo majhna ali pa teh goriv sploh ni. Ta prva faza iskanja novih ter čedalje varnejših in učinkovitejših tehnologij na področju skladiščenja in distribucije naj bi v bližnji prihodnosti olajšala prehod na vmesno fazo distribucije mešanic plina in vodika ter privedla h končni stopnji distribucije vodika.

1.10 EESO meni, da je temeljnega pomena najti konkretne rešitve za vprašanje, kako obnoviti zaupanje uporabnikov v prihodnosti in premagati dvome, ki še vedno obstajajo glede uporabe vodika. Treba je torej uvesti obširne informacijske programe, ki bodo vsebovali jasno in argumentirano sporočilo, da je danes ta tehnologija že dosegla trenutno raven varnosti običajnih vozil.

1.11 EESO pozdravlja dejstvo, da je bila za pravno podporo predloga izbrana uredba, saj zagotavlja enotne pogoje za proizvajalce v sektorju s hkratnim izvajanjem predlagane zakonodaje v vseh državah članicah.

1.12 Poleg tega podpira predlog o pripravi in izvajanju temeljnih določb s postopkom komitologije in se strinja z uvedbo prehodnega obdobja za izvajanje vseh določb, saj je izvajanje za podjetja v sektorju do neke mere zapleteno.

1.13 EESO podpira udeležbo Evrope pri GCG (*Global Coordination Group*, svetovni koordinacijski skupini) za določitev homologacijskih predpisov na svetovni ravni (GTR – *Global Technological Regulations*, svetovni tehnični predpisi) in meni, da je pomembna, vendar tudi poudarja, da iskanje takšnega soglasja ne sme biti ovira za napredek pri zakonodajnem postopku. Ustrezni zakonodajni instrument ter izkušnje na področju izva-

janja določb Skupnosti bodo okrepile navzočnosti Evrope v vseh organih na svetovni ravni, s čimer naj bi preprečili, da bi svetovni predpisi na področju vozil na vodikov pogon upoštevali le edino trenutno dostopno izkušnjo (Japonska).

1.14 Izkušnje, ki temeljijo na zakonodaji Skupnosti, in pomembni rezultati, ki jih je mogoče doseči s pomočjo večjega in stalnega prizadevanja na področju tehnoloških raziskav, lahko bistveno pripomorejo h krepitvi konkurenčnosti podjetij, ki so že dejavna v sektorju avtomobilske industrije, saj bi v prihodnosti nove tehnologije in goriva lahko imela znatne tržne deleže.

1.15 Po mnenju EESO vsi ti ukrepi zahtevajo pogumne in hitre odločitve, pa tudi dolgoročno strateško vizijo, ki se osredotoča na scenarij za prihodnost, po katerem bo vodik v določenem trenutku odigral pomembno in odločilno vlogo.

1.16 EESO poziva Komisijo, da znova razmisli o predlogu posebnega označevanja vozil na vodik, saj bi ga bilo mogoče razumeti kot obliko diskriminacije, ker bi ta vozila obravnavali kot „nevarna“, čeprav so varnostni testi prinesli podobne rezultate kot pri vozilih na druga goriva. Namesto takšnega označevanja EESO daje prednost označevanju goriv vseh vozil, kar bi omogočilo jasno razlikovanje med njimi.

1.17 Da bi ob odsotnosti distribucijskega omrežja olajšali distribucijo vozil na vodik, EESO Komisiji priporoča tudi homologacijo manjših „predelovalnih“ naprav za lastno proizvodnjo vodika iz plina metana (na primer bencinske črpalke vrste *Home Energy Station* ali druge podobne naprave). To bi bil lahko prvi konkretni ukrep, s pomočjo katerega bi bilo mogoče na začetku odgovoriti na novo povpraševanje po vodiku. Končni cilj pa še naprej mora biti proizvodnja vodika iz obnovljivih virov energije, kot je bioplin, s fotolizo ali elektrolizo, z uporabo elektrike, proizvedene iz obnovljivih virov energije.

2. Uvod

2.1 Ta uredba (COM(2007) 593 konč.) izhaja iz ugotovitve, da ni predpisov glede sistema homologacije v Skupnosti za vozila na vodik, čeprav naj bi se število tovrstnih vozil na trgu povečalo.

