

III

(Akty przygotowawcze)

EUROPEJSKI KOMITET EKONOMICZNO-SPOŁECZNY

446. SESJA PLENARNA W DNIACH 9 I 10 LIPCA 2008 R.

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów napędzanych wodorem zmieniającego dyrektywę 2007/46/WE

COM(2007) 593 wersja ostateczna — 2007/0214 (COD)

(2009/C 27/01)

Dnia 14 listopada 2007 r., działając na podstawie art. 95 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, Rada postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów napędzanych wodorem zmieniającego dyrektywę 2007/46/WE

Sekcja Jednolitego Rynku, Produkcji i Konsumpcji, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 11 czerwca 2008 r. Sprawozdawcą był Edgardo Maria IOZIA.

Na 446. sesji plenarnej w dniach 9 i 10 lipca 2008 r. (posiedzenie z 9 lipca) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny 117 głosami — 5 osób wstrzymało się od głosu — przyjął następującą opinię:

1. Wnioski i zalecenia

1.1 EKES zgadza się z treścią proponowanego rozporządzenia (COM (2007) 593 wersja ostateczna) i wyraża zadowolenie z przyjęcia na szczeblu Wspólnoty zharmonizowanych standardów w zakresie homologacji typu pojazdów napędzanych wodorem. Popiera decyzję o obowiązywaniu jednolitej wspólnotowej procedury we wszystkich państwach członkowskich, ponieważ jest to prostsze i znacznie mniej uciążliwe niż 27 różnych systemów homologacji typu, które z pewnością utworzyłyby drogę zakłóceniom konkurencji i fragmentacji na rynku wewnętrznym.

1.2 Znaczenie tego środka jest jasne: pomimo oczekiwań dotyczących znacznego wzrostu sprzedaży pojazdów napędzanych wodorem brak jest homologacji typu tych pojazdów na szczeblu krajowym lub europejskim. Pojedyncze państwa członkowskie przyjęły tymczasowe przepisy, ale różnią się one znacznie między sobą.

1.3 EKES uważa, że należałoby jak najszybciej przyjąć rozporządzenie, ponieważ wydaje się, że powinno ono zapewnić określone ramy odniesienia dla firm działających w tym sektorze i w ten sposób otworzy drogę poważnym inwestycjom koniecznym dla opracowywania technologii związanych z wodorem. EKES poparł ten strategiczny wybór w swoich niedawnych opiniach na ten temat, stwierdzając, że pomimo

nadal istniejących ograniczeń technologie wodorowe stanowią wyzwanie na przyszłość.

1.4 Ustanowienie wspólnotowych standardów w zakresie harmonizacji stanowi również ważny element gwarantujący bezpieczeństwo użytkownikom. Budowanie ich zaufania jest zasadniczą sprawą w świetle przewidywanego zwiększenia wykorzystania tej technologii. Zgodnie z prognozami Komisji liczba pojazdów napędzanych wodorem powinna do roku 2020 docelowo wynieść milion.

1.5 Dla potwierdzenia, że cel ten jest właściwy i możliwy do osiągnięcia można przytoczyć ważny przykład Nowego Jorku, gdzie jeździ coraz więcej taksówek o napędzie hybrydowym. W mieście tym pozytywna polityka miejska pozwala połączyć ochronę środowiska ze stosowaniem zasad rynkowych, wykazując w praktyce, że za próbami stwarzania sztucznych przeszkód w rozwoju tej technologii kryje się często obrona istniejących interesów.

1.6 Realizacja tego celu jest niezwykle istotna, ponieważ tylko dzięki zdecydowanym działaniom na rzecz zastępowania paliw kopalnych można będzie utrzymać unijne strategie w zakresie zrównoważonego rozwoju i walki ze zmianami klimatu. Ten cel można osiągnąć dzięki stopniowemu przechodzeniu do stosowania wodoru, biopaliw drugiej generacji i innych paliw odnawialnych.

