



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

2009 - 2014

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

2011/0300(COD)

4.6.2012

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ

της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού

προς την Επιτροπή Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις κατευθυντήριες γραμμές για τις διευρωπαϊκές ενεργειακές υποδομές και την κατάργηση της απόφασης αριθ. 1364/2006/EK (COM(2011)0658 – C7-0371/2011 – 2011/0300(COD))

Συντάκτης γνωμοδότησης: Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

PA_Legam

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ

Εισαγωγή

Για να υλοποιηθούν οι στόχοι της ενεργειακής πολιτικής της Ένωσης σχετικά με την ανταγωνιστικότητα, τη βιωσιμότητα και την ασφάλεια του εφοδιασμού¹ και για να ολοκληρωθεί η εσωτερική αγορά ενέργειας, από την οποία θα επωφεληθεί ο ενεργειακός τομέας της ΕΕ, απαιτούνται σημαντικές προσπάθειες για τον εκσυγχρονισμό και την διεύρυνση όχι μόνο των μεταφορών αλλά και των ενεργειακών υποδομών της Ευρώπης. Η πρόταση της Επιτροπής αποσκοπεί ειδικά στη θέσπιση των κατάλληλων διαδικασιών και των ρυθμίσεων για την υλοποίηση του εγχειρήματος αυτού.

Ήδη το 2010² η Επιτροπή ζήτησε την κατάρτιση νέας πολιτικής της ΕΕ για τις ενεργειακές υποδομές, με στόχο τον συντονισμό και τη βελτιστοποίηση της ανάπτυξης των δικτύων, επισημαίνοντας την ανάγκη αντικατάστασης της υφιστάμενης πολιτικής για τα διευρωπαϊκά δίκτυα ενέργειας (ΔΕΔ-Ε) από ένα πιο ουσιαστικό ρυθμιστικό πλαίσιο, στο οποίο θα λαμβάνεται υπόψη η αλληλεγγύη μεταξύ των κρατών μελών.

Τον Ιούνιο 2011, η Επιτροπή εξέδωσε ανακοίνωση σχετικά με το επόμενο πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο (2014-2020)³, στην οποία προτείνει τη δημιουργία της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη» για την ολοκλήρωση των ενεργειακών και ψηφιακών υποδομών προτεραιότητας, καθώς και των υποδομών μεταφορών με ενιαίο κονδύλιο 40 δισ. ευρώ, από τα οποία 9,1 δισ. ευρώ θα αφορούν την ενέργεια.

Όσον αφορά το πεδίο αρμοδιότητας της επιτροπής TRAN, θα πρέπει να τονιστεί η χρησιμότητα της δημιουργίας συνεργειών κατά την υλοποίηση των έργων μεταφορικών υποδομών (μέσω των ΔΕΔ - Ε) και ενεργειακών υποδομών της ΕΕ, για να συντονιστούν, εφόσον είναι δυνατό, τα έργα μεταφορικών και ενεργειακών υποδομών και για να ευθυγραμμιστούν οι διοικητικές διαδικασίες και οι διαδικασίες που αφορούν τη χορήγηση αδειών και το περιβάλλον για τους κοινούς διαδρόμους ενέργειας και μεταφορών.

Άλλες πτυχές της πρότασης που σχετίζονται με τις μεταφορές αφορούν τον τρόπο μεταφοράς του πετρελαίου, του αερίου και της ηλεκτρικής ενέργειας προς και εντός της ΕΕ: με πλοία, σιδηροδρομικώς ή οδικώς μεταφέρονται κυρίως το πετρέλαιο και το αέριο, με αποτέλεσμα να είναι αυτά τα πεδία στα οποία θα είχε αντίκτυπο ενδεχόμενη αλλαγή της πολιτικής μεταφορών.

Το 80% του εισαγόμενου αργού πετρελαίου μεταφέρεται στην ΕΕ με δεξαμενόπλοια. Ένα σημαντικό χαρακτηριστικό των εσωτερικών δικτύων μεταφοράς πετρελαίου της ΕΕ είναι ότι το δυτικό τμήμα είναι συνδεδεμένο με αγωγό με τα μεγαλύτερα ευρωπαϊκά λιμάνια, ενώ τα περισσότερα διυλιστήρια της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης (ΕΕ-12) εφοδιάζονται μέσω του πετρελαιαγωγού Druzhba από τη Ρωσία (περίπου 60 εκατομμύρια τόνοι ετησίως), ενώ η σύνδεση μεταξύ των δυτικοευρωπαϊκών και ανατολικοευρωπαϊκών δικτύων είναι περιορισμένη. Τούτο οφείλεται στο γεγονός ότι η υποδομή του αγωγού της Ανατολικής

¹ Συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2011.

² Βλ. COM(2010)677.

³ Βλ. COM(2011) 500/I τελικό και COM(2011) 500/II τελικό (Δελτία πολιτικής).