2.2 Trenutno različne države članice nimajo predpisov na tem področju.

Veljavna zakonodaja za homologacijo vseh motornih vozil ne vsebuje splošnih predpisov za vozila na vodik, tudi zaradi razlik med vozili na vodik in drugimi vozili.

⁽¹⁾ UL C 204, 9.8.2008, str. 19.

2.3 Nekatere države članice so sprejele začasne predpise, ki se med seboj precej razlikujejo. Če se bo tak položaj nadaljeval, bo privedel do različnih postopkov homologacije v različnih državah članicah, to pa bo nujno imelo za posledico tudi razdrobljenost notranjega trga, izkrivljanje konkurenčnih pravil in konec možnosti, da bi vodikova tehnologija konkretno in odločilno prispevala k varstvu okolja.

2.4 Predlog te uredbe naj bi tako zagotavljal pravilno delovanje notranjega trga in preprečil udeležbo vozil, homologiranih na podlagi različnih predpisov v različnih državah članicah, v prometu, kar bi povzročilo neravnovesje med proizvajalci in bi vodilo v nastajanje umetnih ovir za trgovino v Uniji.

2.5 Takšen razvoj bi oviral razvoj tehnologij, povezanih z uporabo vodika v Uniji. Namesto tega si je treba prizadevati za pospešitev uporabe in konkretnega razvoja te tehnologije. Je namreč ena glavnih alternativ uporabi fosilnih goriv, ki še danes pokrivajo 98 % javnega in zasebnega prometa ter predstavljajo 50 % primarnih virov energije, ta delež pa naj bi se še povešal na 73 %, če ne bodo sprejeti ukrepi za diverzifikacijo.

2.6 Obravnavana uredba skupaj s pomembnimi raziskovalnimi programi 7. okvirnega programa pomeni odločilni korak k uporabi vodika, ki se po stopnji varnosti primerja z običajnimi tehnologijami in poleg tega lahko prispeva k pridobitvi podpore potencialnih uporabnikov.

2.7 Sprejetje usklajenih standardov na ravni Skupnosti na področju homologacije vozil na vodik je nedvomno odločilni korak za pridobitev potrebne podpore uporabnikov. Razvoj pozitivnega odnosa in zaupanja do uporabe vodika pri uporabnikih je nujen za pospešitev dajanja na trg vozil na alternativna goriva z zelo nizkimi emisijami toplogrednih plinov, kar je nujen pogoj za resnično in konkretno varstvo okolja.

3. Predlog Komisije

3.1 Predlog te uredbe obravnava motorna vozila na vodik, katerih cilj je določitev veljavnih standardov v vsej Evropski uniji na področju homologacije motornih vozil na vodik.

3.2 Predvideva spremembe okvirne direktive 2007/46/ES, s katero naj bi vozila na vodik kategorije M1, M2, M3 in N1, N2 in N3 ⁽²⁾ v celoti vključili v evropski postopek homologacije vozil na vodik in ta vozila vključili v vse direktive in uredbe v zvezi s homologacijo.

⁽²⁾ M1 vozila za prevoz potnikov z vsaj osmimi sedeži poleg voznikovega sedeža.
M2 vozila za prevoz potnikov, ki imajo poleg sedeža voznika več kot osem sedežev in katerih največja masa ne znaša več kot 5 ton.
M3 vozila za prevoz potnikov, ki imajo poleg sedeža voznika več kot osem sedežev in katerih največja masa znaša več kot 5 ton.
N1 motorna vozila za prevoz blaga, katerih največja masa ne presega 3,5 ton.
N2 vozila za prevoz blaga, katerih največja teža je večja od 3,5 ton vendar ne presega 12 ton.
N3 vozila za prevoz blaga, katerih največja teža presega 12 ton.

3.3 Pravna podlaga predloga je člen 95 Pogodbe.

Predlog v celoti upošteva **načelo subsidiarnosti**, saj je politične cilje, dogovorjene na ravni Skupnosti, mogoče doseči le na ravni različnih držav članic, s tem postopkom pa je mogoče tudi preprečiti oviranje enotnega trga.

Predlog poleg tega jamči upoštevanje **načela sorazmernosti**, saj je njegov edini cilj dobro delovanje notranjega trga in uresničevanje visoke ravni javne varnosti in varstva okolja.

