



7.9.2016

## **STANOVISKO**

Výboru pro dopravu a cestovní ruch

pro Výbor pro průmysl, výzkum a energetiku

o strategii EU pro zkapalněný zemní plyn a skladování plynu  
(2016/2059(INI))

Navrhovatelka: Cláudia Monteiro de Aguiar

PA\_NonLeg

## NÁVRHY

Výbor pro dopravu a cestovní ruch vyzývá Výbor pro průmysl, výzkum a energetiku jako věcně příslušný výbor, aby do svého návrhu usnesení začlenil tyto návrhy:

1. vítá strategii Komise k podpoře používání zkapalněného zemního plynu (LNG) jakožto alternativního paliva v dopravě, kde nahrazuje více znečišťující tradiční paliva, avšak nečiní tak na úkor využívání energie z obnovitelných zdrojů, a to za podmínky, že je produkován udržitelnou cestou a přispívá k cíli dekarbonizace dopravy; poukazuje na environmentální výhody kombinovaného využití LNG v dopravě s udržitelným zkapalněným biometanem vyráběným z odpadů a zbytků;
2. zdůrazňuje, že strategie EU pro LNG musí být v souladu s rámcovou strategií pro odolnou energetickou unii a musí podporovat zvýšenou bezpečnost dodávek energie, dekarbonizaci, dlouhodobou udržitelnost hospodářství a stanovování dostupných a konkurenceschopných cen energie pro spotřebitele; dále zdůrazňuje, že tato strategie musí zapadat do širšího rámce evropských priorit v oblasti klimatu a energetiky a musí se soustředit na snížení poptávky, energetickou účinnost a postupný ústup od fosilních paliv;
3. zdůrazňuje, že využití LNG v těžkých nákladních vozidlech, námořních lodích a plavidlech vnitrozemské plavby může snížit emise různých znečišťujících látek (Ox, Nox a částic) a v případě lodní dopravy tomuto odvětví může umožnit, aby v kontrolních oblastech emisí i mimo ně splnilo požadavky vyplývající z mezinárodních a evropských environmentálních právních předpisů související se snížením obsahu síry a dusíku v lodních palivech;
4. zdůrazňuje, že využití LNG může rovněž přinést snížení emisí skleníkových plynů z námořní a silniční dopravy, jestliže se vynaloží veškeré úsilí, aby se na minimum omezil únik metanu v rámci celého životního cyklu paliv, včetně produkce, distribuce a spalování; vyzývá proto k přijetí vhodných opatření ke snížení úniků metanu v celém řetězci LNG využitím nejlepších dostupných technologií a k zajištění odpovídajícího financování výzkumu a vývoje v této oblasti;
5. znovu připomíná, že Parlament opakovaně vyzýval ke splnění závazných cílů v oblasti klimatu a energetiky spočívajících ve snížení domácích emisí skleníkových plynů alespoň o 40 %, využívání obnovitelných zdrojů energie alespoň z 30 % a 40 % zvýšení energetické účinnosti do roku 2030, a to prostřednictvím cílů pro jednotlivé členské státy;
6. konstatuje, že LNG a především stlačený zemní plyn (CNG) představuje rovněž udržitelné řešení v oblasti veřejné dopravy, které je již k dispozici a které může přispět ke snížení znečištění ovzduší a hluku, což může vést ke zlepšení životních podmínek především v městských aglomeracích;
7. konstatuje, že i když LNG a CNG mohou představovat použitelná dočasná řešení, pokud jde o snižování environmentálních dopadů dopravy, budou z dlouhodobého hlediska přínosem pouze tehdy, bude-li současně probíhat přechod na využívání zkapalněného bioplynu (LBG) a zároveň budou podporovány další formy energie z obnovitelných zdrojů, a to i zajištěním interoperability systémů LNG a LBG;
8. zdůrazňuje, že účinná síť infrastruktury plnicích stanic je nezbytnou podmínkou pro

podstatné rozšíření LNG coby alternativního paliva v odvětví dopravy; vyzývá Komisi a členské státy, aby vytvořily pobídky pro rozvoj takovéto infrastruktury s cílem odstranit existující mezery v poskytování a vytvořit a dokončit dodavatelskou síť;