Ευρώπης σχεδιάστηκε και κατασκευάστηκε κατά τη διάρκεια του Ψυχρού πολέμου. Επιπλέον, στις χώρες αυτές, αντίθετα από την ΕΕ-15, η ζήτηση για πετρέλαιο αναμένεται να αυξηθεί κατά 7,8% μεταξύ 2010 και 2020 και, σε γενικές γραμμές, το πετρέλαιο θα παραμείνει σημαντικό τμήμα του ενεργειακού μείγματος της ΕΕ μετά από αυτή την ημερομηνία. Τούτο καθιστά επείγουσα την ανάπτυξη υποδομών πετρελαιαγωγών για να εξασφαλιστεί η ασφάλεια εφοδιασμού στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη.

Η μεταφορά πετρελαίου ενέχει σοβαρούς περιβαλλοντικούς κινδύνους. Σε περίπτωση διαταραχών του εφοδιασμού στο σύστημα Druzhba, οι περιορισμένες εναλλακτικές δυνατότητες εφοδιασμού θα είχαν ως αποτέλεσμα σημαντική αύξηση της κυκλοφορίας δεξαμενόπλοιων στην περιβαλλοντικά ευαίσθητη περιοχή της Βαλτικής, στον Εύξεινο Πόντο και στα στενά του Βοσπόρου, πυροδοτώντας σοβαρές ανησυχίες για πιθανό κίνδυνο ατυχημάτων και πετρελαιοκηλίδων. Κάθε μήνα, 3.500 - 5.000 πλοία διασχίζουν τα ύδατα της Βαλτικής Θάλασσας. Περίπου το 25% των πλοίων αυτών είναι δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν περίπου 170 εκατομμύρια τόνους πετρελαίου ετησίως. Εκτός από μείωση του κινδύνου των πετρελαιοκηλίδων, η ελάττωση της κυκλοφορίας δεξαμενόπλοιων θα επέφερε επίσης μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και των εκπομπών ΝΟx.

Το φυσικό αέριο παίζει επίσης σημαντικό ρόλο για τις μεταφορές της ΕΕ στον τομέα της ενέργειας, δεδομένου ότι αποτελεί βιώσιμη πηγή ενέργειας χαμηλών εκπομπών που εξασφαλίζει καθαρή ενέργεια για την παραγωγή ηλεκτρισμού (ιδίως για τη συνδυασμένη παραγωγή θερμότητας και ηλεκτρισμού), η οποία θα μπορούσε εύκολα να αξιοποιηθεί για τις ανάγκες των μεταφορών. Έχει άμεση χρησιμότητα για την επίτευξη των στόχων των «καθαρών μεταφορών» όταν χρησιμοποιείται ως καύσιμο (ΥΦΑ και ΣΦΑ). Ταυτόχρονα, η ΕΕ εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις εισαγωγές φυσικού αερίου, οι οποίες εξαρτώνται σημαντικά από τις υποδομές.

Η αυξανόμενη ζήτηση για ενέργεια θα μπορούσε να καλυφθεί μέσω μεγαλύτερης χρήσης ΥΦΑ και ΣΦΑ. Συνεπώς, θα πρέπει να κάνουμε καλύτερη και πιο αποτελεσματική χρήση των υφιστάμενων και σχεδιαζόμενων δικτύων ενεργειακών υποδομών.

Προκειμένου να ολοκληρωθεί η εσωτερική αγορά αερίου, η ΕΕ θα πρέπει να είναι εξοπλισμένη με τις κατάλληλες υποδομές φυσικού αερίου. Είναι ανάγκη να αναπτυχθούν νέες ικανότητες μεταφοράς για τον σκοπό του εφοδιασμού, διασυνδέσεις μεταξύ των κρατών μελών, καθώς και νέες εγκαταστάσεις αποθήκευσης και επαναεριοποίησης. Πρέπει να αναληφθεί δράση για την αντιμετώπιση των υφιστάμενων επενδυτικών κενών, ενώ, ταυτόχρονα, θα πρέπει να ενισχυθούν τα υφιστάμενα και να αναπτυχθούν νέα εθνικά δίκτυα μεταφοράς. Οι νέες κατευθυντήριες γραμμές θα πρέπει επίσης να καλύπτουν το ζήτημα των «ενεργειακών νησίδων» και της απουσίας διασυνδέσεων μεταξύ των εθνικών αγορών φυσικού αερίου, η οποία είναι αισθητή σε περιοχές όπως η Βαλτική και η Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη.

Προτάσεις

Με βάση τα προαναφερθέντα, προτείνεται να εστιασθεί η προσοχή στα εξής:

(1) στην προαγωγή των συνεργειών μεταξύ των έργων υποδομής της ΕΕ στους τομείς των μεταφορών και της ενέργειας, μεταξύ άλλων, μέσω της ενθάρρυνσης των αρμόδιων αρχών να χορηγούν κοινές άδειες, μεταξύ άλλων, και στον τομέα του περιβάλλοντος

(2) στην περαιτέρω ανάπτυξη του υφιστάμενου δικτύου αγωγών στην ΕΕ, ούτως ώστε να βελτιωθεί η σύνδεση μεταξύ της ΕΕ-12 και της ΕΕ-15 και να εξασφαλιστεί η ασφάλεια του εφοδιασμού με πετρέλαιο στην περιοχή της ΕΕ-12