1.7 Aby zapewnić tej długofalowej strategii tak potrzebne wsparcie, konieczne będą konkretne zobowiązania w dziedzinie badań technologicznych. EKES apeluje zatem o realizację docelowych programów badawczych, poczynając od szybkiego zatwierdzenia rozporządzenia proponowanego w COM(2007) 571, które przewiduje utworzenie Wspólnej Inicjatywy Technologicznej (WIT) dzięki ustanowieniu wspólnego przedsięwzięcia na rzecz ogniw paliwowych i technologii wodorowych⁽¹⁾. Komitet popiera i chętnie widzi programy badawcze mające na celu znalezienie nowych sposobów produkcji oraz wykorzystania wodoru i przyłącza się do skierowanych do Rady i Parlamentu apeli ze strony przedsiębiorców i organów badawczych działających w sektorze technologii wodorowych o przyspieszenie zatwierdzenia koniecznych wniosków.

1.8 EKES apeluje do Komisji, aby już teraz rozpoczęła prace nad zbadaniem kwestii zasięgu sieci dystrybucji, ponieważ bezpieczne i wydajne składowanie oraz odpowiednie systemy dystrybucji stanowią zasadniczy element rozpowszechniania pojazdów napędzanych mieszankami gazów.

1.9 Początkowo działania powinny skupić się na wspieraniu rozwoju dystrybucji we Wspólnocie LPG i metanu, ponieważ w niektórych krajach występuje ona rzadko lub jej brak, a przecież stwarza nadzieję na najszybsze i realne zmniejszenie zależności od paliw zawierających węgiel. Ten pierwszy etap działań na rzecz nowszych, bezpieczniejszych i wydajniejszych technologii w dziedzinie przechowywania i dystrybucji powinien w najbliższej przyszłości ułatwić przejście do fazy pośredniej, obejmującej dystrybucję mieszanki gazu i wodoru, po której nastąpi ostateczne przejście do dystrybucji wodoru.

1.10 EKES uważa, że należy podjąć kroki w celu przywrócenia zaufania przyszłych użytkowników i rozwiania wątpliwości, które nadal budzi kwestia wykorzystania wodoru. Należy zaplanować powszechne programy informacyjne, zawierające jasno sformułowane i umotywowane przesłanie, mające zapewnić społeczeństwo, że ta technologia już osiągnęła aktualny poziom bezpieczeństwa pojazdów konwencjonalnych.

1.11 EKES zgadza się, że najważniejszym instrumentem prawnym, który można zastosować jest rozporządzenie, ponieważ stwarza ono równe szanse producentom tego sektora, dzięki zapewnieniu, że zawarte w nim standardy będą wdrażane jednocześnie w państwach członkowskich.

1.12 EKES pochwala propozycję przygotowania i wdrożenia podstawowych standardów w drodze procedury komitetowej. Wyraża także zadowolenie z ustaleń dotyczących wprowadzenia okresu przejściowego celem pełnego zastosowania wszystkich standardów; wzięwszy pod uwagę, że ich zastosowanie będzie wymagało od producentów przeprowadzenia dość złożonych działań.

1.13 EKES wyraża poparcie dla obecności Europy w Globalnej Grupie Koordynacyjnej (GCG), dążącej do ustanowienia standardów homologacji na szczeblu światowym GTR (Global Technical Regulation) oraz uważa zaangażowanie Europy za ważne. Jednak chciałby także podkreślić, że dążenie

do światowego porozumienia nie może stanowić przeszkody dla europejskiego procesu legislacyjnego. Posiadanie własnego instrumentu legislacyjnego i doświadczenia w stosowaniu standardów wspólnotowych umocni obecność Europy we wszystkich światowych organach oraz zagwarantuje, że podczas tworzenia regulacji międzynarodowych w dziedzinie pojazdów napędzanych wodorem nie zostanie wzięty pod uwagę wyłącznie jeden istniejący obecnie punkt odniesienia (Japonia).

1.14 Doświadczenia zebrane w związku z istnieniem przepisów na szczeblu wspólnotowym oraz istotne wyniki osiągnięte dzięki konkretnemu i trwałemu zaangażowaniu w badania technologiczne, mogą pomóc w zwiększeniu konkurencyjności przedsiębiorstw już działających w sektorze motoryzacyjnym, wzięwszy pod uwagę, że poważne udziały w przyszłym rynku dotyczą nowych technologii i paliw.

1.15 Zdaniem EKES wszystko to wymaga odważnych i szybkich decyzji oraz dalekowzrocznej wizji strategicznej, skupiającej się na przyszłościowym scenariuszu, w którym, w odpowiednim czasie, technologie wodorowe będą miały do spełnienia poważną i decydującą rolę.

