EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2021.7.14.
COM(2021) 562 final

2021/0210 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri közlekedésben való alkalmazásáról, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SEC(2021) 562 final} - {SWD(2021) 635 final} - {SWD(2021) 636 final}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

Azáltal, hogy az EU külkereskedelmi volumenének mintegy 75 %-át és az EU belső kereskedelmi volumenének 31 %-át teszi ki, a tengeri közlekedés az európai közlekedési rendszer alapvető eleme, és döntő szerepet játszik az európai gazdaságban. Évente mintegy 400 millió utas száll hajóra vagy lép partra az uniós kikötőkben, köztük mintegy 14 millió utas üdülő hajókon. A tengeri közlekedés fontos szerepet tölt be a szigeteknek és a tengeri peremterületeknek az egységes piac többi részével való összeköttetésének biztosításában[1]. A hatékony tengeri közlekedési összeköttetések elengedhetetlenek az uniós polgárok mobilitásához, az uniós régiók fejlődéséhez és az EU gazdaságának egészéhez.

A tengeri közlekedési ágazat nyitott piacokkal és nemzetközi versennyel jellemzett környezetben működik. Az EU-n belüli tengeri közlekedési szolgáltatások valamennyi uniós hajótulajdonos számára nyitva állnak, az uniós tagállamok közötti, valamint az uniós tagállamok és harmadik országok (nem uniós országok) közötti tengeri szállítási szolgáltatásokat pedig bármely állampolgársággal rendelkező gazdasági szereplő nyújthatja. A hajóüzemeltetők és hajózási társaságok számára biztosított egyenlő versenyfeltételek elengedhetetlenek a tengeri közlekedés uniós piacának megfelelő működéséhez.

2020 szeptemberében a Bizottság javaslatot fogadott el az üvegházhatású gázok kibocsátásának legalább 55 %-os csökkentésére 2030-ig[2], és az EU-t arra a felelős pályára állította, hogy 2050-re klímasemlegessé váljon. A klímasemlegesség eléréséhez a közlekedésből származó kibocsátások 90 %-os csökkentésére van szükség 2050-ig. Valamennyi közlekedési módnak, beleértve a tengeri közlekedést is, hozzá kell járulnia a csökkentési erőfeszítésekhez.

A nemzetközi tengeri közlekedés szén-dioxid-kibocsátásának jelentős csökkentéséhez kevesebb energia (az energiahatékonyság növelése) és tisztább energiaforrások (megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok) használata egyaránt szükséges. A 2030-ra vonatkozó éghajlat-politikai céltervről szóló közlemény[3] kifejti, hogy: *„Mind a légi közlekedési, mind a tengerhajózási ágazatnak fokoznia kell erőfeszítéseit a repülőgépek, hajók és működésük hatékonyságának javítása, valamint a fenntartható módon előállított megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagok használatának növelése érdekében. Ezt részletesen meg fogják vizsgálni a »ReFuelEU légiközlekedés« és »FuelEU tengerészet« kezdeményezésekkel összefüggésben, amelyek célja, hogy az érintett ágazatokban fokozzák a fenntartható alternatív üzemanyagok előállítását és terjedését. A későbbi, rohamosabb változások előkészítéseként a szükséges technológiafejlesztésnek és -kiépítésnek 2030-ig meg kell történnie”.*

A 2030-ra vonatkozó éghajlat-politikai célterv keretében értékelt szakpolitikai forgatókönyvektől függően és a fenntartható és intelligens mobilitási stratégiát támogatva a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagoknak 2030-ra a nemzetközi tengeri közlekedési tüzelőanyag-szerkezet 6–9 %-át, 2050-re pedig 86–88 %-át kell kitenniük ahhoz,

---

1 Az EU közlekedése számokban, 2020. évi statisztikai zsebkönyv, https://ec.europa.eu/transport/media/media-corner/publications_en

2 COM(2020) 563 final.

3 COM(2020) 562 final.

hogy hozzájáruljanak az uniós gazdaság egészére vonatkozó ÜHG-kibocsátáscsökkentési célok eléréséhez[4].