(3) στη μείωση του δυνητικού κινδύνου περιβαλλοντικών καταστροφών που προκαλούνται από την κυκλοφορία δεξαμενόπλοιων

(4) στην προαγωγή του ρόλου των περιφερειακών τερματικών σταθμών υγροποιημένου φυσικού αερίου, με ιδιαίτερη προσοχή στον ανεφοδιασμό των πλοίων, στις σιδηροδρομικές μεταφορές και στις μεταφορές με φορτηγά

(5) στην προαγωγή του ρόλου του φυσικού αερίου ως βιώσιμης πηγής ενέργειας

(6) στην επιδίωξη της ολοκλήρωσης της αγοράς και στον τερματισμό της απομόνωσης των αγορών ενέργειας

(7) στην υποστήριξη των στόχων της ΕΕ για δημιουργία άρτιων και ευέλικτων εθνικών δικτύων μεταφοράς

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ

Η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού καλεί την Επιτροπή Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας, που είναι αρμόδια επί της ουσίας, να ενσωματώσει στην έκθεσή της τις ακόλουθες τροπολογίες:

Τροπολογία 1

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 4 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(4α) Λόγω των γεωμορφολογικών συνθηκών και της απομακρυσμένης θέσης των εξόχως απόκεντρων περιοχών πρέπει να ληφθεί υπόψη η πρόκληση της ενεργειακής αυτονομίας και του ενεργειακού εφοδιασμού τους, ιδίως όσον αφορά τον καθορισμό έργων κοινού ενδιαφέροντος, καθώς οι περιοχές αυτές είναι πρόσφορες για την ανάπτυξη ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές, προϋπόθεση απαραίτητη για να επιτευχθούν οι ευρωπαϊκοί στόχοι στον τομέα της ενέργειας και του κλίματος.

Τροπολογία 2

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(5) Από την αξιολόγηση του ισχύοντος πλαισίου ΔΕΔ-Ε προέκυψε σαφώς ότι η πολιτική αυτή, αν και συμβάλλει θετικά σε επιλεγμένα έργα αυξάνοντας την πολιτική προβολή τους, στερείται οράματος, εστίασης και ευελιξίας για την αντιμετώπιση των εντοπισμένων ελλείψεων στις υποδομές.

Τροπολογία

(5) Από την αξιολόγηση του ισχύοντος πλαισίου ΔΕΔ-Ε προέκυψε σαφώς ότι η πολιτική αυτή, αν και συμβάλλει θετικά σε επιλεγμένα έργα αυξάνοντας την πολιτική προβολή τους, στερείται οράματος, εστίασης και ευελιξίας για την αντιμετώπιση των εντοπισμένων ελλείψεων στις υποδομές· **τονίζεται, στο πλαίσιο αυτό, η σημασία του εντοπισμού ενδεχόμενων μελλοντικών κενών στην ενεργειακή ζήτηση και προσφορά.**

Τροπολογία 3

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 7 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(7α) Το εσωτερικό δίκτυο αγωγών της Ένωσης απαιτεί περαιτέρω ενοποίηση των δυτικών και ανατολικών τμημάτων του, ούτως ώστε να εξασφαλιστεί η ασφάλεια του εφοδιασμού σε ολόκληρη την Ένωση.

Τροπολογία 4

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 7 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(7β) Το εσωτερικό δίκτυο αγωγών της Ένωσης απαιτεί περαιτέρω ανάπτυξη των δυτικών, ανατολικών και

νοτιοανατολικών τμημάτων του, ούτως ώστε να εξασφαλιστεί η ασφάλεια του εφοδιασμού σε ολόκληρη την Ένωση.

Τροπολογία 5

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 8 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(8α) Η ελάττωση της χρήσης επιρρεπών σε κινδύνους μέσων για τη μεταφορά πετρελαίου, όπως δεξαμενόπλοιων, αποτελεί σημαντικό στοιχείο για τον περιορισμό του περιβαλλοντικού κινδύνου που συνδέεται με τη μεταφορά πετρελαίου.

Τροπολογία 6

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 10 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(10α) Για την αποφυγή διακυμάνσεων στην τάση και τη συχνότητα, θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στη σταθερότητα του ευρωπαϊκού δικτύου ηλεκτροδότησης υπό τις μεταβαλλόμενες συνθήκες που προκαλεί η αυξανόμενη τροφοδότηση του δικτύου με ασταθή ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές. Απαιτούνται περαιτέρω ερευνητικές προσπάθειες για την αντιστάθμιση των διακυμάνσεων που χαρακτηρίζουν την ηλεκτρική ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές, με ευφυή δίκτυα, ικανότητες αποθήκευσης και ευφυείς προσεγγίσεις όσον αφορά το ενεργειακό μείγμα.

Τροπολογία 7

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 14 α (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(14α) Η δημιουργία μιας προσανατολισμένης στην Ένωση σύνδεσης του υπεράκτιου δυναμικού της είναι ιδιαίτερα σημαντική. Η ολοκλήρωση του υπεράκτιου δυναμικού της Βόρειας Θάλασσας, της Βαλτικής Θάλασσας και του Εύξεινου Πόντου είναι ζωτική για την ανάπτυξη μιας εσωτερικής αγοράς ενέργειας της Ένωσης.