1.16 EKES wzywa Komisję do przemyślenia ponownie propozycji „oznakowania” samochodów napędzanych wodorem, co mogłoby zostać uznane jako rodzaj napiętnowania wskazującego, że są one „niebezpieczne”, podczas gdy testy bezpieczeństwa dały takie same wyniki, jak testy samochodów na inne paliwa. EKES uważa, że zamiast tego typu oznakowania właściwsze byłoby oznaczenie paliw dla wszelkiego typu pojazdów, co pozwoliłoby je wyraźnie rozróżnić.

1.17 W celu ułatwienia rozpowszechniania samochodów napędzanych wodorem w sytuacji, gdy brakuje sieci dystrybucyjnej, EKES zaleca Komisji, by homologowano również małe reformery do produkcji własnej wodoru z metanu (na przykład „home energy station” lub inne podobne). Mogłoby to być pierwszym konkretnym krokiem dla zaspokojenia w pierwszym rzędzie nowego popytu na wodór, pod warunkiem, że celem pozostanie produkcja wodoru ze źródeł odnawialnych, biogazu, fotolizy, elektrolizy przy wykorzystaniu energii elektrycznej wytworzonej ze źródeł odnawialnych.

2. Wprowadzenie

2.1 Punktem wyjścia dla przedmiotowego rozporządzenia (COM(2007) 593 wersja ostateczna) jest brak europejskich standardów regulujących homologację typu pojazdów napędzanych wodorem, pomimo prognoz, że obecność takich pojazdów na rynku będzie coraz większa.

2.2 Brak jest też przepisów regulujących tę dziedzinę w poszczególnych państwach członkowskich UE.

Żadne przepisy regulujące obecnie homologację typu pojazdów nie zawierają ogólnych standardów dotyczących pojazdów napędzanych wodorem, po części ze względu na różnice między nimi i pojazdami napędzanymi paliwami tradycyjnymi.

⁽¹⁾ Dz.U. C 204 z 9.8.2008, s. 19.

2.3 Kilka państw członkowskich przyjęło tymczasowe przepisy, ale przepisy te różnią się znacznie między sobą. Jeśli taka sytuacja będzie trwała nadal, procedury homologacji wprowadzane w poszczególnych państwach członkowskich będą się różnić, co będzie miało nieuniknione konsekwencje w postaci fragmentacji rynku wewnętrznego oraz zakłócenia reguł dotyczących konkurencji, powodujące, że możliwość zdecydowanego udziału tej technologii w poprawie stanu środowiska będzie coraz mniej realna.

2.4 Projekt rozporządzenia ma zatem zagwarantować należyte funkcjonowanie rynku wewnętrznego oraz uniemożliwić wprowadzanie do ruchu pojazdów w poszczególnych państwach członkowskich na podstawie różnych standardów homologacji, co prowadziłoby do nierówności między poszczególnymi producentami i torowałoby drogę sztucznym barierom w handlu w Europie.

2.5 Spowodowałyby to utrudnienia dla praktycznego rozwoju technologii wodorowych i pokrewnych inicjatyw w Europie, chociaż istnieje potrzeba przyspieszenia działań i konkretnych postępów w tej dziedzinie, gdyż technologie te stanowią jedną z najpoważniejszych dostępnych alternatyw dla paliw kopalnych. Na paliwach kopalnych nadal opiera się 98 % transportu publicznego i prywatnego oraz 50 % podstawowych źródeł energii, która to liczba może wzrosnąć do 73 %, o ile nie zostanie podjęta stanowcza decyzja o dywersyfikacji źródeł energii.

2.6 To rozporządzenie, wraz z najważniejszymi programami badawczymi w sektorze w ramach 7 programu ramowego, stanowi ważny krok na rzecz doprowadzenia technologii wodorowych do poziomu bezpieczeństwa, jaki osiągnęły technologie tradycyjne i może się także przyczynić do jej akceptacji przez potencjalnych użytkowników.