A közös közlekedéspolitika rögzíti, hogy a közlekedési ágazatban növelni kell a megújuló energiaforrások részarányát a villamosítás, a fejlett bioüzemanyagok és más megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok fejlesztése révén, egy holisztikus és integrált megközelítés részeként, és hogy a hidrogénalapú szintetikus üzemanyagok kulcsfontosságúak lesznek a dekarbonizáció szempontjából, különösen a légi közlekedési és a tengerhasznosítási ágazatban.

Nemzetközi szinten is jelen van az a törekvés, hogy a tengeri közlekedési ágazat tisztább üzemanyagokat használjon. 2018-ban a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) elfogadta a hajók ÜHG-kibocsátásának csökkentésére vonatkozó kezdeti stratégiáját. Az azonosított lehetséges rövid távú intézkedések jegyzékében az IMO az alternatív alacsony kibocsátású és karbonsemleges üzemanyagok elterjedésének előmozdítását, valamint a part menti villamos energia biztosítását tüntette fel.

Jelenleg a tengerhasznosítási ágazatban az tüzelőanyag-szerkezet teljes mértékben a fosszilis tüzelőanyagokra támaszkodik. Ez azzal magyarázható, hogy az üzemeltetők nem kapnak elegendő ösztönzést a kibocsátások csökkentésére, és az ágazatban nem állnak rendelkezésre a fosszilis tüzelőanyagok fejlett, megfizethető és globálisan hasznosítható technológiai alternatívái. Számos piaci hiányosság részben okozza és erősíti ezeket a problémákat. Ezek közé tartoznak a következők:

– a tüzelőanyagok kínálata, elosztása és kereslete közötti kölcsönös függőségek,

– a jövőbeli szabályozási követelményekre vonatkozó információk hiánya,

– az eszközök (a hajók és a tüzelőanyag-vételezési infrastruktúra) hosszú élettartama.

A „FuelEU” tengerészeti kezdeményezés közös uniós szabályozási keretet javasol a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok arányának növelése érdekében a nemzetközi tengeri közlekedés tüzelőanyag-szerkezetében anélkül, hogy akadályokat állítana az egységes piac elé.

Az egységes piac lehetséges akadályaival, az üzemeltetők közötti verseny torzulásával és a kereskedelmi útvonalak eltérítésével kapcsolatos megfontolások különösen fontosak a tüzelőanyag-szükségletek szempontjából, mivel az üzemanyagköltségek a hajóüzemeltetők költségeinek jelentős részét teszik ki. Az üzemanyagköltségeknek a hajók üzemeltetési költségeihez viszonyított aránya a kis tartályhajók fuvardíjának körülbelül 35 %-ától a konténeres/ömlesztett árut szállító hajók esetében kb. 53 %-ig terjedhet. Ezért a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok árának változása jelentősen befolyásolhatja a hajóüzemeltetők gazdasági teljesítményét.

Ugyanakkor továbbra is magas a fosszilis eredetű hagyományos tengeri közlekedésben használt tüzelőanyagok és az alacsony kibocsátású megújuló tüzelőanyagok közötti árkülönbség. A versenyképesség fenntartása érdekében, miközben az ágazatot továbbra is az általa elkerülhetetlenül megvalósítandó tüzelőanyag-átállás felé tereljük, egyértelmű és egységes kötelezettségekre van szükség annak érdekében, hogy a hajók megújuló, alacsony kibocsátású tüzelőanyagokat használjanak.

[4] A szén-dioxid-árazási és szabályozási intézkedések kombinációját értékelő forgatókönyv 2030-ra 7,5 %-os, 2050-re pedig 86 %-os részarányt vetít előre.