Τροπολογία 8

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 17 α (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(17α) Προκειμένου να αντανακλάται η αυξανόμενη ζήτηση για ηλεκτρική ενέργεια μέχρι το 2020, η οποία θα είναι διπλάσια από τη ζήτηση φυσικού αερίου, θα πρέπει να δεσμευθεί η χρηματοδότηση της Ένωσης για τα έργα ηλεκτρικής ενέργειας έτσι ώστε να διασφαλιστεί ότι υπάρχουν επαρκή διαθέσιμα κονδύλια, σύμφωνα με τη μακροπρόθεσμη ενεργειακή πολιτική της Ένωσης, ιδίως για έργα που αφορούν την ηλεκτροκίνηση στον τομέα των μεταφορών.

Τροπολογία 9

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 18 α (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(18α) Θα πρέπει να προωθηθεί η συνεργασία μέσω οριζόντιων έργων στον τομέα της ενέργειας και των μεταφορών προκειμένου να αναπτυχθούν συνέργειες με υψηλή προστιθέμενη αξία για την Ένωση.

Τροπολογία 10

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 19 α (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(19α) Θα πρέπει να υπάρξει συντονισμός στον σχεδιασμό και την υλοποίηση των έργων της Ένωσης στον τομέα των ενεργειακών και μεταφορικών υποδομών, ούτως ώστε να δημιουργηθούν συνέργειες, εφόσον τούτο είναι σκόπιμο από οικονομική, τεχνική και περιβαλλοντική άποψη, και λαμβανομένων δεόντως υπόψη των σχετικών πτυχών της ασφάλειας.

Τροπολογία 11

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 20 α (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(20α) Η σύσταση δικτύων ενεργειακών υποδομών δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση να έχει επιπτώσεις στην ευρωπαϊκή κληρονομιά (τέχνες, πολιτισμό, τουρισμό και περιβάλλον), όπως, εξάλλου, ζητείται και στο ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 27ης Σεπτεμβρίου με θέμα «Η Ευρώπη, ο πρώτος τουριστικός προορισμός στον κόσμο – ένα νέο πλαίσιο πολιτικής για τον

τουρισμό στην Ευρώπη»¹, στο οποίο αναφέρεται ότι η Επιτροπή και τα κράτη μέλη δεσμεύονται να λάβουν όλα τα αναγκαία μέτρα για τη διατήρηση της κληρονομιάς και των ευρωπαϊκών αγαθών για τις επόμενες γενιές.

*1 Κείμενα που εγκρίθηκαν,
P7_TA(2011)0407.*

Τροπολογία 12

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 21 α (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(21α) Οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να εξετάσουν τη δυνατότητα χορήγησης κοινών αδειών για έργα κοινού ενδιαφέροντος, τα οποία δημιουργούν συνέργειες μεταξύ των έργων υποδομής της Ένωσης στους τομείς της ενέργειας και των μεταφορών.

Τροπολογία 13

**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 21 β (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(21β) Κατά τον σχεδιασμό των διευρωπαϊκών δικτύων, θα πρέπει να δίδεται προτεραιότητα στην ενοποίηση των δικτύων μεταφορών, επικοινωνιών και ενέργειας, με την οποία θα εξασφαλίζεται η οικονομικότερη δυνατή χρήση εδαφών και θα προάγεται κατά το δυνατόν η επαναχρησιμοποίηση ήδη υφιστάμενων οδών και/ή οδών που έχουν τεθεί εκτός λειτουργίας, προκειμένου να περιοριστούν στο ελάχιστο οι κοινωνικοοικονομικές, περιβαλλοντικές

και δημοσιονομικές συνέπειες.

Τροπολογία 14

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 24 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(24α) Δεδομένου ότι πρόκειται για διασυνοριακά έργα, πρέπει να διασφαλίζεται ότι τίθενται εύλογες προθεσμίες για τη δημόσια διαβούλευση σε όλα τα συμμετέχοντα κράτη μέλη, λαμβανομένων υπόψη μεταξύ άλλων, της ανάγκης να είναι διαθέσιμες όλες οι σχετικές πληροφορίες στις γλώσσες των ενδιαφερόμενων κρατών μελών, καθώς και των διαφορών ως προς τις διαδικασίες ανάμεσα στα κράτη μέλη, έτσι ώστε να διασφαλίζεται η πλήρης συμμετοχή όλων των ενδιαφερόμενων φορέων (εμπλεκόμενων πολιτών, τοπικών και περιφερειακών αρχών κ.λπ.).

Αιτιολόγηση

Όπως συμβαίνει και στον τομέα των μεταφορών, ο διασυνοριακός χαρακτήρας πολλών ενεργειακών υποδομών αποτελεί μια πρόσθετη πρόκληση όσον αφορά τη διαδικασία δημόσιας διαβούλευσης. Για να ξεπεραστούν αυτές οι δυσκολίες και να επιτευχθεί η ευρεία αποδοχή του έργου χωρίς να καθυστερεί η λήψη των έκτακτων μέτρων θα πρέπει να ορίζονται κατάλληλες προθεσμίες για τη διαβούλευση, λαμβανομένων υπόψη των αναγκών που προκύπτουν λόγω των διαφορετικών γλωσσών και διαδικασιών στα κράτη μέλη.

