EVROPSKÝ PARLAMENT 2009 - 2014

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

2011/0300(COD)

4. 6. 2012

STANOVISKO

Výboru pro dopravu a cestovní ruch

pro Výbor pro průmysl, výzkum a energetiku

k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech transevropské energetické infrastruktury a o zrušení rozhodnutí č. 1364/2006/ES
(COM(2011)0658 – C7-0371/2011 – 2011/0300(COD))

Navrhovatel: Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

PA_Legam

STRUČNÉ ODŮVODNĚNÍ

Úvod

Modernizace a rozšíření nejenom evropské dopravní sítě, ale i energetické infrastruktury za účelem splnění cílů energetické politiky Unie, kterými je konkurenceschopnost, udržitelnost a zabezpečení dodávek[1], a dokončení vnitřního trhu s energií, z něhož bude mít odvětví dopravy EU prospěch, si vyžádá značné úsilí. Cílem návrhu Komise je především zavedení správného postupu a pravidel pro splnění tohoto úkolu.

Již v roce 2010[2] Komise vyzývala k nové politice EU v oblasti energetické infrastruktury s cílem koordinovat a optimalizovat rozvoj sítě a zároveň zdůraznit potřebu nahradit současnou politiku transevropských energetických sítí (TEN-E) účinnějším regulačním rámcem a zohlednit solidaritu mezi členskými státy.

V červnu 2011 přijala Komise sdělení o příštím víceletém finančním rámci (2014–2020)[3], které navrhuje vytvořit nástroj pro propojení Evropy s cílem dokončit prioritní energetické, dopravní a digitální infrastruktury s jediným fondem ve výši 40 miliard EUR, z nichž 9,1 miliardy EUR bude věnováno na energetiku.

Pokud jde o oblast v působnosti výboru TRAN, je třeba zdůraznit přínos vytváření součinnosti při realizaci dopravní infrastruktury EU (prostřednictvím TEN-T) a projektů energetické infrastruktury pro koordinaci projektů v oblasti dopravy a energetické infrastruktury, kde je to možné, a pro sjednocení administrativních, schvalovacích a environmentálních postupů u společných energetických a dopravních koridorů.

Další aspekty návrhu z oblasti dopravy se týkají způsobu dodávek ropy, zemního plynu a elektřiny do EU a v rámci EU, neboť ropa a zemní plyn jsou v podstatě dopravovány lodní, silniční a železniční dopravou, kde změna dopravní politiky může situaci zlepšit.

80 % ropy je dováženo do EU tankery. Důležitým rysem vnitřní sítě EU pro dopravu ropy je skutečnost, že západ je propojen s největšími evropskými přístavy, zatímco většina rafinérií ve střední a východní Evropě (EU 12) je zásobena prostřednictvím ropovodu Družba z Ruska (přibližně 60 milionů tun ročně) a spojení mezi západní a východní evropskou sítí jsou omezena. Je to dáno tím, že východní infrastruktura byla navržena a vytvořena v období studené války. V těchto zemích se navíc na rozdíl od EU 15 očekává nárůst poptávky mezi rokem 2010 a 2020 o 7,8 % a i později bude ropa nadále důležitou součástí energetického mixu EU. Vzniká proto tlak na vytvoření infrastruktury, která by zabezpečila dodávky ropy do střední a východní Evropy.

Z hlediska životního prostředí s sebou přeprava ropy nese velká rizika. V případě přerušení dodávek ze systému Družba by omezené dodávkové alternativy vedly k velkému nárůstu lodní tankerové dopravy ve velmi citlivých oblastech Baltského moře, Černého moře a tureckých úžin a k velkým obavám z potenciálního rizika nehod a úniku ropy. Každý měsíc

[1] Závěry Evropské rady ze dne 4. února 2011.
[2] Viz COM(2010)677.
[3] Viz COM(2011) 500/I v konečném znění a COM(2011) 500/II v konečném znění (politické informační listy).

vody Baltského moře brázdí 3 500–5 000 lodí. Až 25 % těchto lodí jsou tankery převážející přibližně 170 milionů tun ropy ročně. Kromě snížení rizika úniku ropy by omezení lodní tankerové dopravy vedlo k menším emisím CO_2 a NO_X.