A szabályozási keret fokozott kiszámíthatósága várhatóan ösztönözni fogja a technológiai fejlődést és a tüzelőanyag-termelést, és segíti az ágazatot abban, hogy feloldja a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok kereslete és kínálata közötti, a tyúk és a tojás kérdését idéző jelenlegi helyzetet. Egyértelmű és egységes kötelezettségekre van szükség a hajók energiafelhasználására vonatkozóan a kibocsátásáthelyezés kockázatának csökkentése érdekében, amelyre a tengeri közlekedés hajlamos az ágazat nemzetközi jellege és az EU-n kívüli üzemanyag-feltöltés lehetősége miatt. A tengeri közlekedés határokon átnyúló és globális dimenziója miatt egy közös tengerészeti rendeletet kell előnyben részesíteni egy olyan jogi kerettel szemben, amely előírja az uniós tagállamok számára, hogy az uniós jogszabályokat átültessék a nemzeti jogukba. Ez utóbbi eltérő követelményekkel és célokkal rendelkező nemzeti intézkedések sokféleségéhez vezethet.

- **Összhang a szakpolitikai terület jelenlegi rendelkezéseivel**

A „FuelEU” tengerészeti kezdeményezés annak az „intézkedéscsomagnak” a részét képezi, amelynek célja a tengeri közlekedésből származó kibocsátások kezelése az egyenlő versenyfeltételek fenntartása mellett. Ez teljes mértékben összhangban áll az „Irány az 55 %!” intézkedéscsomag részeként előterjesztett egyéb intézkedésekkel, és olyan meglévő szakpolitikai eszközökre épül, mint az (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet[5], amely létrehozza az uniós kikötőket használó nagy hajók szén-dioxid-kibocsátásának és egyéb releváns információinak nyomon követésére, jelentésére és ellenőrzésére szolgáló uniós rendszert.

A tengerhasznosítási ágazatban a mérséklési intézkedések végrehajtását akadályozó különböző és elkülönülő piaci hiányosságok kezelése érdekében szükség van egy intézkedési kosárra. A megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok iránti kereslet növelését célzó „FuelEU” tengerészeti kezdeményezés mellett a Bizottság javasolja az európai kibocsátáskereskedelmi rendszer (ETS)[6] tengerhasznosítási ágazatra való kiterjesztését és az energiaadó-irányelv[7] felülvizsgálatát. E két kezdeményezésnek költséghatékony kibocsátáscsökkentést kell biztosítania az ágazatban, valamint azt, hogy a szállítás ára tükrözze a környezetre, az egészségre és az energiabiztonságra gyakorolt hatását.

Ezen túlmenően az intézkedési csomag több más irányelv felülvizsgálatát is magában foglalja, többek között a következőket:

– az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló irányelv (AFID)[8], valamint

– a Megújulóenergia-irányelv (RED II.)[9].

E felülvizsgált jogszabályok mellett a Bizottság foglalkozni fog a további kutatási és innovációs (K+F+I) tevékenységek szükségességével, különösen a vízi közlekedési technológiai platform által a Horizont Európa keretében javasolt, közös programozású, kibocsátásmentes vízi közlekedési partnerségen keresztül[10]. A Bizottság az európai zöld megállapodás szakpolitikai célkitűzéseivel összhangban felül fogja vizsgálni a környezetvédelmi és energetikai állami támogatásokról szóló iránymutatást[11] is, amelynek

---

5 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/757 rendelete (2015. április 29.) a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról (HL L 123., 2015.5.19., 55. o.).

6 A 2003/87/EK irányelv.

7 A Tanács 2003/96/EK irányelve.

8 A 2014/94/EU irányelv.

9 Az (EU) 2018/2001 irányelv.

10 https://www.waterborne.eu/

11 A Bizottság közleménye (2014/C 200/01).

elegendő finanszírozást kell biztosítania az ágazat zöld átalakulásához (ideértve a parti töltőinfrastruktúra kiépítését is), ugyanakkor el kell kerülnie a verseny torzítását.