9. vyzývá členské státy, aby provedly směrnici 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva ze dne 18. listopadu 2016 ve stanovených lhůtách, především pokud jde o zřizování plnicích stanic LNG, a to přinejmenším v rámci stávající hlavní sítě TEN-T, aby se tak umožnil provoz těžkých nákladních vozidel využívajících LNG v celé Unii, a v námořních a vnitrozemských přístavech, aby se tak plavidlům vnitrozemské plavby a námořním lodím umožnil provoz v celé hlavní síti TEN-T; připomíná, že by členské státy ve svých národních politických rámcích měly v těsné spolupráci se svými regionálními a místními orgány posoudit, zda je třeba instalovat plnicí stanice LNG v přístavech mimo hlavní síť TEN-T, a zdůrazňuje, že toto posouzení by mělo zahrnovat podrobnou analýzu nákladů a přínosů; vyzývá rovněž Komisi, aby posoudila, zda jsou stávající finanční nástroje vhodné k tomu, aby podpořily budování plnicích stanic LNG v přístavech v rámci hlavní sítě TEN-T i mimo ni;
10. vyzývá také členské státy, aby zajistily provedení směrnice 2014/94/EU, pokud jde o zřízení plnicích stanic CNG, a umožnily tak provoz motorových vozidel využívajících toto palivo v městských/předměstských aglomeracích a jiných hustě obydlených oblastech, a to přinejmenším v rámci stávající hlavní sítě TEN-T, díky čemuž se umožní provoz těchto vozidel v celé Unii;
11. zdůrazňuje, že je třeba stanovit společné technické specifikace pro plnicí stanice LNG pro námořní plavidla, plavidla vnitrozemské plavby a motorová vozidla, jak stanoví směrnice 2014/94/EU; požaduje přísná harmonizovaná pravidla v oblasti bezpečnosti a zaškolování pro skladování a doplňování LNG a jeho využití na palubě pro celou Unii, která by rovněž umožňovala souběžné doplňování a manipulaci s nákladem; konstatuje, že činnost by měla probíhat za těsné spolupráce s Mezinárodní námořní organizací (IMO) a s Evropskou agenturou pro námořní bezpečnost (EMSA);
12. zdůrazňuje, že je třeba zajistit odpovídající financování pro výzkum a vývoj zaměřený na zlepšení technologií pro plavidla vnitrozemské plavby, námořní plavidla a motorová vozidla, aby se rychle vytvořilo nízkouhlíkové loďstvo a nízkouhlíkový vozový park, a pro vývoj samoobslužných systémů pro instalaci plnicích stanic LNG; vyzývá rovněž Komisi a členské státy, aby vytvořily pobídky pro vývoj plavidel a motorových vozidel využívajících jako palivo LNG nebo úpravu plavidel a vozidel používajících tradiční paliva, která jim umožní používat LNG;
13. vyzývá Komisi a členské státy, aby vytvořily pobídky pro přepravu LNG po železnici, neboť to jak uleví silniční dopravě, tak to přispěje k ekologické a bezpečné přepravě udržitelného zdroje energie/paliva s nízkým obsahem škodlivých látek;
14. vyzývá Komisi, aby revidovala směrnici 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel s cílem vytvořit důraznější pobídky pro veřejné zadavatele a jiné zadavatele a provozovatele, aby při nákupu vozidel pro silniční dopravu zohledňovali využívání energie a dopad na životní prostředí, čímž by se podpořila obnova vozového parku a současně se podnítilo větší využívání náhradních paliv, jako je LNG a bioplyn;
15. vyzývá Komisi, aby v souvislosti se směrnicí o jakosti paliv stanovila nový cíl pro snížení

intenzity emisí skleníkových plynů po dobu životního cyklu paliv používaných v dopravě, mimo jiné s ohledem na podporu LNG a bioplynu, jejichž intenzita emisí po dobu životního cyklu je nižší než u konvenčních paliv;

