



Komisja Transportu i Turystyki

2016/2059(INI)

7.9.2016

OPINIA

Komisji Transportu i Turystyki

dla Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii

w sprawie strategii UE dotyczącej skroplonego gazu ziemnego i
magazynowania gazu
(2016/2059(INI))

Sprawozdawczyni komisji opiniodawczej: Cláudia Monteiro de Aguiar

PA_NonLeg

WSKAZÓWKI

Komisja Transportu i Turystyki zwraca się do Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii, jako komisji przedmiotowo właściwej, o uwzględnienie w końcowym tekście projektu rezolucji następujących wskazówek:

1. z zadowoleniem przyjmuje strategię Komisji mającą na celu wspieranie wykorzystania LNG jako paliwa alternatywnego w transporcie tam, gdzie zastępuje on powodujące większe zanieczyszczenia paliwa konwencjonalne oraz nie wypiera odnawialnych źródeł energii, o ile jest ono produkowane w zrównoważony sposób i przyczynia się do realizacji celu, jakim jest dekarbonizacja transportu; podkreśla korzyści dla środowiska płynące z łączenia LNG wykorzystywanego w transporcie z płynnym biometanem pozyskiwanym w zrównoważony sposób z odpadów i innych pozostałości;
2. podkreśla, że strategia UE dotycząca LNG musi być spójna ze strategią ramową na rzecz stabilnej unii energetycznej i wspierać zwiększone bezpieczeństwo dostaw energii, dekarbonizację, długoterminową stabilność gospodarki oraz zagwarantowanie konsumentom rozsądnych i konkurencyjnych cen energii; ponadto podkreśla, że strategia powinna zostać dostosowana do szerszych europejskich celów i priorytetów klimatyczno-energetycznych i być zgodna z założeniami porozumienia COP21, kładąc jednocześnie nacisk na ograniczenie zapotrzebowania, poprawę efektywności energetycznej oraz wycofywanie paliw kopalnych;
3. zwraca uwagę na to, że wykorzystanie LNG w pojazdach ciężarowych, statkach morskich i statkach żeglugi śródlądowej może przyczynić się do ograniczenia emisji różnych zanieczyszczeń (SO_x, NO_x i cząstek stałych), a w przypadku żeglugi może umożliwić tej branży spełnienie wymogów unijnego i międzynarodowego prawa o ochronie środowiska dzięki zmniejszeniu zawartości siarki i azotu w paliwach żeglugowych stosowanych w obszarach kontroli emisji i poza nimi;
4. podkreśla, że wykorzystanie LNG może prowadzić do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu morskiego i drogowego, pod warunkiem że podjęte zostaną wszelkie skuteczne środki, aby zminimalizować wyciek metanu przez cały cykl życia paliwa, w tym na etapie produkcji, dystrybucji i spalania; dlatego wzywa do podjęcia odpowiednich środków, aby zminimalizować wyciekanie metanu w całym procesie LNG poprzez zastosowanie najlepszych dostępnych technologii i stosowne finansowanie prowadzonych w tym celu prac badawczo-rozwojowych;
5. przypomina, że Parlament wielokrotnie wzywał do wprowadzenia wiążących celów klimatyczno-energetycznych na rok 2030, zakładających ograniczenie emisji gazów cieplarnianych w państwach członkowskich o co najmniej 40%, udział energii ze źródeł odnawialnych na poziomie przynajmniej 30% oraz 40% w zakresie efektywności energetycznej, przy czym cele te należy osiągnąć za pomocą indywidualnych celów krajowych;
6. zauważa, że LNG, a zwłaszcza sprężony gaz ziemny (CNG), stanowi również praktyczne i dostępne już rozwiązanie dla sektora transportu publicznego, które może pomóc zmniejszyć zanieczyszczenie powietrza i zagrożenie hałasem, poprawiając tym samym warunki życia, zwłaszcza w aglomeracjach miejskich;