3.4 Komisija se je odločila za uredbo, saj bi omogočila istočasno izvajanje določb v vseh državah, ne da bi bilo treba čakati na prenos v zakonodajo posameznih držav. Če bi bilo treba čakati na prenos, prilagoditev na homologacijske standarde ne bi bila homogena in bi v nekaterih primerih povzročila večje spremembe določb pri prenosu zakonodaje.

3.5 To uredbo so v obsežnem posvetovalnem procesu proučile vse zainteresirane strani. Stališče nacionalnih oblasti, izdelovalcev avtomobilov, dobaviteljev sestavnih delov in sektor-skih združenj je bilo sprejeto v delovni skupini za vodik.

3.6 Proučili so naslednje štiri možnosti:

- brez političnih sprememb, ohranitev sedanjega položaja,
- zakonodaja na ravni držav članic,
- zakonodaja na ravni Evropske unije,
- neregulativen pristop: samoregulacija.

3.7 Zatem so določili svetovalca za pripravo odgovorov o varnosti, tehnologiji in povezanih stroških pri različnih možnostih. Ugotovitve so predstavili glavnim podjetjem avtomobil-skega sektorja, ki se ukvarjajo z vodikovo tehnologijo.

3.8 Iz tega širokega posvetovalnega procesa je jasno razvidno, da je najboljša rešitev zakonodajni ukrep na ravni Unije, ki omogoča homologacijo na ravni Skupnosti za vsa vozila na vodik.

3.9 Da bi podprla to izbiro, je Komisija predstavila študijo ⁽³⁾, ki dokazuje, da je uvedba tudi strogega evropskega postopka homologacije najbolj preprosta in najcenejša rešitev, če jo primerjamo s teoretičnimi stroški 27 homologacij v različnih državah članicah.

⁽³⁾ Pripravil jo je TRL, Ltd., tehnični in znanstveni svetovalec Evropske komisije.

3.10 Ocene svetovalca so bile posredovane Komisiji. Na temelju predhodnih posvetovanj je Komisija pripravila sedanji predlog, ki je zdaj v institucionalnem postopku.

3.11 Po mnenju Komisije zahteve, ki jih določa uredba, uporabnikom prevoznih sredstev na vodik dajejo potrebna varnostna zagotovila in odločilno prispevajo k varstvu okolja.

3.12 Končni cilj določa, da morajo 36 mesecev po začetku veljavnosti uredbe naprave, vse komponente, ki prihajajo v stik z vodikom, in uporabljeni materiali v celoti ustrezati zahtevam, ki jih določa uredba.

4. Posvetovanje

4.1 Na posvetovanju, ki so se ga udeležili predstavniki Komisije, znanstveniki, predstavniki izdelovalcev avtomobilov, ki razvijajo vozila na vodik, evropskih združenj, potrošnikov in proizvajalcev gorivnih celic, so bile predstavljene smernice za razmislek in informacije o nedavnem tehnološkem razvoju.

4.2 Poudarek je bil na pomenu razširjanja informacij širši javnosti in novih pobudah, kot je *H₂ Roma*, ki jo že nekaj let izvajajo v Rimu, da bi tako olajšali stike med proizvajalci in državljani in pokazali na tehnološki razvoj ter javnost seznanili s tehnologijo, ki je zelo pogosto označena kot nevarna. Udeleženci so se posebej zanimali za vlogo EESO, ki bi lahko odigral vlogo kulturnega posrednika.

4.3 Proizvajalci in potrošniki so poudarili potrebo po tem, da bi se bilo mogoče zaneseti na varnost vozil ter infrastrukture skladiščenja in distribucije ter razpoložljivosti vodika. Raziskave se morajo nadaljevati in izkoristiti večjo podporo. Udeleženci so pozdravili nedavne evropske pobude za spodbujanje gorivnih celic v okviru odločitve za financiranje skupne tehnološke pobude.

4.4 Testi dosega so pokazali, da danes vozilo na vodik lahko prevozi do 600 kilometrov. V pripravi so novi preizkusi.

4.5 Kot je pokazalo to posvetovanje, je vozilo na vodik že zdaj tehnološka resničnost, vendar ni potrebnih gospodarskih in socialnih pogojev za prehod na trženje. Prva ovira bo presežena z uredbo o homologaciji.