2.7 Zharmonizowane standardy homologacji typu pojazdów napędzanych wodorem na szczeblu Wspólnoty bez wątpienia stanowiłyby decydujący krok na drodze do uzyskania koniecznej akceptacji ze strony użytkowników. Zwiększenie zaufania użytkowników do wykorzystania technologii wodorowych jest niezwykle ważne, jeżeli ma zostać przyspieszone wprowadzanie na rynek pojazdów zasilanych alternatywnymi paliwami powodującymi niewielką emisję gazów cieplarnianych, co stanowi nieodzowny warunek dla właściwej i praktycznej ochrony środowiska.

3. Wniosek Komisji

3.1 Omawiamy projekt rozporządzenia ma na celu ustanowienie standardów homologacji typu pojazdów napędzanych wodorem obowiązujących w całej UE.

3.2 Zmienia on dyrektywę ramową 2007/46/WE, wprowadzając kategorie M1-M2-M3 i N1-N2-N3 ⁽²⁾ pojazdów napędzanych wodorem do procedury homologacji typu pojazdu oraz

⁽²⁾ M1 pojazdy przeznaczone do transportu pasażerów, mające, oprócz miejsca kierowcy, maksymalnie osiem miejsc.

M2 pojazdy przeznaczone do transportu pasażerów, mające, oprócz miejsca kierowcy, ponad osiem miejsc i ważące do 5 ton.

M3 pojazdy przeznaczone do transportu pasażerów, mające, oprócz miejsca kierowcy, ponad osiem miejsc i ważące ponad 5 ton.

N1 pojazdy przeznaczone do transportu towarów, ważące do 3,5 tony.

N2 pojazdy przeznaczone do transportu towarów, ważące ponad 3,5 tony, ale nie więcej niż 12 ton.

N3 pojazdy przeznaczone do transportu towarów, ważące ponad 12 ton.

uwzględniając pojazdy napędzane wodorem we wszystkich dyrektywach i rozporządzeniach dotyczących homologacji.

3.3 Podstawę prawną wniosku stanowi art. 95 traktatu

Wniosek w pełni respektuje **zasadę pomocniczości**, ponieważ cele polityczne, które zostaną osiągnięte na szczeblu Wspólnoty, nie mogą być zrealizowane przez poszczególne państwa członkowskie. Ponadto procedura uniemożliwia powstawanie barier na jednolitym rynku.

Chroni także **zasadę proporcjonalności**, ponieważ jego celem jest po prostu sprawne funkcjonowanie wspólnego rynku oraz wysoki poziom bezpieczeństwa publicznego i ochrony środowiska.

3.4 Komisja proponuje zastosowanie rozporządzenia, ponieważ gwarantuje to, że przepisy wejdą w życie we wszystkich państwach członkowskich jednocześnie, bez konieczności czekania na ich transpozycję do ustawodawstwa krajowego. Powinno to także umożliwić uniknięcie opóźnień w dostosowywaniu standardów homologacji typu oraz zapobiec ryzyku, że w czasie transpozycji przepisy zostaną poważnie zmienione.

3.5 Wniosek został starannie przeanalizowany podczas szczegółowych konsultacji ze wszystkimi zainteresowanymi stronami. W ankiecie uczestniczyły, poczynając od grupy roboczej ds. wodoru, władze krajowe, producenci pojazdów, dostawcy części i stowarzyszenia branżowe.

3.6 Przeanalizowano cztery możliwości:

- brak zmian, czyli utrzymanie aktualnego stanu rzeczy;
- ustawodawstwo na szczeblu państwa członkowskiego;
- ustawodawstwo na szczeblu Unii Europejskiej;
- oraz podejście nieregulacyjne, czyli samoregulację.

3.7 Następnie wyznaczono konsultanta, który miał dokładnie porównać odpowiedzi dotyczące bezpieczeństwa, technologii oraz kosztów względnych poszczególnych opcji. Wyniki zostały następnie ocenione przez najważniejsze przedsiębiorstwa sektora samochodowego zajmujące się technologiami wodorowymi.

3.8 Z tego szerokiego procesu konsultacji jasno wynika, że najlepszym sposobem działania jest prawodawstwo na szczeblu wspólnotowym ustanawiające homologację typu dla wszystkich pojazdów napędzanych wodorem.