Zemní plyn hraje v oblasti energetiky významnou úlohu, neboť pro dopravu v EU představuje udržitelný zdroj energie s nízkými emisemi a poskytuje čistou energii pro výrobu elektřiny (zejména pro kombinovanou výrobu tepla a elektřiny), která může být lehce převedena pro potřeby dopravy. Bude-li používán jako palivo (zkapalněný a stlačený zemní plyn), může se přímo podílet na cílech „čisté dopravy“. EU se zároveň značně spoléhá na dovoz zemního plynu, který velmi závisí na infrastruktuře.

Na rostoucí poptávku po energii lze reagovat vyšším využitím zkapalněného a stlačeného zemního plynu. Současné i plánované sítě energetické infrastruktury by proto měly být lépe využity.

Pro dotvoření vnitřního trhu se zemním plynem je důležité, aby měla EU pro zemní plyn odpovídající infrastrukturu. Musí být vytvořeny nové přenosové kapacity pro dodávky, propojení členských států a nová skladovací a znovuzplynovací zařízení. Existující investiční nedostatky musí být aktivně řešeny a vnitrostátní přenosové soustavy musí být posíleny a zdokonaleny. Nové hlavní směry by se měly zabývat i otázkou „energetických ostrovů“ a chybějícími vazbami mezi vnitrostátními trhy se zemním plynem, které jsou viditelné v oblastech Baltského moře a střední a východní Evropy.

Návrhy

Na základě výše uvedených skutečností je doporučeno zaměřit se na:

(1) podporu součinnosti mezi projekty EU v oblasti dopravní a energetické infrastruktury, mimo jiné podpořit příslušné úřady, aby poskytly společné povolení i v oblasti životního prostředí;

(2) další rozvoj existující ropovodné sítě v EU s cílem zlepšit propojení mezi EU 12 a EU 15 a zajistit dodávky ropy do oblasti EU 12;

(3) snížení potenciálního rizika přírodních katastrof způsobených lodní tankerovou dopravou;

(4) podporu úlohy regionálních terminálů LNG se zvláštním ohledem na lodní, železniční a silniční přepravu;

(5) podporu úlohy zemního plynu coby udržitelného zdroje energie;

(6) další integraci trhu a skoncovat s izolací trhů s energií;

(7) podporu cílů EU v oblasti nezávadných a flexibilních vnitrostátních přenosových soustav.

POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY

Výbor pro dopravu a cestovní ruch vyzývá Výbor pro průmysl, výzkum a energetiku jako věcně příslušný výbor, aby do své zprávy začlenil tyto pozměňovací návrhy:

Pozměňovací návrh 1

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 4 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(4a) Vzhledem ke geomorfologickým vlastnostem a k poloze nejvzdálenějších regionů je nutné mít na paměti problém soběstačnosti jejich energetického hospodářství a dodávek energie, a to zejména při určování projektů společného zájmu, neboť poloha těchto regionů je velmi příhodná pro výrobu energie z obnovitelných zdrojů, což je zásadní předpoklad pro dosažení cílů Unie v oblasti energetiky a změny klimatu.

Pozměňovací návrh 2

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 5

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(5) Z hodnocení současného rámce TEN-E jednoznačně vyplynulo, že tato politika, jakkoli má značný přínos pro vybrané projekty, neboť je politicky zviditelňuje, postrádá vizi, zaměření a flexibilitu pro nápravu zjištěných nedostatků v infrastruktuře.	(5) Z hodnocení současného rámce TEN-E jednoznačně vyplynulo, že tato politika, jakkoli má značný přínos pro vybrané projekty, neboť je politicky zviditelňuje, postrádá vizi, zaměření a flexibilitu pro nápravu zjištěných nedostatků v infrastruktuře***; v této souvislosti zdůrazňuje, že je nezbytné zjistit případné budoucí mezery v energetické nabídce a poptávce***.

Pozměňovací návrh 3

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 7 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(7a) Zabezpečení dodávek do celé Unie vyžaduje, aby byla v rámci vnitřní ropovodné sítě propojena západní a východní část Unie.

Pozměňovací návrh 4

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 7 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(7b) Pro zabezpečení dodávek do celé Unie je nutné v rámci vnitřní ropovodné sítě dále rozvíjet propojení její západní, východní a jihovýchodní části.

Pozměňovací návrh 5

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 8 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(8a) Omezení používání riskantních prostředků pro přepravu ropy, jako jsou tankery, je důležité pro snížení rizik, která z přepravy ropy vyplývají pro životní prostředí.