A javasolt intézkedéseket részletesebben vizsgálva jelenleg sem IMO-szinten, sem uniós szinten nincs olyan mechanizmus, amely orvosolná a negatív externáliák (a kibocsátások egyébként figyelmen kívül hagyott közvetett költségei) jelenlétét az ágazatban. Ez megakadályozza az üzemeltetőket abban, hogy működési és beruházási döntéseik során figyelembe vegyék tevékenységük társadalmi költségeit az éghajlatváltozás és a légszennyezés tekintetében. A gazdasági szakirodalom az árképzési mechanizmusokat jelöli meg a külső költségek „belsővé tételének” választott eszközeként. A fő példák a külső költségek szintjén rögzített adó vagy egy olyan „fix összkvótás” eszköz, mint az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer (ETS), amely korlátozza a teljes kibocsátást, és lehetővé teszi a piac számára a megfelelő ár meghatározását. Mindkettőt „piaci alapú intézkedésnek” nevezik.

Ugyanakkor, bár a kibocsátáskereskedelem költséghatékonyan érheti el az ÜHG-kibocsátás csökkentését, és egységes árjelzést ad, amely befolyásolja az üzemeltetők, a befektetők és a fogyasztók döntéseit, nem kezeli kellőképpen az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes megoldások bevezetése előtt álló valamennyi akadályt.

További szakpolitikai intézkedésekre van szükség annak biztosítása érdekében, hogy az egyenlő versenyfeltételek fennmaradjanak, ugyanakkor felszámolják a tiszta energiával kapcsolatos technológiákba és infrastruktúrába történő beruházások előtt álló akadályokat, ezáltal csökkentve a kibocsátáscsökkentési költségeket és kiegészítve az EU ETS fellépését. Ez különösen fontos az olyan mérséklési intézkedések – például a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri közlekedési ágazatban való használata – támogatása szempontjából, amelyek a jövőben nagy potenciállal rendelkeznek a kibocsátások csökkentésére, de amelyek jelenleg magas kibocsátáscsökkentési költségekkel és konkrét piaci akadályokkal szembesülnek.

Miközben az EU ETS-nek a tengerhajózási ágazatra való kiterjesztése tovább fogja ösztönözni az energiahatékonyságot, és csökkenti a hagyományos és az alacsony kibocsátású technológiák közötti árkülönbséget, a rendszer arra vonatkozó képessége, hogy támogassa a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagokkal kapcsolatos technológiák tengerhasznosítási ágazatban való gyors bevezetését erősen függ a tényleges árszintjétől, amely rövid és középtávon valószínűleg nem éri el a megfelelő szintet.

Hasonlóképpen, az üzemanyag-*ellátással* (RED II) és az *infrastruktúrával* (AFID) foglalkozó jogszabályok nem gyakoroltak jelentős hatást a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok elterjedésére a tengerhasznosítási ágazatban, és azokat olyan intézkedésekkel kell kiegészíteni, amelyek képesek megteremteni a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok iránti *keresletet*. Emellett a RED II felülvizsgálata nem tudná kezelni az Unión kívüli üzemanyag-vételezés magas kockázatát a hajózási ágazatban.

Jelenleg nincs olyan uniós szabályozási keret, amely kifejezetten a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri közlekedésben való használatát szabályozná. A kezdeményezés célja, hogy pótolja ezt a hiányosságot azáltal, hogy növeli a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok iránti igényt a tengeri közlekedésben, miközben fenntartja az egyenlő versenyfeltételeket és a tengeri közlekedésben használatos üzemanyagok jól működő uniós piacát.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

A kezdeményezés célja, hogy a tengeri közlekedésre és a kikötőhelyekre vonatkozó egyenlő versenyfeltételeinek fenntartása mellett növelje az uniós tengeri közlekedésben a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok elterjedését, és hozzájáruljon az uniós és nemzetközi éghajlat-politikai és környezetvédelmi célkitűzések eléréséhez. Annak biztosításához, hogy az ágazat hozzájáruljon az európai zöld megállapodásban meghatározott 2050-ig megvalósítandó klímasemlegességre irányuló európai ambícióhoz, elengedhetetlen a diverzifikáltabb tüzelőanyag-szerkezet biztosítása és a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok nagyobb elterjedése. Ugyanakkor a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok hajózásban és kikötőkben való használatára vonatkozó differenciált megközelítés azért fontos, hogy figyelembe lehessen venni a légszennyezésre gyakorolt különböző hatásokat, a kikötőkben tartózkodó hajókra vonatkozó szigorúbb követelményekkel és tekintettel a technológiák eltérő rendelkezésre állására (több lehetőség a kikötőkben tartózkodó hajókra).