3.9 Na poparcie tej decyzji Komisja przedstawiła opracowanie ⁽³⁾, które wykazuje, że wprowadzenie na szczeblu europejskim nawet ścisłego procesu homologacji typu stanowi najprostszą i najtańszą drogę, biorąc pod uwagę teoretyczne koszty 27 różnych homologacji typu w poszczególnych państwach członkowskich.

⁽³⁾ Autorstwa firmy TRL Ltd., pełniącej funkcję doradcy Komisji do spraw naukowych i technicznych.

3.10 Ocena przeprowadzona przez konsultanta została następnie przedłożona Komisji, która przygotowała niniejszy wniosek w oparciu o wcześniejsze konsultacje, rozpoczynając w ten sposób proces instytucjonalny.

3.11 Zdaniem Komisji standardy ustanowione w rozporządzeniu dają użytkownikom pojazdów napędzanych wodorem konieczne gwarancje w zakresie bezpieczeństwa oraz w znacznym stopniu przyczynią się do ochrony środowiska.

3.12 Ostateczny cel polega na tym, aby w 36 miesięcy po wejściu w życie rozporządzenia instalacje wodorowe, wszystkie części będące w kontakcie z wodorem oraz wykorzystywane materiały były w pełni dostosowane do standardów określonych w rozporządzeniu.

4. Wysłuchanie

4.1 Wysłuchanie, w którym uczestniczyła Komisja, przedstawiciele świata akademickiego, przedsiębiorstwa motoryzacyjne pracujące nad rozwojem samochodów napędzanych wodorem, stowarzyszenia europejskie, konsumenci i producenci ogniw paliwowych, przyniosło okazję do rozważań i do pogłębienia wiedzy na temat ostatnich zdobyczy technologicznych.

4.2 Wskazano na znaczenie rozpowszechniania informacji wśród społeczeństwa i inicjatyw podobnych do inicjatywy organizowanej od kilku lat w Rzymie (H₂, Rzym), które umożliwiają kontakt między producentami a obywatelami, demonstrują rozwój technologiczny i oswiają z technologią, którą wielu uważa nadal za niebezpieczną. Uczestnicy wysłuchania zainteresowali się rolą EKES-u, który mógłby pełnić funkcję mediatora kulturowego.

4.3 Przedsiębiorstwa i konsumenci podkreślili, jak ważne jest, by można było liczyć na bezpieczeństwo pojazdów i infrastruktury do przechowywania i dystrybucji wodoru, a także jego dostępności. Należy kontynuować badania i udzielać im odpowiedniego wsparcia. Wyrażono uznanie dla niedawnych inicjatyw europejskich na rzecz ogniw paliwowych dzięki decyzji o finansowaniu Wspólnej Inicjatywy Technologicznej.

4.4 Testy dotyczące zasięgu pojazdu wykazały, że już obecnie pojazdy na wodór mogą przejechać do 600 km. Przygotowywanie są kolejne próby.

4.5 Pojazd na wodór to już rzeczywistość w dziedzinie technologii jak wykazało wysłuchanie, ale brak jeszcze warunków ekonomicznych i społecznych niezbędnych, by można było przejść do etapu wprowadzenia takich pojazdów do obrotu. Pierwsza przeszkoda na tej drodze zostanie pokonana dzięki rozporządzeniu o homologacji.

5. Uwagi ogólne

5.1 EKES popiera treść rozporządzenia i wyraża zadowolenie z przyjęcia zharmonizowanych standardów homologacji typu

pojazdów napędzanych wodorem. Oznacza ono krok naprzód w stosunku do obecnej sytuacji, w której brak przepisów prawnych może bez wątpienia zakłócać funkcjonowanie konkurencji i powodować fragmentację rynku wewnętrznego. Istotne jest, aby rozporządzenie zostało szybko zatwierdzone, zwłaszcza z przyczyn bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

5.2 Zdaniem EKES brak konkretnych ram odniesienia nieuchronnie zniechęca do koniecznych dużych inwestycji w rozwój techniczny w zakresie wykorzystania wodoru jako paliwa dla samochodów przyszłości.

5.3 Rozporządzenie wydaje się być zgodne z unijnymi strategiami dotyczącymi zrównoważonego rozwoju oraz walki ze zmianami klimatu, które leżą u podstaw inicjatyw Wspólnoty i wnoszą zasadniczy wkład w ogólne cele strategii lizbońskiej.