Pozměňovací návrh 6

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 10 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(10a) K zajištění stability napětí a kmitočtu je nutné věnovat zvláštní pozornost stabilitě evropské elektrické sítě s ohledem na to, že kvůli rostoucímu podílu energie z nestálých obnovitelných zdrojů se stále mění podmínky. V oblasti výzkumu je nutné vyvinout další úsilí, aby bylo možné pomocí inteligentních sítí, skladovacích kapacit a inteligentních koncepcí skladby zdrojů energie vyrovnat výkyvy v dodávkách elektřiny z obnovitelných zdrojů.

Pozměňovací návrh 7

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 14 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(14a) Velmi důležité je propojit potenciál výroby energie na otevřeném moři se sítí Unie. Pro rozvoj vnitřního trhu Unie s energií je zásadní začlenit potenciál výroby energie na otevřeném moři v oblasti Severního moře, Baltského a Černého moře.

Pozměňovací návrh 8

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 17 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(17a) Máme-li zohlednit růst poptávky po elektřině, která bude do roku 2020 v porovnání s poptávkou po zemním plynu dvakrát vyšší, je nutné vyčlenit finanční prostředky Unie na projekty v oblasti elektřiny, a v souladu s dlouhodobou

energetickou politikou Unie tak zajistit dostatečnou výši dostupných finančních prostředků, především na projekty v oblasti elektrifikace dopravy.

Pozměňovací návrh 9

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 18 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(18a) Je třeba podporovat spolupráci v rámci horizontálních projektů v oblasti energetiky a dopravy a rozvíjet tak součinnosti s vysokou přidanou hodnotou pro Unii.

Pozměňovací návrh 10

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 19 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(19a) Plánování a provádění projektů Unie v oblasti energetické a dopravní infrastruktury by mělo být koordinováno s cílem vytvořit součinnost tam, kde to z ekonomického, technického, environmentálního, a zejména bezpečnostního hlediska má význam.

Pozměňovací návrh 11

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 20 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(20a) Zavedení sítí energetické infrastruktury by se nemělo nijak dotknout evropského dědictví (umění,

kultura, cestovní ruch a životní prostředí), jak to ostatně žádá Evropský parlament ve svém usnesení ze dne 27. září 2011 nazvaném „Evropa jako přední světová destinace cestovního ruchu – nový politický rámec pro evropský cestovní ruch“[1] tím, že „naléhá na Komisi a členské státy, aby přijaly veškerá vhodná opatření k zachování evropského dědictví a statků pro budoucí generace“.

[1]Přijaté texty, P7_TA(2011)0407.

Pozměňovací návrh 12

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 21 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(21a) Projektům společného zájmu, které vytvářejí součinnost v oblasti energetické a dopravní infrastruktury Unie, by měly příslušné orgány poskytnout společná povolení.

Pozměňovací návrh 13

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 21 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(21b) Při plánování transevropských sítí by měla být upřednostněna integrace dopravních, telekomunikačních a energetických sítí, která zajistí co nejšetrnější využití půdy a díky níž bude možné případně opět využít stávající či opuštěné trasy, čímž se sníží zátěž ze socioekonomického, ekologického a finančního hlediska na minimum.

Pozměňovací návrh 14

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 24 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(24a) Jelikož se jedná o přeshraniční projekty, je nutné ve všech zúčastněných členských státech stanovit přiměřené časové lhůty pro veřejné konzultace, čímž se mimo jiné zajistí dostupnost veškerých důležitých informací v jazycích příslušných členských států, dodržení odlišných postupů v jednotlivých členských státech a úplné zapojení všech zúčastněných subjektů (dotčení občané, obce a regiony apod.).

Odůvodnění

Stejně jako v případě dopravy představuje přeshraniční povaha řady energetických infrastruktur další výzvu, a to co se týče veřejných konzultací. Mají-li být tyto problémy překonány a má-li se dosáhnout všeobecného přijetí projektů, aniž by se zdrželo uskutečnění naléhavě potřebných opatření, je nutné stanovit přiměřené časové lhůty pro veřejné konzultace a zohlednit přitom skutečnost, že se v členských státech používají odlišné jazyky a postupy.

Pozměňovací návrh 15

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 25 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(25a) Při plánování a určování energetické infrastruktury, zejména u dopravních sítí, je nutné zajistit, aby konvoje přepravující uhlovodíkové produkty již neprojížděly přes obytné zóny nebo v jejich blízkosti, a vyloučit tak veškerá bezpečnostní rizika pro obyvatele.