7. zauważa, że chociaż LNG i CNG mogą stanowić praktyczne rozwiązania przejściowe do ograniczenia wpływu transportu na środowisko, ich wykorzystanie przyniesie długoterminowe korzyści tylko wtedy, gdy płynne przejście do korzystania ze skroplonego biogazu (LBG) i innych form energii odnawialnej będzie jednocześnie wspierane także poprzez zapewnienie interoperacyjności pomiędzy systemami LNG i LBG;
8. podkreśla, że wydajna sieć infrastruktury do tankowania stanowi warunek konieczny znacznego wykorzystania LNG jako alternatywnego paliwa w sektorze transportu; wzywa Komisję i państwa członkowskie do tworzenia zachęt do rozwoju tego rodzaju infrastruktury, aby wyeliminować istniejące luki w zaopatrzeniu i stworzyć pełną sieć dostaw;
9. wzywa państwa członkowskie do transpozycji dyrektywy 2014/94/UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych do dnia 18 listopada 2016 r. oraz do zapewnienia jej wdrożenia w wyznaczonym terminie, w szczególności w odniesieniu do utworzenia punktów tankowania LNG przynajmniej wzdłuż istniejącej sieci bazowej TEN-T, aby umożliwić silnikowym pojazdom ciężarowym napędzanym LNG przemieszczanie się na terenie Unii, a także w portach morskich i śródlądowych, aby umożliwić jednostkom żeglugi śródlądowej lub statkom morskim napędzanym LNG poruszanie się po całej sieci bazowej; przypomina, że państwa członkowskie, w ramach swojej polityki krajowej i w ścisłej współpracy z władzami regionalnymi i lokalnymi, powinny ocenić, czy potrzebne jest zainstalowanie punktów tankowania LNG w portach poza siecią bazową, a także podkreśla, że ocena ta powinna zawierać dokładną analizę kosztów i korzyści; domaga się również, aby Komisja dokonała oceny, czy istniejące instrumenty finansowe są odpowiednie do wspierania budowy punktów tankowania LNG w portach poza siecią bazową TEN-T;
10. apeluje również do państw członkowskich o zapewnienie wdrożenia dyrektywy 2014/94/UE w odniesieniu do utworzenia punktów tankowania CNG na terenie aglomeracji miejski/podmiejskich, a także na innych gęsto zaludnionych obszarach, aby umożliwić pojazdom silnikowym napędzanym tym paliwem przemieszczanie się po nich, oraz przynajmniej wzdłuż istniejącej sieci bazowej TEN-T, aby umożliwić tym pojazdom przemieszczanie się na terenie Unii;
11. podkreśla potrzebę ustanowienia wspólnych specyfikacji technicznych dla punktów tankowania LNG przeznaczonych dla statków morskich, statków żeglugi śródlądowej i pojazdów silnikowych, jak przewidziano w dyrektywie 2014/94/UE; domaga się rygorystycznych i zharmonizowanych przepisów bezpieczeństwa i szkoleń związanych z magazynowaniem, bunkrowaniem i użytkowaniem LNG na pokładzie na terenie Unii, umożliwiających zarazem jednoczesne bunkrowanie i przewóz ładunków; zauważa, że takie prace powinny być prowadzone w ścisłej współpracy z Międzynarodową Organizacją Morską (IMO) i Europejską Agencją Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA);
12. podkreśla, że należy zapewnić odpowiednie finansowanie prac badawczo-rozwojowych prowadzonych w celu opracowania doskonalszych technologii dla statków żeglugi śródlądowej, statków morskich i pojazdów silnikowych, które umożliwią szybsze przejście na flotę niskoemisyjną, oraz stworzenia systemów bezałogowych umożliwiających instalację punktów tankowania LNG; wzywa również Komisję i państwa

członkowskie, by tworzyły zachęty do prowadzenia prac rozwojowych nad statkami i pojazdami silnikowymi napędzanymi LNG lub do modernizacji pojazdów napędzanych paliwami konwencjonalnymi, aby mogły wykorzystywać LNG;