Τροπολογία 15

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 25 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(25α) Κατά τον σχεδιασμό και τον ορισμό των ενεργειακών υποδομών, ιδίως σε συνάρτηση με τα δίκτυα μεταφορών,

θα πρέπει να απαγορευθεί στις φάλαγγες οχημάτων που μεταφέρουν προϊόντα υδρογονάνθρακα η διέλευση από κατοικημένες περιοχές ή κοντά από αυτές, ούτως ώστε να αποκλειστεί οιοσδήποτε κίνδυνος για την ασφάλεια των κατοίκων.

Τροπολογία 16

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 29

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(29) Το Ευρωπαϊκό Ενεργειακό Πρόγραμμα Ανάκαμψης (EPR) απέδειξε την προστιθέμενη αξία της προσέλκυσης ιδιωτικών πόρων μέσω της εκτεταμένης χρηματοδοτικής ενίσχυσης από την Ένωση με στόχο την υλοποίηση έργων ευρωπαϊκού χαρακτήρα. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της 4ης Φεβρουαρίου 2011 αναγνώρισε ότι για ορισμένα έργα ενεργειακών υποδομών ενδεχομένως να χρειαστεί περιορισμένη παρέμβαση με δημόσιους πόρους για την προσέλκυση ιδιωτικών πόρων. Υπό το πρίσμα της οικονομικής και χρηματοοικονομικής κρίσης και των δημοσιονομικών περιορισμών, θα πρέπει να αναπτυχθεί στοχοθετημένη στήριξη μέσω επιχορηγήσεων **και** χρηματοοικονομικών μέσων στο πλαίσιο του επόμενου πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου, για την προσέλκυση νέων επενδύτων στους διαδρόμους και ζώνες προτεραιότητας των ενεργειακών υποδομών, διατηρώντας παράλληλα τη συνεισφορά από τον προϋπολογισμό της Ένωσης σε ελάχιστο επίπεδο.

Τροπολογία

(29) Το Ευρωπαϊκό Ενεργειακό Πρόγραμμα Ανάκαμψης (EPR) απέδειξε την προστιθέμενη αξία της προσέλκυσης ιδιωτικών πόρων μέσω της εκτεταμένης χρηματοδοτικής ενίσχυσης από την Ένωση με στόχο την υλοποίηση έργων ευρωπαϊκού χαρακτήρα. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της 4ης Φεβρουαρίου 2011 αναγνώρισε ότι για ορισμένα έργα ενεργειακών υποδομών ενδεχομένως να χρειαστεί περιορισμένη παρέμβαση με δημόσιους πόρους για την προσέλκυση ιδιωτικών πόρων. Υπό το πρίσμα της οικονομικής και χρηματοοικονομικής κρίσης και των δημοσιονομικών περιορισμών, θα πρέπει να αναπτυχθεί στοχοθετημένη στήριξη μέσω επιχορηγήσεων, χρηματοοικονομικών μέσων **και κρατικών εγγυήσεων** στο πλαίσιο του επόμενου πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου, για την προσέλκυση νέων επενδύτων στους διαδρόμους και ζώνες προτεραιότητας των ενεργειακών υποδομών, διατηρώντας παράλληλα τη συνεισφορά από τον προϋπολογισμό της Ένωσης σε ελάχιστο επίπεδο.

Τροπολογία 17

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 30

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(30) Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος στους τομείς του ηλεκτρισμού, του αερίου και του διοξειδίου του άνθρακα θα πρέπει να είναι επιλέξιμα για χρηματοδοτική ενίσχυση από την Ένωση για μελέτες και, υπό ορισμένες συνθήκες, για εργασίες, βάσει της πρότασης κανονισμού για τη διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» (κανονισμός CEF). Η ενίσχυση αυτή θα έχει τη μορφή επιχορηγήσεων ή καινοτόμων χρηματοοικονομικών μέσων. Με αυτόν τον τρόπο εξασφαλίζεται η στήριξη ανάλογα με τις εξατομικευμένες ανάγκες για τα έργα κοινού ενδιαφέροντος που δεν θεωρούνται βιώσιμα βάσει του υφιστάμενου ρυθμιστικού πλαισίου και των συνθηκών της αγοράς. Αυτή η χρηματοδοτική στήριξη θα πρέπει να διασφαλίσει την ύπαρξη των απαραίτητων συνεργειών με χρηματοδότηση από μέσα που εμπίπτουν σε άλλες πολιτικές της Ένωσης. Ειδικότερα, η διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» θα χρηματοδοτήσει τα ευφυή δίκτυα διανομής ενέργειας τοπικής ή περιφερειακής σημασίας. Οι δύο αυτές πηγές χρηματοδότησης αλληλοσυμπληρώνονται.