Pozměňovací návrh 16

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 29

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(29) Evropský energetický program pro hospodářské oživení (EEPR) prokázal přidanou hodnotu využití soukromého financování prostřednictvím rozsáhlé finanční podpory EU při realizaci projektů evropského významu. Evropská rada na svém zasedání dne 4. února 2011 uznala, že některé projekty energetické infrastruktury mohou vyžadovat omezené množství veřejných financí za účelem dosažení rovnováhy se soukromými zdroji. S ohledem na hospodářskou a finanční krizi a rozpočtová omezení by v rámci příštího víceletého finančního rámce měla být vypracována cílená podpora prostřednictvím grantů a finančních nástrojů, která přiláká nové investory do prioritních koridorů a oblastí energetické infrastruktury s minimálním příspěvkem z rozpočtu Evropské unie.	(29) Evropský energetický program pro hospodářské oživení (EEPR) prokázal přidanou hodnotu využití soukromého financování prostřednictvím rozsáhlé finanční podpory EU při realizaci projektů evropského významu. Evropská rada na svém zasedání dne 4. února 2011 uznala, že některé projekty energetické infrastruktury mohou vyžadovat omezené množství veřejných financí za účelem dosažení rovnováhy se soukromými zdroji. S ohledem na hospodářskou a finanční krizi a rozpočtová omezení by v rámci příštího víceletého finančního rámce měla být vypracována cílená podpora prostřednictvím grantů a finančních nástrojů ***a státních záruk***, která přiláká nové investory do prioritních koridorů a oblastí energetické infrastruktury s minimálním příspěvkem z rozpočtu Evropské unie.

Pozměňovací návrh 17

Návrh nařízení
Bod odůvodnění 30

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(30) Projekty společného zájmu v oblasti elektrické energie, plynu a oxidu uhličitého by měly být způsobilé pro přidělení finanční pomoci Unie v případě studií a za určitých podmínek i v případě prací v rámci navrhovaného nařízení o nástroji pro propojení Evropy, a to buď ve formě grantů nebo v podobě inovativních finančních nástrojů. Tento postup zajistí cílenou podporu projektů společného	(30) Projekty společného zájmu v oblasti elektrické energie, plynu a oxidu uhličitého ***a rozvoj a budování energetických infrastruktur s cílem snížit emise CO_2 pocházející z dopravy*** by měly být způsobilé pro přidělení finanční pomoci Unie v případě studií a za určitých podmínek i v případě prací v rámci navrhovaného nařízení o nástroji pro propojení Evropy, a to buď ve formě

zájmu, které nejsou životaschopné v rámci stávajícího regulačního rámce a tržních podmínek. Tato finanční pomoc by měla zajistit potřebnou součinnost s financováním z nástrojů v rámci jiných unijních politik. Energetickou infrastrukturu evropského významu bude financovat zejména nástroj pro propojení Evropy, zatímco strukturální fondy budou financovat inteligentní energetické rozvodné sítě místního nebo regionálního významu. Tyto dva zdroje financování se tedy budou vzájemně doplňovat.	grantů**,** nebo v podobě inovativních finančních nástrojů. Tento postup zajistí cílenou podporu projektů společného zájmu, které nejsou životaschopné v rámci stávajícího regulačního rámce a tržních podmínek. Tato finanční pomoc by měla zajistit potřebnou součinnost s financováním z nástrojů v rámci jiných unijních politik. Energetickou infrastrukturu evropského významu bude financovat zejména nástroj pro propojení Evropy, zatímco strukturální fondy budou financovat inteligentní energetické rozvodné sítě místního nebo regionálního významu. Tyto dva zdroje financování se tedy budou vzájemně doplňovat.

Odůvodnění

V souladu s požadavkem bílé knihy o dopravě je snížení emisí CO_2 pocházejících z dopravy cílem EU. K jeho dosažení je nutné finančně podpořit rozvoj a budování energetických infrastruktur v oblasti elektřiny, vodíku a dalších zdrojů energie, které přispívají ke snižování emisí, a to v rámci městských oblastí i při dopravě na dlouhé vzdálenosti.