13. wzywa Komisję i państwa członkowskie, by tworzyły zachęty do transportu LNG koleją, gdyż zarówno ograniczy to transport drogowy, jak i przyczyni się do przyjaznego środowiska i bezpiecznego transportu paliwa produkowanego zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju i charakteryzującego się niską zawartością substancji zanieczyszczających;
14. zwraca się do Komisji Europejskiej o dokonanie przeglądu dyrektywy 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego w celu zwiększenia zachęt dla instytucji zamawiających, jednostek zamawiających oraz niektórych podmiotów do uwzględniania podczas zakupu pojazdów transportu drogowego skutków energetycznych i środowiskowych, tak aby przy odnawianiu parku samochodowego promować pojazdy użytkujące paliwa zastępcze, takie jak LNG i biogaz;
15. apeluje do Komisji o określenie w dyrektywie w sprawie jakości paliw nowego celu dotyczącego ograniczenia intensywności emisji gazów cieplarnianych w cyklu życia paliw używanych w transporcie, aby promować LNG i biogaz, których intensywność emisji w cyklu życia jest mniejsza w porównaniu z paliwami konwencjonalnymi;
16. apeluje do Komisji o ocenę – po zasięgnięciu opinii zainteresowanych stron – możliwości wprowadzenia – jak ma to miejsce w przypadku rozporządzenia 443/2009 określającego normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych – ekwiwalentu CO₂ w odniesieniu do emisji węglowodorów do celów informowania konsumentów;
17. zwraca uwagę, iż perspektywa gwałtownego ok. 50 % wzrostu globalnej podaży LNG w ciągu kilku najbliższych lat, a co za tym idzie niższych cen, stwarza istotną szansę dla Unii, zwłaszcza w kontekście bezpieczeństwa i odporności systemu gazowego;
18. wzywa UE do zakończenia tworzenia wewnętrznego rynku gazu, tak aby wysłać odpowiednie sygnały cenowe – zarówno w celu przyciągnięcia LNG do miejsc, w których jest to potrzebne, jak i w celu umożliwienia dokonania koniecznych inwestycji w infrastrukturę;
19. wzywa UE do zintensyfikowania wysiłków na rzecz współpracy z partnerami międzynarodowymi w celu promowania wolnych, płynnych i przejrzystych światowych rynków LNG;
20. podkreśla, że dostęp do LNG musi być ułatwiany również na szczeblu międzynarodowym i że magazynowanie LNG musi w związku z tym opierać się na przejrzystej i niedyskryminującej strukturze taryfowej uzgodnionej między państwami członkowskimi;
21. podkreśla znaczenie infrastruktury LNG w portach morskich i śródlądowych dla promowania multimodalności, gdyż mogą one być wykorzystywane przez statki morskie, statki żeglugi śródlądowej, a także pojazdy ciężarowe służące do dalszego transportu lądowego paliwa; wzywa operatorów krajowych i regionalnych do ścisłej współpracy w celu zwiększenia wielofunkcyjności i gotowości eksploatacyjnej tej infrastruktury;

22. zauważa, że obecne terminale LNG nie są optymalnie rozmieszczone w całej UE; podkreśla, że porty morskie, jako centra LNG, odgrywają ważną rolę w optymalizacji rozmieszczenia terminali LNG na terenie Unii; wzywa do wypracowania długoterminowych i stabilnych ram finansowych i ciągłych możliwości finansowania za pośrednictwem Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych (EFIS), instrumentu „Łącząc Europę” i jego synergii pomiędzy sektorami transportu i energetyki, programu „autostrad morskich” i „Horyzont 2020”, europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych oraz Europejskiego Banku Inwestycyjnego;
23. podkreśla, że rozporządzenie TEN-E, wraz z instrumentem „Łącząc Europę”, stanowi właściwe ramy polityczne służące wsparciu również infrastruktury gazowej w UE, w tym w zakresie przesyłu, terminali LNG i magazynowania, znacznie ułatwiając identyfikowanie potrzebnych w UE projektów oraz zapewniając ich realizację;
24. wzywa Komisję, aby wraz z państwami członkowskimi zidentyfikowała obiekty magazynowania gazu o znaczeniu regionalnym i zapewniła wsparcie finansowe służące promowaniu jak najwydajniejszej budowy i wykorzystania infrastruktury lub terminowego udoskonalania obecnej pojemności;
25. uważa, że przy wyborze przyszłej lokalizacji nowych terminali LNG lub modernizacji/zwiększeniu pojemności istniejących terminali LNG wspieranych ze środków UE należy uwzględnić zasadę równowagi geograficznej; podkreśla, że należy wziąć pod uwagę wszystkie uzasadnienia gospodarcze dla nowych terminali, a także przyjmując najbardziej opłacalne rozwiązania w celu umożliwienia wszystkim państwom członkowskim korzystania z dostępu do międzynarodowych rynków LNG, bezpośrednio albo za pośrednictwem innych państw członkowskich;
26. wzywa Komisję i państwa członkowskie do przedstawienia opłacalnych i zrównoważonych pod względem środowiskowym rozwiązań dotyczących dystrybucji i magazynowania LNG na terenie Unii, w szczególności w jej najbardziej oddalonych regionach, oraz odpowiedniego finansowania, aby zapewnić w ten sposób dostępne ceny użytkownikom końcowym; podkreśla konieczność przyjrzenia się wszystkim istniejącym rozwiązaniom dotyczącym magazynowania i dystrybucji LNG, takim jak rurociągi wirtualne, infrastruktura na małą skalę lub wykorzystywanie statków transportujących LNG, zwłaszcza na obszarach wyspiarskich, przy uwzględnieniu możliwej zmiany popytu na to paliwo;
27. podkreśla, iż strategia powinna obejmować także wykorzystanie LNG jako alternatywy dla rozwoju infrastruktury przesyłowej i dystrybucyjnej na obszarach, gdzie nie jest to efektywne ekonomicznie, a małe instalacje LNG mogą stanowić optymalną infrastrukturę dla zwiększenia wykorzystania gazu ziemnego w miejscach, gdzie inwestycje w infrastrukturę gazowniczą są nieopłacalne, w tym również do zwiększenia wykorzystania gazu do produkcji ciepła i ograniczenia tym samym tzw. niskiej emisji;
28. podkreśla, że w ramach inwestycji w infrastrukturę LNG lub infrastrukturę gazową należy unikać ryzyka impasu technologicznego lub osieroconych aktywów w odniesieniu do infrastruktury paliw kopalnych; podkreśla potrzebę oceny alternatywnych źródeł dostaw LNG, regionalnych opcji oraz rozwiązań zrównoważonych pod względem środowiskowym, a także promowania najbardziej wydajnego wykorzystania istniejących terminali LNG, przyjmując przy tym perspektywę transgraniczną; podkreśla, że należy