Τροπολογία

(30) Τα έργα κοινού ενδιαφέροντος στους τομείς του ηλεκτρισμού, του αερίου και του διοξειδίου του άνθρακα, **καθώς και η ανάπτυξη και κατασκευή ενεργειακών υποδομών με σκοπό τη μείωση των εκπομπών CO₂ στον τομέα των μεταφορών**, θα πρέπει να είναι επιλέξιμα για χρηματοδοτική ενίσχυση από την Ένωση για μελέτες και, υπό ορισμένες συνθήκες, για εργασίες, βάσει της πρότασης κανονισμού για τη διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» (κανονισμός CEF). Η ενίσχυση αυτή θα έχει τη μορφή επιχορηγήσεων ή καινοτόμων χρηματοοικονομικών μέσων. Με αυτόν τον τρόπο εξασφαλίζεται η στήριξη ανάλογα με τις εξατομικευμένες ανάγκες για τα έργα κοινού ενδιαφέροντος που δεν θεωρούνται βιώσιμα βάσει του υφιστάμενου ρυθμιστικού πλαισίου και των συνθηκών της αγοράς. Αυτή η χρηματοδοτική στήριξη θα πρέπει να διασφαλίσει την ύπαρξη των απαραίτητων συνεργειών με χρηματοδότηση από μέσα που εμπίπτουν σε άλλες πολιτικές της Ένωσης. Ειδικότερα, η διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» θα χρηματοδοτήσει τα ευφυή δίκτυα διανομής ενέργειας τοπικής ή περιφερειακής σημασίας. Οι δύο αυτές πηγές χρηματοδότησης αλληλοσυμπληρώνονται.

Αιτιολόγηση

Σύμφωνα με τη λευκή βίβλο για τις μεταφορές ένας από τους στόχους της ΕΕ είναι η μείωση των εκπομπών CO₂ στον τομέα των μεταφορών στην ΕΕ. Για να εξασφαλιστεί η επίτευξη αυτού του στόχου απαιτείται η οικονομική υποστήριξη της ανάπτυξης και κατασκευής της ενεργειακών υποδομών ηλεκτρικής ενέργειας, υδρογόνου και άλλων πηγών ενέργειας που συμβάλλουν στη μείωση των εκπομπών, τόσο στα μεγάλα αστικά κέντρα όσο όσον αφορά τις μετακινήσεις μεγάλων αποστάσεων.

Τροπολογία 18

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – στοιχείο γ – εδάφιο 6 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

– δυνατότητα για χρήση σε μεγαλύτερο βαθμό εφαρμογών ηλεκτρικής ενέργειας με χαμηλές εκπομπές άνθρακα, όπως είναι τα ηλεκτρικά οχήματα μέσω προηγμένων τεχνικών μέτρων και παρεμβάσεων στην αγορά·

Τροπολογία 19

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(δ) για τα έργα μεταφοράς πετρελαίου που εμπίπτουν στις κατηγορίες που αναφέρονται στο σημείο 3 του παραρτήματος II, το έργο ανταποκρίνεται πλήρως στα εξής ειδικά κριτήρια:

– ασφάλεια του εφοδιασμού μέσω της μείωσης της εξάρτησης από μια και μόνη πηγή ή *οδό*·

– αποδοτική και βιώσιμη χρήση των πόρων μέσω του μετριασμού των περιβαλλοντικών *κινδύνων*·

– διαλειτουργικότητα·

(δ) για τα έργα μεταφοράς πετρελαίου που εμπίπτουν στις κατηγορίες που αναφέρονται στο σημείο 3 του παραρτήματος II, το έργο ανταποκρίνεται πλήρως στα εξής ειδικά κριτήρια:

– ασφάλεια του εφοδιασμού μέσω της μείωσης της εξάρτησης από μια και μόνη πηγή ή *οδό και της επίτευξης αυξημένης συνδεσιμότητας*·

– αποδοτική και βιώσιμη χρήση των πόρων μέσω του μετριασμού των περιβαλλοντικών *κινδύνων, κυρίως μέσω της ελάττωσης της χρήσης επιρρεπών στους κινδύνους μέσων μεταφοράς πετρελαίου, όπως δεξαμενόπλοιων*·

– διαλειτουργικότητα·

Τροπολογία 20

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 6 – παράγραφος 1

PE483.779v03-00

14/21

AD\904089EL.doc

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Όταν έργο κοινού ενδιαφέροντος αντιμετωπίζει σοβαρές δυσκολίες σε ό,τι αφορά την υλοποίησή του, η Επιτροπή δύναται να διορίζει *Ευρωπαϊό* συντονιστή για περίοδο διάρκειας έως και ενός έτους με δυνατότητα ανανέωσης δύο φορές.

Τροπολογία

1. Όταν έργο κοινού ενδιαφέροντος αντιμετωπίζει σοβαρές δυσκολίες σε ό,τι αφορά την υλοποίησή του, η Επιτροπή δύναται, **όταν οι εθνικές αρχές ή οι τοπικοί και περιφερειακοί οργανισμοί δεν μπορούν να επιτύχουν εγκαίρως συμφωνία, να** διορίζει *ευρωπαϊό* συντονιστή για περίοδο διάρκειας έως και ενός έτους με δυνατότητα ανανέωσης δύο φορές.