5. Splošne ugotovitve Odbora

5.1 EESO podpira vsebino te uredbe in sprejetje usklajenih standardov na področju homologacije vozil na vodik, saj ta

postopek pomeni napredek glede na sedanji položaj. Odsotnost zakonodaje vodi v razmere, ki povzročajo izkrivljanje konkurence in razdrobljenost notranjega trga. Pomembno je, da se uredbo hitro sprejme, zlasti zaradi očitne potrebe po varnosti in varstvu okolja.

5.2 Po mnenju EESO odsotnost varnega referenčnega okvira odvrta od velikih naložb, ki so nujno potrebne za razvoj tehnologij, povezanih z uporabo vodika kot nosilca energije za jutrišnja motorna vozila.

5.3 Obravnavana uredba je skladna s politikami Unije na področju trajnostnega razvoja in boja proti podnebnim spremembam, ki so podlaga pobude Skupnosti in pomenijo nujno potreben prispevek k splošnim ciljem lizbonske strategije.

5.4 EESO je trdno prepričan, da bodo brez trdnega in hitrega razvoja vozil na vodik in postopnega nadomeščanja fosilnega goriva koristi za okolje precej omejene in na kvantitativni ravni vsekakor zanemarljive. Odbor opozarja na potrebo po spodbujanju okoljske trajnosti in odločnega boja proti podnebnim spremembam, torej ciljem, ki jih je mogoče doseči z uporabo vodika, biogoriv druge generacije in drugih obnovljivih goriv.

5.5 EESO meni, da so uporaba vodika in raziskovalna prizadevanja na področju gorivnih celic in vodika privlačna možnost za spremembo sedanjega trenda, po katerem se energijo v največji meri pridobiva iz fosilnih goriv, ki predstavljajo 85 do 90 % svetovne energetske ponudbe. Pri fosilnih gorivih mora ocena možnosti upoštevati dejstvo, da bo v prihodnosti predvidoma prihajalo do pomanjkanja in nenehnega višanja cen.

5.6 Mnenje, ki ga je sprejel EESO⁽⁴⁾, popolnoma podpira pobudo Komisije (COM(2007) 571 konč.), ki se je odločila, da bo v višini skoraj 470 milijonov evrov financirala skupno tehnološko pobudo (JTI) prek skupnega podjetja „Gorivne celice in vodik“. To bo Komisiji, državam članicam in industriji v okviru večje raziskovalne akcije omogočilo povezovanje virov za programe v strateških sektorjih za diverzifikacijo in razpoložljivost energije v prihodnosti.

5.7 V drugem mnenju o mešanici energetskih virov v prometu⁽⁵⁾ EESO meni, da je „treba odločno pospešiti financiranje raziskav na področju proizvodnje in uporabe vodika in agrogoriv druge generacije“, in „se pridružuje zahtevam podjetij in raziskovalnih ustanov, ki se ukvarjajo z razvijanjem uporabe vodika, naj Svet in Parlament pospešita postopek sprejetja predloga“.

⁽⁴⁾ UL C 204, 9.8.2008, str. 19.

⁽⁵⁾ CESE 1104/2007 (TEN/297), tč. 1.4. Še ni objavljeno v Uradnem listu.

5.8 Gorivne celice so pretvorniki energije, ki lahko znatno zmanjšajo skupne emisije toplogrednih plinov in drugih onesnaževal. V mnenju, omenjenem v prejšnjem odstavku, EESO glede predelave biomase pozorno spremlja nedavni napredek na področjih novih katalizatorjev za gorivne celice, za katere je značilna zelo obetavna tehnologija za oskrbo s čisto energijo za motorna vozila.

5.9 EESO meni, da uporaba vodika v okviru postopnega nadomeščanja fosilnih goriv pomeni nujen in zaželen korak, in znova poudarja, da je cilj – začetek uporabe motornih vozil na vodik – možen le z velikimi naložbami v vsa področja raziskav, ki so povezana s tem procesom. Zato si EESO želi in podpira raziskovalne programe, ki skušajo okrepiti to strategijo.