5.4 EKES jest mocno przekonany, że jeżeli pojazdy napędzane wodorem nie zostaną wprowadzone szybko i na wielką skalę, a paliwa kopalne nie będą stopniowo zastępowane, korzyści dla środowiska zostaną poważnie ograniczone, a zatem będą mało istotne pod względem ilościowym. Twierdzi, że wykorzystanie wodoru, biopaliw drugiej generacji oraz innych paliw odnawialnych mogłoby sprzyjać trwałości środowiska naturalnego oraz umożliwić przeciwstawienie się zmianom klimatycznym.

5.5 EKES utrzymuje, że wejście na drogę mającą odwrócić obecną tendencję, zgodnie z którą zapotrzebowanie na energię jest zaspokajane głównie przez paliwa kopalne, stanowiące obecnie 85-90 % światowych dostaw energii, będzie wiązać się z wykorzystaniem wodoru i zaangażowaniem w badania w zakresie wodoru i ogniw paliwowych. Wszelkie oceny perspektyw na przyszłość muszą uwzględniać fakt, iż przyszłość paliw kopalnych to prawdopodobnie niedobory i stale rosnące ceny.

5.6 EKES niedawno przyjął opinię⁽⁴⁾, całkowicie popierając wniosek Komisji (COM(2007) 571 wersja ostateczna) w sprawie przeznaczenia prawie 470 mln euro na Wspólną Inicjatywę Technologiczną (WIT) polegającą na utworzeniu wspólnego przedsięwzięcia „ogniwa paliwowe i wodór”, co umożliwi Komisji, państwom członkowskim i branży połączenie swoich zasobów w ramach rozległej inicjatywy badawczej, umożliwiającej uruchamianie programów adresowanych do sektorów strategicznych, a dotyczących dywersyfikacji i dostępności energii w przyszłości.

5.7 W kolejnej opinii dotyczącej koszyka energetycznego w sektorze transportu⁽⁵⁾ EKES „uważa, że konieczne jest zdecydowane przyspieszenie finansowania badań w zakresie wytwarzania i wykorzystania wodoru (...)” oraz „przyłącza się do głosów środowiska przedsiębiorców i badaczy aktywnych w sektorze rozwoju wykorzystania wodoru, domagających się, by Rada i Parlament przyspieszyły proces zatwierdzania wniosku”.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 204 z 9.8.2008, s. 19.

⁽⁵⁾ CESE 1104/2007 (TEN/297), punkt 1.4, jeszcze nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

5.8 Ogniw paliwowe są przetwornikami energii, które znacznie zmniejszają produkcję gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń. Jeśli chodzi o przetwarzanie biomasy, EKES w tej samej opinii uważnie przygląda się ostatnim postępom w dziedzinie nowych katalizatorów przeznaczonych dla ogniw paliwowych, które stanowią bardzo obiecującą technologię dostarczania czystej energii dla samochodów.

5.9 Komitet podkreśla, że wykorzystanie wodoru w stopniowym zastępowaniu paliw kopalnych jest konieczne i pożądane, ale jednocześnie wskazuje, że celu polegającego na wprowadzeniu do użytkowania samochodów napędzanych wodorem nie można osiągnąć bez poważnych inwestycji we wszystkie pokrewne dziedziny badań. Z tej przyczyny EKES chętnie widziałby programy badawcze mające na celu skonsolidowanie tej strategii.

5.10 Komitet uważa, że chociaż wysokie koszty tego procesu stanowią problem, nie może on spowolnić rozwoju technicznego w tej dziedzinie. Uważnie obserwuje wszystkie programy mające na celu poszukiwanie nowych, przyjaznych dla środowiska sposobów produkcji wodoru, zwłaszcza że obecna metoda, w ramach której ponad 90 % wodoru jest produkowane z metanu, opiera się na źródle energii, które choć znaczne, może się jednak wyczerpać.

5.11 EKES chciałby podkreślić, że podczas oceny kosztów każdego postępu technicznego duże potrzebne sumy powinny być oceniane nie tylko w związku z rzeczywiście dużym sektorem pojazdów prywatnych, ale także ze strategicznej, przyszłościowej perspektywy, uwzględniającej przyszłe korzyści, które mogą wyniknąć z szerszego stosowania wodoru na przykład w transporcie publicznym i prywatnym, transporcie towarów oraz transporcie kolejowym i wodnym, a nawet ewentualne stosowanie wodoru w elektrowniach, chociaż jest to odleglejsza perspektywa.