nadać priorytetowe znaczenie rozwiązaniom rynkowym odpowiadającym rzeczywistemu popytowi na gaz oraz dalszemu rozwojowi/udoskonalaniu połączeń międzysystemowych;

29. podkreśla znaczenie współpracy regionalnej przy budowie nowych terminali LNG i podkreśla, że państwa członkowskie z dostępem do morza powinny ściśle współpracować z państwami śródlądowymi; podkreśla w związku z tym, że optymalne wykorzystanie korytarzy wschód-zachód i północ-południe przy udoskonalonym odwróceniu przepływu umożliwiłoby przesył LNG do krajów, które nie mają bezpośredniego dostępu do terminalu regazyfikacji;
30. domaga się, by Komisja, wraz z państwami członkowskimi i ich regionami, stworzyła wspólny projekt „Błękitnych korytarzy LNG dla wysp” w sektorze transportu morskiego, w tym portów kompleksowej sieci TEN-T, w celu zapewnienia niezbędnej infrastruktury LNG oraz powiązania tej sieci z siecią bazową TEN-T;
31. domaga się szybkiego wdrożenia kluczowych projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, które zostały już uzgodnione, zwłaszcza projektów, które zapewnią integrację rynku gazu na Półwyspie Iberyjskim z pozostałą częścią Europy;
32. z zadowoleniem przyjmuje, że istotne projekty LNG (np. korytarz północ-południe) są określane jako projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania; domaga się, by Komisja, planując dalszą budowę gazociągów oraz sieci TEN-E, w pełni uwzględniła kraje Bałkanów, tak aby unijny sektor energii odgrywał kluczową rolę w regionie;
33. podkreśla znaczenie bezpieczeństwa dostaw w państwach członkowskich w regionie Morza Czarnego, które dysponują coraz większym potencjałem dalszego rozwoju projektów LNG ukierunkowanych na transport gazu ziemnego z regionu Morza Kaspijskiego do Europy;
34. podkreśla znaczenie dalszego rozwoju infrastruktury dostaw gazu z korytarza gazowego we wschodniej części regionu Morza Śródziemnego oraz zbadania możliwości rozwijania jego potencjału, aby stał się śródziemnomorskim centrum terminali LNG.

WYNIK GŁOSOWANIA KOŃCOWEGO W KOMISJI OPINIODAWCZEJ

Data przyjęcia	1.9.2016
Wynik głosowania końcowego	+: 38 -: 5 0: 0
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	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 Zile, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego	Ivo Belet, Michael Gahler, Karoline Graswander-Hainz, Werner Kuhn, Jozo Radoš, Henna Virkkunen
Zastępcy (art. 200 ust. 2) obecni podczas głosowania końcowego	Urszula Krupa