16. vyzývá Komisi, aby po konzultaci se zúčastněnými stranami zvažila, zda by vedle nařízení (ES) č. 443/2009, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily, nebylo možné stanovit ekvivalent CO<sub>2</sub> pro emise uhlovodíků, zejména s ohledem na informování spotřebitelů;
17. poukazuje na to, že předpokládaný dramatický nárůst celosvětových dodávek LNG o přibližně 50 % během nadcházejících několika let a v důsledku toho nižší ceny představují pro Unii významnou příležitost, zejména pokud jde o zabezpečení dodávek plynu a odolnost;
18. vyzývá EU k dokončení vnitřního trhu s plynem, aby mohla vysílat správné cenové signály – jednak kvůli nasměrování dodávek LNG tam, kde jsou zapotřebí, a jednak kvůli umožnění nezbytných investic do infrastruktury;
19. vyzývá EU, aby zintenzívnila úsilí o úzkou spolupráci s mezinárodními partnery s cílem prosazovat volné, likvidní a transparentní celosvětové trhy s LNG;
20. zdůrazňuje, že přístup k LNG je třeba zajistit i na přeshraniční úrovni a že skladování zkapalněného zemního plynu tudíž musí být založeno na transparentní a nediskriminační struktuře sazeb odsouhlasené členskými státy;
21. zdůrazňuje význam plnicích stanic LNG v námořních a vnitrozemských přístavech pro podporu multimodality, neboť je mohou využívat námořní plavidla, plavidla vnitrozemské plavby i těžká nákladní vozidla zajišťující další přepravu paliva po souši; naléhavě vyzývá vnitrostátní a regionální provozovatele, aby úzce spolupracovali s cílem rozšířit víceúčelovost a využitelnost infrastruktury pro LNG;
22. konstatuje, že v současnosti není rozmístění terminálů LNG v rámci EU optimální; zdůrazňuje, že námořní přístavy plní důležitou úlohu při optimalizaci distribuce LNG v rámci Unie, neboť představují uzly LNG; vyzývá ke zřízení dlouhodobého a stabilního finančního rámce a vytvoření trvalých příležitostí v oblasti financování prostřednictvím Evropského fondu pro strategické investice (EFSI), nástroje pro propojení Evropy (CEF) a jeho součinnosti mezi dopravním a energetickým sektorem, mořských dálnic, programu Horizont 2020, evropských strukturálních a investičních fondů a Evropské investiční banky;
23. zdůrazňuje, že nařízení o TEN-E spolu s nástrojem pro propojení Evropy představují vhodný politický rámec také pro podporu infrastruktury EU pro plyn, a to včetně přenosu, terminálů pro LNG a ukládání, což výrazně usnadňuje určení projektů, které EU potřebuje, i zajištění jejich realizace;
24. vyzývá Komisi, aby společně s členskými státy označila zařízení pro skladování plynu s regionálním významem a aby včas zajistila finanční podporu pro prosazení nejúčinnější výstavby a využití infrastruktury nebo zlepšení stávajících kapacit;
25. domnívá se, že při výběru budoucích umístění nových terminálů LNG nebo

modernizaci/posílení kapacity stávajících terminálů pro LNG za podpory z fondů EU by měla být zohledňována zásada zeměpisné vyváženosti; zdůrazňuje, že je třeba zvážit veškeré ekonomické aspekty nových terminálů a přijmout nákladově nejvíce účinná řešení, aby mohly členské státy těžit z přístupu na mezinárodní trhy s LNG, ať už přímo nebo prostřednictvím jiných členských států;