5.12 EKES jest całkowicie przekonany, że jeżeli te ważne programy badawcze będą się rozwijać w pożądanym kierunku oraz otrzymają niezbędne poparcie polityczne i finansowe wszystkich zainteresowanych stron, istnieje duża możliwość, że stosunkowo szybko zobaczymy na drogach pojazdy w części lub w całości napędzane wodorem.

5.13 Dla potwierdzenia, że cel ten jest właściwy i możliwy do osiągnięcia można przytoczyć ważny przykład Nowego Jorku, gdzie jeździ coraz więcej taksówek o napędzie hybrydowym. W mieście tym pozytywna polityka miejska pozwala połączyć ochronę środowiska ze stosowaniem zasad rynkowych, wykazując w praktyce, że za próbami stwarzania sztucznych przeszkód w rozwoju tej technologii kryje się często obrona istniejących interesów.

5.14 We wszystkich swoich opiniach na ten temat EKES popiera decyzję o wykorzystaniu wodoru, która, pomimo znanych obecnie ograniczeń, stanowi wyzwanie na przyszłość. Komitet uważnie obserwuje niedawno powstałe inicjatywy wykorzystujące różne technologie produkcji i dostaw oraz

otwierające drogę do przyszłego wykorzystania wodoru w napędzie samochodów.

5.15 W tym kontekście EKES raz jeszcze pragnie zaapelować do Komisji o przeanalizowanie sprawy zasięgu sieci dystrybucji alternatywnego paliwa, poczynając od propagowania dystrybucji sprężonego gazu ziemnego (CNG), który w Europie jest dystrybuowany na małą skalę w kilku państwach członkowskich, a jest całkowicie nieobecny w innych, z wyjątkiem kilku pozytywnych przykładów, takich jak Polska.

5.16 Dziedzina przechowywania i dystrybucji stanowi konkretny przykład docelowych badań w sektorze. Zapotrzebowanie na nowatorską technologię w dziedzinie dystrybucji gazu stanowi zasadniczą i ważną sprawę dla rozpowszechniania nowych samochodów, zarówno w fazie pośredniej obejmującej ewentualną mieszankę różnych gazów, jak i w dążeniu do ostatecznego celu, jakim jest paliwo wodorowe.

5.17 Istnieje pilne zapotrzebowanie na coraz wydajniejsze i bezpieczniejsze systemy dystrybucji, z wykorzystaniem doświadczeń zgromadzonych przez dwa zakłady obecnie działające w Europie, w Mantui (Włochy) i w Monachium (Niemcy) oraz nastawieniem badań na coraz bardziej zaawansowane systemy, które dążą do wysokich standardów bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

5.18 Z tych przyczyn EKES uważa, że osiągnięcie wysokiego poziomu bezpieczeństwa i wydajności w zakresie przechowywania i dystrybucji paliw gazowych jest w obecnej fazie bardzo ważne i wymaga stosownego programu dotyczącego rozbudowania infrastruktury dla LPG i metanu w całej Europie. Jest to tym bardziej pilny i realistyczny cel, że chodzi o zmniejszenie, w ramach fazy przejściowej przed ostatecznym etapem dystrybucji wodoru, zależności od paliw opartych na węglu. Technologie konieczne do przechowywania i dystrybucji gazu i wodoru są bardzo podobne, a zatem rozwój tych pierwszych bez wątplenia będzie sprzyjał rozwojowi technologii wodorowych.

5.19 EKES ma świadomość, że wykorzystanie wodoru nadal powoduje bezsporne problemy pod względem kosztów i elementów bezpieczeństwa, związane z dawnymi obawami, które obecnie — na podstawie dokładnych testów przeprowadzonych w różnych krajach — można ostatecznie pokonać i sprawić, że wykorzystanie wodoru osiągnie podobny poziom bezpieczeństwa, jak w przypadku wykorzystania technologii konwencjonalnych. Osiągnięcie tego celu, czemu towarzyszyć będzie specjalny szeroki program informacyjny, może pomóc w zbudowaniu zaufania przyszłych użytkowników, a to jest konieczne dla ostatecznego wprowadzenia do użytku tej technologii.