Τροπολογία 21

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 6 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Η επιλογή του Ευρωπαϊού συντονιστή γίνεται με βάση την εμπειρία του/της σε ό,τι αφορά τα ειδικά καθήκοντα που του/της ανατίθενται για το(α) εμπλεκόμενο(α) έργο(α).

Τροπολογία

3. Η επιλογή του Ευρωπαϊού συντονιστή γίνεται με βάση την εμπειρία του/της σε ό,τι αφορά τα ειδικά καθήκοντα που του/της ανατίθενται για το(α) εμπλεκόμενο(α) έργο(α). **Πριν από τον διορισμό του, ο ευρωπαίος συντονιστής και/ή οι υποψήφιοι για το αξίωμα αυτό εμφανίζονται ενώπιον της αρμόδιας επιτροπής του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.**

Τροπολογία 22

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 8 – παράγραφος 4 – εδάφιο 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Με στόχο την τήρηση των προθεσμιών που καθορίζονται στο Άρθρο 11 και τη μείωση του διοικητικού φόρτου για την ολοκλήρωση των έργων κοινού ενδιαφέροντος, εντός **εννέα μηνών** από την

Τροπολογία

Με στόχο την τήρηση των προθεσμιών που καθορίζονται στο Άρθρο 11 και τη μείωση του διοικητικού φόρτου για την ολοκλήρωση των έργων κοινού ενδιαφέροντος, εντός **δώδεκα μηνών** από

έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη λαμβάνουν μέτρα για τον εξορθολογισμό των διαδικασιών εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Τα μέτρα αυτά τελούν υπό την επιφύλαξη των υποχρεώσεων που απορρέουν από τη νομοθεσία της Ένωσης.

την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη λαμβάνουν μέτρα για τον εξορθολογισμό των διαδικασιών εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Τα μέτρα αυτά τελούν υπό την επιφύλαξη των υποχρεώσεων που απορρέουν από τη νομοθεσία της Ένωσης.

Τροπολογία 23

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Για τα έργα που διασχίζουν τα σύνορα δύο ή περισσότερων κρατών μελών, οι δημόσιες διαβουλεύσεις που πραγματοποιούνται δυνάμει τις παραγράφου 4 σε καθένα από τα εμπλεκόμενα κράτη μέλη λαμβάνουν χώρα έως και δύο μήνες μετά την πρώτη δημόσια διαβούλευση σε αυτά τα κράτη μέλη.

Τροπολογία

5. Για τα έργα που διασχίζουν τα σύνορα δύο ή περισσότερων κρατών μελών, οι δημόσιες διαβουλεύσεις που πραγματοποιούνται δυνάμει τις παραγράφου 4 σε καθένα από τα εμπλεκόμενα κράτη μέλη λαμβάνουν χώρα έως και τέσσερις μήνες μετά την πρώτη δημόσια διαβούλευση σε αυτά τα κράτη μέλη. ***Οι διαβουλεύσεις πραγματοποιούνται στις επίσημες γλώσσες των εμπλεκόμενων χωρών.***

Αιτιολόγηση

Όπως συμβαίνει και στον τομέα των μεταφορών, ο διασυνοριακός χαρακτήρας πολλών ενεργειακών υποδομών αποτελεί μια πρόσθετη πρόκληση όσον αφορά την υποχρέωση της δημόσιας διαβούλευσης. Για να επιτευχθεί η ευρεία αποδοχή του έργου χωρίς να καθυστερεί η λήψη των έκτακτων μέτρων θα πρέπει στα διασυνοριακά έργα να ορίζονται κατάλληλες προθεσμίες για τη διαβούλευση.

Τροπολογία 24

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 17 – εισαγωγή

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Η Επιτροπή δημιουργεί μια πλατφόρμα διαφάνειας σχετικά με τις εγκαταστάσεις,

Τροπολογία

Η Επιτροπή δημιουργεί μια ***διαδικτυακή*** πλατφόρμα διαφάνειας, ***σε όλες της***

εύκολα προσβάσιμη από το κοινό. Η εν λόγω πλατφόρμα περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

επίσημες γλώσσες της ΕΕ, σχετικά με τις εγκαταστάσεις, εύκολα προσβάσιμη από το κοινό. Η εν λόγω πλατφόρμα περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

Τροπολογία 25

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 17 – στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γα) πληροφορίες σχετικά με τον ενημερωμένο κατάλογο έργων κοινού ενδιαφέροντος·

Τροπολογία 26

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 17 – στοιχείο γ β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γβ) πληροφορίες σχετικά με το έργο των περιφερειακών ομάδων, περιλαμβανομένων των συνδέσμων που οδηγούν στο έργο των περιφερειακών ομάδων.