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

- **Jogalap**

A kezdeményezés célja, hogy fenntartsa az összekapcsoltság magas szintjét, és megőrizze az ágazat versenyképességét a tengerhasznosítási ágazatban, miközben fokozza annak fenntarthatóságát. Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 100. cikkének (2) bekezdése felhatalmazza az Uniót arra, hogy megfelelő rendelkezéseket állapítson meg a tengeri közlekedésre vonatkozóan.

- **Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)**

A tengeri közlekedés természeténél fogva nemzetközi ágazat. Európában a nyomon követés, jelentés és ellenőrzés keretében bejelentett utak mintegy 75 %-a az Európai Gazdasági Térségen (EGT) belül zajlik (és így az EU-n belüli forgalom helyettesítője lehet), és becslések szerint a forgalomnak csupán mintegy 9 %-a belföldi út (ugyanazon uniós tagállam kikötői között). Az ágazat határokon átnyúló dimenziója ezért alapvető fontosságú, és uniós szinten összehangolt fellépést tesz szükségessé.

Uniós szintű fellépés hiányában az uniós tagállamok regionális vagy nemzeti követelményeinek sokfélesége olyan műszaki megoldások kidolgozásának kockázatával járna, amelyek nem feltétlenül kompatibilisek egymással. Számos uniós tagállam már dolgozik olyan nemzeti tengeri közlekedési stratégiák kidolgozásán, amelyek konkrét megközelítéseket tartalmaznak a hajók kibocsátásával kapcsolatban, különös tekintettel az alternatív üzemanyagok[12] elterjedésére, amelyek esetleges nem kívánt hatásokkal és piaci torzulásokkal járnak. Mivel az e javaslattal összefüggésben azonosított problémák nem különböznek alapvetően az egyes uniós tagállamok között, és tekintettel az ágazati tevékenységek határokon átnyúló dimenziójára, ezek a kérdések a legjobban uniós szinten kezelhetők. Az uniós fellépés ösztönözheti és előkészítheti az alternatív üzemanyagok globális szintű elterjedését felgyorsító jövőbeli intézkedések kidolgozását is[13].

---

[12] Ez magában foglalja a Hollandia, Svédország és Olaszország által kidolgozott nemzeti terveket (a kikötői rendszerhatóságok energia- és környezetvédelmi tervezési dokumentumairól [DEASP] szóló iránymutatásuk formájában). Nem uniós tagállamok, például az Egyesült Királyság és Norvégia is kidolgozták saját terveiket. E tekintetben fontos megemlíteni ezeket az országokat, mivel célkitűzéseik hatással lehetnek az EU-ba irányuló és onnan kiinduló rövid távú tengeri szállítási forgalomra.

[13] A hajók ÜHG-kibocsátásának csökkentésére irányuló kezdeti IMO-stratégiában ez jelenleg a javasolt középtávú intézkedések, azaz az IMO által 2023 és 2030 között elfogadandó intézkedések között szerepel.

Az üvegházhatású gázokkal kapcsolatos kérdéseket érintő korábbi uniós fellépés már ösztönözte az IMO megfelelő válaszát, nevezetesen a hajókból származó ÜHG-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és ellenőrzéséről szóló rendelet EU általi elfogadása röviddel ezt követően arra késztette az IMO-t, hogy hasonló kötelező globális ÜHG-adatgyűjtő rendszert fogadjon el. Az uniós tagállamok összehangolt megközelítése az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentése terén az IMO-n belüli fejleményekre reagálva a közelmúltban biztosította, hogy az IMO által az ÜHG-kibocsátás csökkentésére tett rövid távú intézkedések tartalmazzák a kötelező operatív energiahatékonysági intézkedéseket. Az IMO-fórumokon belül az IMO-tagállamok jelentős csoportja által képviselt közös álláspont előterjesztése azt jelenti, hogy az EU jelentős hatást gyakorolhat az IMO-tárgyalások irányára és eredményére.