Pozměňovací návrh 18

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 2 – písm. c – odrážka 6 a (nová)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	– vytvoření příležitostí pro využívání elektrických zařízení s nízkými emisemi CO_2, například elektromobilů, v mnohem větším rozsahu prostřednictvím technických opatření a zásahů do trhu orientovaných na budoucnost;

Pozměňovací návrh 19

Návrh nařízení
Čl. 4 – odst. 2 – písm. d

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(d) pokud jde o projekty přepravy ropy spadající do kategorií stanovených v příloze II bodě 3, projekt významně přispívá k těmto třem zvláštním kritériím:	(d) pokud jde o projekty přepravy ropy spadající do kategorií stanovených v příloze II bodě 3, projekt významně přispívá k těmto třem zvláštním kritériím:
– zabezpečení dodávek energie snižující závislost na jednom zásobovacím zdroji nebo trase,	– zabezpečení dodávek energie snižující závislost na jednom zásobovacím zdroji nebo trase ***a dosažení větší propojenosti***,
– efektivní a udržitelné využívání zdrojů prostřednictvím snižování environmentálních rizik,	– efektivní a udržitelné využívání zdrojů prostřednictvím snižování environmentálních rizik, ***zejména omezením používání riskantních prostředků pro přepravu ropy, jako jsou tankery,***
– interoperabilita;	– interoperabilita;

Pozměňovací návrh 20

Návrh nařízení
Čl. 6 – odst. 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
1. Když při realizaci projektu společného zájmu nastanou závažné obtíže, může Komise jmenovat evropského koordinátora na dobu až jednoho roku; toto období lze dvakrát prodloužit.	1. Když při realizaci projektu společného zájmu nastanou závažné obtíže, může Komise***, nejsou-li vnitrostátní orgány nebo orgány místní či regionální samosprávy schopny včas dospět ke shodě,*** jmenovat evropského koordinátora na dobu až jednoho roku; toto období lze dvakrát prodloužit.

Pozměňovací návrh 21

Návrh nařízení
Čl. 6 – odst. 3

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
3. Evropský koordinátor je vybírán na základě svých zkušeností se specifickými úkoly, které mu budou v rámci daného projektu (projektů) přiděleny.	3. Evropský koordinátor je vybírán na základě svých zkušeností se specifickými úkoly, které mu budou v rámci daného projektu (projektů) přiděleny. ***Evropský koordinátor nebo uchazeči o tuto funkci stanou před svým jmenováním před příslušným výborem Evropského parlamentu a zodpoví jeho otázky.***

Pozměňovací návrh 22

Návrh nařízení
Čl. 8 – odst. 4 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
S cílem dodržet časové lhůty stanovené v článku 11 a snížit administrativní zátěž v souvislosti s uskutečněním projektů společného zájmu členské státy do ***devíti*** měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost přijmou opatření vedoucí k racionalizaci postupů posuzování vlivů na životní prostředí. Těmito opatřeními nejsou dotčeny povinnosti vyplývající z unijních právních předpisů.	S cílem dodržet časové lhůty stanovené v článku 11 a snížit administrativní zátěž v souvislosti s uskutečněním projektů společného zájmu členské státy do ***dvanácti*** měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost přijmou opatření vedoucí k racionalizaci postupů posuzování vlivů na životní prostředí. Těmito opatřeními nejsou dotčeny povinnosti vyplývající z unijních právních předpisů.

Pozměňovací návrh 23

Návrh nařízení
Čl. 10 – odst. 5

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
5. U projektů přesahujících hranice dvou nebo více členských států se veřejné konzultace podle odstavce 4 v každém z dotčených členských států uskuteční nejpozději ***dva*** měsíce od data zahájení první veřejné konzultace v jednom z těchto členských států.	5. U projektů přesahujících hranice dvou nebo více členských států se veřejné konzultace podle odstavce 4 v každém z dotčených členských států ***a v úředních jazycích každého z těchto států*** uskuteční nejpozději ***čtyři*** měsíce od data zahájení první veřejné konzultace v jednom z těchto

členských států.

Odůvodnění

Stejně jako v případě dopravy představuje přeshraniční povaha řady energetických infrastruktur další výzvu, a to co se týče veřejných konzultací. Má-li se dosáhnout všeobecného přijetí projektů, aniž by se zdrželo přijetí naléhavě potřebných opatření, je nutné u přeshraničních projektů stanovit přiměřené časové lhůty pro veřejné konzultace.

Pozměňovací návrh 24

Návrh nařízení
Čl. 17 – návětí

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Komise stanoví platformu transparentnosti infrastruktury, která bude ***snadno*** přístupná široké veřejnosti. Platforma obsahuje následující informace:	Komise stanoví platformu transparentnosti infrastruktury, která bude ***umístěna na internetu, v úředních jazycích EU a snadno*** přístupná široké veřejnosti. Platforma obsahuje následující informace:

Pozměňovací návrh 25

Návrh nařízení
Čl. 17 – písm. c a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(ca) informace o aktualizovaném seznamu projektů společného zájmu;

Pozměňovací návrh 26

Návrh nařízení
Čl. 17 – písm. c b (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(cb) informace o práci regionálních skupin, včetně odkazů na práci regionálních skupin.