5.10 EESO meni, da problem visokih stroškov tega procesa, ki je sicer pomemben, ne more biti ovira za razvoj te tehnologije, in z zanimanjem spremlja vsak program, ki skuša iskati nove rešitve za okolju prijazno proizvodnjo vodika. Trenutno je namreč več kot 90 % vodika izdelanega iz zemeljskega plina, ki je sicer pomemben, vendar omejen vir energije.

5.11 EESO poudarja, da se pri stroških, povezanih s tehnološkim napredkom, velikih finančnih zneskov ne sme ocenjevati v okviru, omejenem zgolj na področje zasebnih vozil, čeprav je to kvantitativno pomembno. V okviru strateške in dolgoročne vizije mora ta ocena upoštevati prednosti za prihodnost, ki lahko izvirajo iz široke uporabe vodika za bolj ambiciozne cilje, od javnega in zasebnega prometa, prevoza blaga, vlakov in vodnega prometa do možne uporabe – v bolj oddaljeni prihodnosti – na področju elektrarn.

5.12 EESO meni, da v primeru, da se bodo ti pomembni raziskovalni programi primerno razvijali ter bodo deležni potrebne gospodarske in politične podpore vseh vpletenih akterjev, možnost, da bi se na cestah pojavila motorna vozila, ki jih delno ali v celoti poganjajo motorji na vodik, lahko razmeroma kmalu postane resničnost.

5.13 Ta pozitivni razvoj ponazarja konkretni primer: stalna rast števila taksijev na vodikov pogon v New Yorku, kjer ustrežna urbana politika omogoča usklajevanje spoštovanja in varstva okolja s tržnimi pravili. To je konkreten dokaz, da poskus postavljanja umetnih ovir razvoju te tehnologije pogosto le skriva željo po varovanju uveljavljenih interesov.

5.14 V vseh mnenjih na to temo je EESO podprl izbiro vodika, ki kljub trenutno znanim omejitvam pomeni izziv za prihodnost. Pozorno spremlja nedavno pripravljene projekte v okviru pobud, ki načrtujejo uporabo različnih proizvodnih

tehnologij in tako pripravljajo pot za uporabo vodika za poganjanje motornih vozil v prihodnosti.

5.15 V tem okviru EESO znova poziva Komisijo, da prouči vprašanje večjega širjenja alternativnih goriv na vsem distribucijskem ozemlju, začeni z večjo distribucijo stisnjenege zemeljskega plina (CNG), ki je malo razširjen v nekaterih državah članicah, v drugih pa ga sploh ni, razen nekaterih pozitivnih izjem, kot je Poljska.

5.16 Področje shranjevanja in distribucije je konkretni primer ciljno usmerjenih raziskav v tem sektorju. Potreba po inovacijskih tehnologijah na področju distribucije plina je poglobitvega in odločilnega pomena za razširjanje novih motornih vozil, pa tudi za prehodno obdobje in možnih mešanic različnih plinov in doseganje končnega cilja, pogona na vodik.

5.17 Na tem področju je treba predvideti vedno bolj učinkovite in varne distribucijske sisteme, pri tem pa izhajati iz pridobljenih izkušenj v obeh trenutno delujočih napravah v Evropi, v Mantovi v Italiji in v Münchnu v Nemčiji, ter usmeriti raziskave na tehnološko vedno bolj napredne sisteme, katerih glavni cilj je izvajanje visokih standardov na področju varnosti in varstva okolja.

5.18 EESO zato meni, da je uporaba strogih standardov na področju varnosti glede varnosti in učinkovitosti na področju ohranjanja in distribucije plinskih goriv ključnega pomena v sedanji fazi, ki zahteva ambiciozen načrt razširjanja naprav za GPL in zemeljski plin po vsem evropskem ozemlju, kar je v skladu z najnujnejšim in najbolj stvarnim ciljem delne dekarbonizacije goriv. To je vmesna stopnja pred končno fazo distribucije vodika. Tehnologije, potrebne za skladiščenje in distribucijo plina in vodika, so zelo podobne, zato bo razvoj prvih lahko le spodbudil razširjanje vodika.