Τροπολογία 27

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα I – τίτλος 4 – σημείο -10 (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(-10) Δίκτυο μεταφορικών υποδομών για την παροχή πηγών ενέργειας με στόχο τη μείωση των εκπομπών CO₂:

ανάπτυξη και κατασκευή δικτύων υποδομών για τον ενεργειακό εφοδιασμό,

τα οποία συμβάλλουν στη μείωση των εκπομπών στον τομέα των μεταφορών (υδρογόνο, ηλεκτρικά αυτοκίνητα, σταθμοί αλλαγής μπαταριών) τόσο στα αστικά κέντρα όσο και στις μετακινήσεις μεγάλων αποστάσεων.

Συμμετέχοντα κράτη μέλη: όλα.

Αιτιολόγηση

Όσον αφορά τα διευρωπαϊκά δίκτυα ενέργειας (ΔΕΔ-Ε) είναι σημαντικό να στραφούμε προς τη δημιουργία και κατασκευή υποδομών ενεργειακού εφοδιασμού που να συμβάλλουν στη μείωση των εκπομπών CO₂ στον τομέα των μεταφορών. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι το υδρογόνο-οι σταθμοί φόρτισης μπαταριών και το σύστημα ανταλλαγής μπαταριών, το οποίο έχει πρόσφατα χρηματοδοτηθεί από τα κονδύλια των ΔΕΔ-Ε ως καινοτόμο σχέδιου. (Greening European Transportation Infrastructure for Electric Vehicles).

Τροπολογία 28

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα II – σημείο 1 – εδάφιο ε α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

εα) η σχετική υποδομή ενεργειακού εφοδιασμού ηλεκτρικών ή υβριδικών οχημάτων·

Τροπολογία 29

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα II – σημείο 1 – εδάφιο ε β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

εβ) λιμενικές εγκαταστάσεις για τον εφοδιασμό των πλοίων στα λιμάνια με ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται στη στεριά, αντί για ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται στα πλοία με τη χρήση των μηχανών τους·

Τροπολογία 30

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα III – μέρος 1 – σημείο 1 – εδάφιο 3 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(3α) κάθε ομάδα δημοσιεύει τις ημερήσιες διατάξεις και τα πρακτικά των συνεδριάσεών της στο διαδίκτυο.

Τροπολογία 31

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα IV – σημείο 4 – στοιχείο στ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

στα) τη δυνατότητα χρήσης σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό εφαρμογών ηλεκτρικής ενέργειας με χαμηλές εκπομπές άνθρακα, όπως είναι τα ηλεκτρικά οχήματα, μέσω προηγμένων τεχνικών μέτρων και παρεμβάσεων στην αγορά·

Τροπολογία 32

Πρόταση κανονισμού

Παράρτημα IV – σημείο 5 – στοιχείο γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(γ) Η αποδοτική και βιώσιμη χρήση των πόρων υπολογίζεται εκτιμώντας το βαθμό στον οποίο το έργο αξιοποιεί τις υφιστάμενες υποδομές και συμβάλλει στην ελαχιστοποίηση των επιβαρύνσεων και κινδύνων που οφείλονται στο περιβάλλον και την κλιματική αλλαγή.

(γ) Η αποδοτική και βιώσιμη χρήση των πόρων υπολογίζεται εκτιμώντας το βαθμό στον οποίο το έργο αξιοποιεί τις υφιστάμενες υποδομές και συμβάλλει στην ελαχιστοποίηση των επιβαρύνσεων και κινδύνων που οφείλονται στο περιβάλλον και την κλιματική αλλαγή, **όπως για παράδειγμα μέσω της αντικατάστασης των πιο επιρρεπών στους κινδύνους μέσω μεταφοράς, όπως τα δεξαμενόπλοια, από λιγότερο επικίνδυνους τρόπους μεταφοράς.**

Τροπολογία 33

Πρόταση κανονισμού Παράρτημα VI – σημείο 3 – στοιχείο δ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

***δα) τις δυνατότητες υποβολής
καταγγελιών στις αρμόδιες αρχές ή το
δικαίωμα προσφυγής.***

Αιτιολόγηση

Όσον αφορά τη νομιμότητα και την ευρεία αποδοχή των έργων, είναι σημαντικό να προσδιοριστούν τα πιθανά δικαιώματα προσφυγής και οι αρμόδιες αρχές.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Τίτλος	Διευρωπαϊκές ενεργειακές υποδομές, και κατάργηση της απόφασης αριθ. 1364/2006/EK
Έγγραφο αναφοράς	COM(2011)0658 – C7-0371/2011 – 2011/0300(COD)
Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	ITRE 15.11.2011
Γνωμοδοτική(ές) επιτροπή(ες) Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	TRAN 15.11.2011
Εισηγητής(ές) Ημερομηνία ορισμού	Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz 24.1.2012
Εξέταση στην επιτροπή	27.3.2012
Ημερομηνία έγκρισης	8.5.2012
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+: 41 –: 0 0: 1
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	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, 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 Țicău, Giommara Uggias, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Artur Zasada, Γεώργιος Κουμουτσάκος
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Michel Dantin, Eider Gardiazábal Rubial, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke, Σπύρος Δανέλλης
Αναπληρωτές (άρθρο 187, παρ. 2) παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Janusz Wojciechowski