- **Arányosság**

E kezdeményezés uniós szintű végrehajtására azért van szükség, hogy méretgazdaságosságot érjenek el a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri közlekedésben való elterjedésében, és elkerüljék a kibocsátásáthelyezést, továbbá egyenlő versenyfeltételeket biztosítsanak az uniós kikötőkbe befutó üzemeltetők és maguk az uniós kikötők között is. Példaként említhető, hogy a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok használatára vonatkozó, nemzeti szinten megállapított kötelezettségek a forgalmat más tagállamok versengő kikötői felé irányíthatják, és torzíthatják a versenyt. Ennek megfelelően uniós szintű harmonizációra van szükség annak érdekében, hogy egyenlő versenyfeltételeket biztosítsanak a tengerhasznosítási klaszter valamennyi szereplője (különösen az üzemeltetők, a kikötők és az üzemanyag-beszállítók) számára.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

A hatásvizsgálat arra a megállapításra jutott, hogy kötelező érvényű, jogszabályokban előírt intézkedések szükségesek a célkitűzések eléréséhez. A rendelet a legmegfelelőbb eszköz a tervezett intézkedések közös végrehajtásának biztosítására, ugyanakkor ez csökkenti az egységes piacon belüli torzulás kockázatát, amely abból eredhet, hogy az uniós tagállamok eltérően alakítják át a követelményeket a nemzeti jogban. Mivel a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagokra való átálláshoz jelentős beruházásokra van szükség az üzemanyag-forgalmazók részéről, valamint erős és egyértelmű kereslet szükség, létfontosságú, hogy a szabályozási keret egységes, hosszú távú és szilárd szabályrendszert biztosítson valamennyi befektető számára az egész EU-ban. Különösen fontos, hogy elkerüljük a különböző nemzeti szintű intézkedések sokféleségét, ami akkor valósulna meg, ha a cselekvést egy ágazatközi irányelv keretében hajtanák végre.

A javaslat erősen technikai jellegű, és nagy a valószínűsége annak, hogy a technikai és jogi fejlemények figyelembevétele érdekében rendszeresen módosítani kell. Éppen ezért több végrehajtási intézkedés is tervben van. Ezek fókuszában különösen a funkcionális követelmények megvalósítását szolgáló műszaki előírások állnak.

3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

- **A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése/célravezetőségi vizsgálata**

Mivel ez egy új javaslat, nem készült értékelés vagy célravezetőségi vizsgálat.

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

A Bizottság aktívan együttműködött az érdekelt felekkel és átfogó egyeztetéseket folytatott a hatásvizsgálat teljes folyamatában. Az érdekelt felek véleményének összegyűjtése a bevezető hatásvizsgálat közzététele nyomán kezdődött (2020 március és április). Összesen 81 válasz érkezett az előkészítési folyamat során, amelyek segítettek a megközelítés finomításában és azon akadályok azonosításában, amelyek gátolják a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok jelenlegi használatát a tengerhasznosítási ágazatban.

A javaslat előkészítésének részeként a további konzultációs tevékenységek a következőket foglalták magukban:

– A Bizottság által szervezett nyilvános konzultáció, amely 2020. július 2-tól 2020. szeptember 10-ig tartott. Összesen 136 válasz érkezett, amelyek az érdekképviseleti csoportokat fedték le. A következő csoportokból érkeztek válaszok: hajótulajdonosok és hajókezelés (40), energiatermelők és üzemanyag-ellátás (37), rövid távú tengeri szállítás (25), nemzeti hatóságok (15), érdekvédelmi szervezetek (14), kikötőüzemeltetés és -kezelők (13), kikötői terminálüzemeltetők vagy más kikötői szolgáltatók (13), tudományos kutatás és innováció (12), belvízi hajózási ágazat (11), hajógyártás és tengerészeti felszerelések gyártói (10), regionális vagy helyi hatóságok (9), logisztikai beszállítók, megbízók és rakománytulajdonosok (9), műszaki szabványügyi testületek és hajóosztályozó társaságok (2), beruházások és finanszírozás (2), valamint egyéb (17)[14].