5.19 EESO se zaveda, da uporaba vodika postavlja številne probleme glede stroškov in varnostnih meril. Te probleme, povezane s strahovi iz preteklosti, je danes vsekakor treba premagati, pri tem pa se je treba opreti na poglobljene preizkuse v različnih državah, da bi tako dosegli raven varnosti, kakršna je značilna za običajne tehnologije. Uresničevanje tega cilja s posebnimi obširnimi informacijskimi programi lahko prispeva k pridobitvi zaupanja prihodnjih uporabnikov, kar je nujen pogoj za ponovno okrepitev uporabe te tehnologije.

5.20 EESO zato meni, da je treba strategijo, ki temelji na vodiku, nujno podpreti z ambicioznim informacijskim programom, ki se sooča s trenutnim nezaupanjem prihodnjih potrošnikov, ki gledajo na vodik kot na zelo tvegan proizvod, in ga presega.

5.21 Ta obsežen informacijski program mora posredovati jasno sporočilo: uporaba vodika že danes lahko dosega visoko raven varnosti, ki je značilna za običajna vozila, tudi v primeru morebitnih nesreč. To je ključnega pomena za verodostojnost načrtov Komisije pri uresničevanju cilja, začetka uporabe vsaj milijona vozil na ozemlju Skupnosti do leta 2020. (p. 34 Évaluation d'impact) (str. 34 Ocena učinka).

5.22 Uredba o opredelitvi usklajenih določb na ravni Skupnosti na področju homologacije motornih vozil na vodik je prvi korak, s katerim bo znova mogoče pridobiti zaupanje in ga ohraniti. Ta proces je treba podpreti tudi na podlagi temeljnega načela, po katerem uporaba vodika odločilno prispeva k varstvu okolja, saj, kot vemo, pri tej obliki pogona ni izpustov toplegrednih plinov in onesnaževal na osnovi ogljika.

5.23 EESO podpira izbiro uredbe kot pravne oblike predloge, saj zagotavlja enotne pogoje za proizvajalce v zadevnem sektorju zaradi takojšnjega začetka izvajanja določb v vseh državah članicah.

5.24 EESO poleg tega podpira predlog, po katerem naj bi izdelali in izvajali temeljne določbe v okviru „postopka komitologije“, in je naklonjen uvedbi prehodnega obdobja, potrebnega za proizvajalce, pod pogojem, da je ta določba sorazmerna z zapletenostjo tehnologije, ki zahteva veliko časa pri uporabi.

5.25 EESO podpira udeležbo Evrope skupaj z Japonsko in ZDA v GCG-ju (Svetovni koordinacijski skupini), organu, ki

skuša uvesti svetovni postopek na področju homologacije motornih vozil na vodik.

5.26 Iskanje tako širokega sporazuma pa ne sme biti ovira za nadaljevanje zakonodajnega postopka Skupnosti, saj so časovni roki za doseg sporazuma na svetovni ravni daljši kot pri tej uredbi. Glede na to, da ima Evropa na voljo posebni zakonodajni instrument in lastne izkušnje na področju njegove uporabe, udeležnost Evrope v takšnem organu ne vodi le h krepitvi njene navzočnosti, marveč tudi ovira poskuse homologacije predpisov, ki so povezani zgolj z izkušnjo Japonske, ki je trenutno na voljo.

5.27 Močna navzočnost Evrope v svetovnih organih odločanja je tudi bistveni pogoj za ohranitev konkurenčnosti velikih avtomobilskih skupin, delujočih v Evropi, ki ne smejo izgubiti stika z razvojem trga, na katerem je močna, pravočasna in tehnološko razvita navzočnost ključna za osvojitve visokih deležev na jutrišnjem trgu.

5.28 Čeprav je vprašanje homologacije le en vidik vsega procesa, je to pomemben korak v smeri razpoložljivosti alternativnih goriv, ki Evropo lahko popelje iz težkega položaja, povezanega s fosilnimi gorivi, prinese veliko koristi za okolje in nas pripravi na to, da se bo prej ali slej ta vir izčrpal.

5.29 Ta položaj zahteva pogumne odločitve in dolgoročno strateško vizijo, ki presega sedanost in se zarisuje v prihodnji scenarij, za katerega se zdi, da uporaba vodika igra temeljno vlogo.

V Bruslju, 9. julija 2008

Predsednik

Evropskega ekonomsko-socialnega odbora

Dimitris DIMITRIADIS