5.20 Z tego powodu EKES uważa za istotne, aby tej strategii opartej na technologiach wodorowych towarzyszył szczegółowy program informacyjny służący omówieniu i pokonaniu obecnych wątpliwości przyszłych konsumentów, którzy uważają wodór za produkt wielce niebezpieczny.

5.21 Sprawnie rozpowszechniony program informacyjny musi zawierać jasny przekaz: technologie wodorowe znajdują się już na obecnym poziomie bezpieczeństwa pojazdów konwencjonalnych, nawet podczas wypadków. Jest to niezwykle ważne, jeśli prognoza Komisji dotycząca miliona pojazdów na drogach Wspólnoty do 2020 r. (ocena skutków, str. 34) ma być wiarygodna.

5.22 To rozporządzenie ustalające na szczelbu Wspólnoty zharmonizowane standardy homologacji typu pojazdów napędzanych wodorem stanowi pierwszy krok ku zbudowaniu i utrzymaniu takiego przyzwolenia. Powinno ono zostać wsparte z takiej oto podstawowej przyczyny, że wykorzystanie tego paliwa stanowi ważny wkład w ochronę środowiska, ponieważ jak wiadomo nie powoduje emisji gazów cieplarnianych ani nie uwalnia zanieczyszczeń zawierających węgiel.

5.23 EKES zgadza się z wyborem rozporządzenia jako instrumentu prawnego, ponieważ stwarza ono równe szanse producentom tego sektora, dzięki natychmiastowemu zastosowaniu zawartych w nim standardów we wszystkich państwach członkowskich.

5.24 EKES pochwała propozycję przygotowania i wdrożenia podstawowych standardów w drodze procedury komitetowej. Wyraża także zadowolenie z ustaleń dotyczących okresu przejściowego, który wydaje się niezbędny dla producentów; chodzi o to, że producenci będą potrzebować dużo czasu na zastosowanie tej złożonej technologii.

5.25 EKES popiera i uważa za istotną obecność Europy, wraz z Japonią i USA, w Globalnej Grupie Koordynacyjnej (GCG), dążącej do ustanowienia światowej procedury homologacji typu pojazdów napędzanych wodorem.

5.26 Jednakże dążenie do rozwiązania na tym szczelbu nie może stanowić przeszkody dla wspólnotowego procesu legislacyjnego, ponieważ czas potrzebny na osiągnięcie porozumienia na szczelbu światowym będzie dłuższy od ram czasowych dla niniejszego rozporządzenia. Gdy UE będzie posiadać określony instrument legislacyjny i własne doświadczenia w jego wdrażaniu, będzie miała większe wpływy w GCG i będzie w stanie uniemożliwić wszelkie próby przyjęcia przepisów opartych na jedyńcych obecnie dostępnych doświadczeniach tj. doświadczeniach Japonii.

5.27 Silna obecność Europy w światowych organach decyzyjnych jest istotna także dla zagwarantowania przewagi konkurencyjnej największym producentom samochodowym działającym na szczelbu europejskim, którzy nie mogą pozostawać w tyle za zmianami zachodzącymi na rynku, na którym kluczem do zdobycia dużego udziału w rynku w przyszłości jest zdecydowane, szybkie i zaawansowane pod względem technologicznym działanie.

5.28 Homologacja typu, chociaż jest tylko jednym z aspektów ogólnego procesu, stanowi znaczący krok w kierunku dostępności alternatywnych paliw, które mogą uwolnić Europę od zależności od paliw kopalnych i przynieść poważne korzyści dla środowiska naturalnego, przygotowując nas na czasy, które nastąpią wcześniej czy później, kiedy to paliwa kopalne zaczną się stopniowo, ale zdecydowanie wyczerpywać.

5.29 Wszystko to wymaga odważnych decyzji i długofalowych strategicznych prognoz, stawiających sobie cele dotyczące obecnego i przyszłego scenariusza, w którym zasadniczą rolę ma do spełnienia wykorzystanie wodoru.

Bruksela, 9 lipca 2008 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Dimitris DIMITRIADIS