26. vyzývá Komisi a členské státy, aby připravily nákladově účinná environmentálně udržitelná řešení pro distribuci a skladování LNG v Unii, především v jejich nejbližších regionech, a pro odpovídající financování a zajistily tak finančně dostupné ceny pro koncové uživatele; zdůrazňuje, že je třeba zvážit veškerá stávající řešení týkající se skladování a distribuce LNG, a to především na ostrovech, včetně řešení, jako jsou virtuální plynovody, infrastruktura malého rozsahu a využívání plavidel přepravujících LNG, přičemž je třeba vzít v potaz potenciální vývoj poptávky po tomto palivu;
27. zdůrazňuje, že strategie by měla zahrnovat rovněž používání LNG coby alternativy k rozvíjení infrastruktury distribuci a přenos plynů v oblastech, kde v současnosti není nákladově efektivní; konstatuje, že malá zařízení na LNG mohou představovat nejvhodnější infrastrukturu pro širší využívání LNG v oblastech, kde investice do infrastruktury pro plyn nejsou ziskové, včetně širšího využívání plynů k výrobě tepla a tím i ke snížení emisí z nízko položených zdrojů;
28. zdůrazňuje, že při investicích do infrastruktury LNG nebo infrastruktury pro plyn je třeba se vyhnout riziku vytváření překážek pro využívání technologií pro nefosilní zdroje nebo uvíznutí aktiv ve vztahu k infrastruktuře fosilních paliv; zdůrazňuje, že je třeba posoudit alternativy k dodávkám LNG, regionální možnosti a řešení udržitelná z hlediska životního prostředí a podporovat co nejúčinnější využití stávajících terminálů LNG s přeshraniční perspektivou; zdůrazňuje, že je třeba upřednostňovat řešení založená na trhu, která reagují na skutečnou poptávku po plynu, a další rozvoj/posílení propojení;
29. podtrhuje význam regionální spolupráce při budování nových terminálů pro LNG a zdůrazňuje, že členské státy, které mají přístup k moři, by měly úzce spolupracovat s vnitrozemskými státy; zdůrazňuje, že v tomto ohledu by optimální využívání koridorů západ-východ a jih-sever s posílenou kapacitou zpětného toku umožnilo přepravu LNG do zemí, jež nemají přímý přístup k terminálům pro znovuzplyňování;
30. žádá Komisi, aby společně s členskými státy a jejich regiony vypracovala společný projekt „Modré koridory LNG pro ostrovy“ pro námořní odvětví včetně přístavů v globální síti TEN-T, aby vznikla potřebná infrastruktura pro LNG a aby se tato síť propojila s hlavní sítí TEN-T;
31. vyzývá k rychlému provedení klíčových projektů společného zájmu, které již byly schváleny, zejména těch, jež zajistí propojení trhu s plynem na Iberském poloostrově se zbytkem Evropy;
32. vítá, že významné projekty týkající se LNG (např. koridor sever-jih) jsou definovány jako projekty společného zájmu; vyzývá Komisi, aby do plánování další výstavby plynovodů a sítě TEN-T plně zapojila balkánské země a zajistila tak, že energetické odvětví EU bude mít v tomto regionu klíčovou úlohu;

33. zdůrazňuje význam zabezpečení dodávek do členských států v oblasti Černého moře, které má stále větší potenciál pro další rozvoj projektů týkajících se LNG, jejichž cílem je přeprava zemního plynu z oblasti Kaspického moře do Evropy;
34. zdůrazňuje, že je důležité dále rozšířit infrastrukturu pro dodávky plynu prostřednictvím koridoru z východního Středomoří a prověřit možnosti rozvoje jeho kapacity, tak aby se stal terminálovým uzlem LNG ve Středomoří,

**VÝSLEDEK KONEČNÉHO HLASOVÁNÍ  
VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO**

<b>Datum přijetí</b>	1.9.2016
<b>Výsledek konečného hlasování</b>	+: 38 -: 5 0: 0
<b>Členové přítomní při konečném hlasování</b>	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Nilsson, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Ziļe, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
<b>Náhradníci přítomní při konečném hlasování</b>	Ivo Belet, Michael Gahler, Karoline Graswander-Hainz, Werner Kuhn, Jozo Radoš, Henna Virkkunen
<b>Náhradníci (čl. 200 odst. 2) přítomní při konečném hlasování</b>	Urszula Krupa