Pozměňovací návrh 27

Návrh nařízení
Příloha I – část 4 – bod -10 (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(-10) Síť infrastruktury, která zajistí zdroje energie s cílem snížit emise CO_2 pocházející z dopravy:
	Rozvoj a budování sítí energetické infrastruktury, které zajistí dodávky energie, a přispějí tak ke snížení emisí pocházejících z dopravy (vodík, elektromobily, stanice pro výměnu baterií) v rámci městských oblastí i dopravy na dlouhé vzdálenosti.
	Dotčené členské státy: všechny;

Odůvodnění

U transevropských energetických sítí (TEN-E) je důležité se věnovat mimo jiné vytváření a budování infrastruktur pro dodávky energie, které přispívají ke snížení emisí CO_2 z dopravy. V tomto ohledu jsou dobrým příkladem vodíkové čerpací stanice a systém výměny baterií, který coby inovativní projekt nedávno získal podporu z finančních prostředků sítě TEN-T (Ekologičtější evropská dopravní infrastruktura pro elektromobily).

Pozměňovací návrh 28

Návrh nařízení
Příloha II – bod 1 – písm. e a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(ea) příslušná infrastruktura, která zajistí dodávky elektřiny pro elektromotory a hybridní vozidla;

Pozměňovací návrh 29

Návrh nařízení
Příloha II – bod 1 – písm. e b (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(eb) přístavní zařízení, která lodím v přístavu dodávají elektřinu vyrobenou na pevnině, namísto používání elektrické energie vyrobené na palubě za chodu motorů;

Pozměňovací návrh 30

Návrh nařízení
Příloha III – část 1 – bod 1 – pododstavec 3 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(3a) Každá skupina zveřejní na internetu pořady svých jednání a zápisy z nich.

Pozměňovací návrh 31

Návrh nařízení
Příloha IV – bod 4 – písm. f a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(fa) vytvoření příležitostí pro využívání elektrických zařízení s nízkými emisemi CO_2, například elektromobilů, v mnohem větším rozsahu prostřednictvím technických opatření a zásahů do trhu orientovaných na budoucnost;

Pozměňovací návrh 32

Návrh nařízení
Příloha IV – bod 5 – písm. c

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(c) efektivní a udržitelné využívání zdrojů	(c) efektivní a udržitelné využívání zdrojů

se hodnotí na základě posouzení, do jaké míry projekt využívá již existující infrastrukturu a přispívá k minimalizaci zátěže a rizik z hlediska životního prostředí a změny klimatu.	se hodnotí na základě posouzení, do jaké míry projekt využívá již existující infrastrukturu a přispívá k minimalizaci zátěže a rizik z hlediska životního prostředí a změny klimatu***, například náhradou riskantních prostředků pro přepravu ropy, jako jsou tankery, prostředky méně riskantními***.

Pozměňovací návrh 33

Návrh nařízení
Příloha VI – bod 3 – písm. d a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(da) možnost podat stížnost u příslušných orgánů nebo se odvolat;

Odůvodnění

V zájmu legitimity a širokého přijetí projektů je důležité určit možné opravné prostředky a příslušné orgány.

POSTUP

Název	Transevropské energetické sítě a zrušení rozhodnutí č. 1364/2006/ES
Referenční údaje	COM(2011)0658 – C7-0371/2011 – 2011/0300(COD)
Příslušný výbor Datum oznámení na zasedání	ITRE 15.11.2011
Výbor(y) požádaný(é) o stanovisko Datum oznámení na zasedání	TRAN 15.11.2011
Zpravodaj(ové) Datum jmenování	Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz 24.1.2012
Projednání ve výboru	27.3.2012
Datum přijetí	8.5.2012
Výsledek konečného hlasování	+: 41 –: 0 0: 1
Členové přítomní při konečném hlasování	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Philippe De Backer, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Ţicău, Giommaria Uggias, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Artur Zasada
Náhradník(ci) přítomný(í) při konečném hlasování	Spyros Danellis, Michel Dantin, Eider Gardiazábal Rubial, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke
Náhradník(ci) (čl. 187 odst. 2) přítomný(í) při konečném hlasování	Janusz Wojciechowski