– A hatásvizsgálatot támogató tanulmány elkészítéséért felelős tanácsadó által 2020. augusztus 18. és 2020. szeptember 18. között szervezett célzott konzultáció az érdekelt felekkel az Európai Fenntartható Hajózási Fórum (ESSF) szakértői számára. A tanácsadó 2020. július 10. és 2020. december 1. között egy sor interjút is készített az érdekelt felekkel, köztük az ágazat képviselőivel és a nemzeti hatóságokkal.

– Kerekasztal az érdekelt felek számára, amelyet a Bizottság szervezett 2020. szeptember 18-án az Európai Fenntartható Hajózási Fórum[15] (ESSF) és az Európai Kikötők Fóruma[16] (EPF) tagjaival.

– Rendszeres szakértői csoportülések az ESSF fenntartható alternatív hajózási energiaforrásokkal foglalkozó alcsoportjának keretében.

Az érdekelt felek által szolgáltatott információk kulcsfontosságúak voltak ahhoz, hogy a Bizottság pontosíthassa a szakpolitikai alternatívák kialakítását, értékelhesse azok gazdasági, társadalmi és környezeti hatásait, összehasonlíthassa azokat, és meghatározhassa, hogy mely szakpolitikai alternatíva maximalizálhatja a társadalom számára a haszon/költség arányt.

A konzultációk azt mutatták, hogy valamennyi érdekképviseleti csoport egyetért abban, hogy foglalkozni kell a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri közlekedésben való felhasználásának fontosságával, valamint a hatásvizsgálat által azonosított konkrét problémákkal.

14 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12312-FuelEU-Maritime-/public-consultation

15 https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2869&lang=hu

16 https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3542&lang=hu

A konzultációk megerősítették, hogy a javaslat hatásvizsgálata keretében azonosított mind az öt tényező releváns. Az eredmények szerint a különböző érdekelt felek egyetértenek abban, hogy a legfontosabb akadályt a magas üzemanyag- és beruházási költségek, valamint a befektetők bizonytalansága jelentik. A szakpolitikai célkitűzések tekintetében az érdekelt felek számára a legfontosabb szakpolitikai célkitűzésnek „*a működő hajókra vonatkozó éghajlat- és környezetvédelmi követelményekkel kapcsolatos nagyobb bizonyosság biztosítása*” tűnik.

Az érdekképviseletek valamennyi csoportja azt is kifejezésre juttatta, hogy előnyben részesítené a célalapú, és nem előíró jellegű politikát, amely összhangban áll a legtöbb érdekelt fél által hangoztatott másik szakpolitikai követelménnyel, a technológiasemlegességgel. Ami a szakpolitikai intézkedéseket illeti, a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok szén-dioxid-mentesítésére irányuló egyértelmű szabályozási útvonal meghatározása kapta a legmagasabb pontszámot az érdekelt felektől. Ami a földrajzi hatályt illeti, nem volt az intézkedések tekintetében nyilvánvalóan előnyben részesítendő földrajzi hatály. A környezeti teljesítmény mérésével és azzal kapcsolatban, hogy a kibocsátásokat hogyan kell beépíteni a szakpolitikai keretbe, a legtöbb érdekelt fél a „kúttól a hajócsavarig” megközelítést részesíti előnyben, mivel az nemcsak a hajó fedélzetén történő tüzelőanyag-égetésből származó kibocsátásokat veszi figyelembe, hanem az üzemanyagok előállításából, szállításából és forgalmazásából származó magasabb szintű kibocsátásokat is. A kikötőhelyen horgonyzó hajók esetében a szárazföldi áramforrás használatára vonatkozó követelmények relevánsnak és szükségesnek bizonyulnak ahhoz, hogy a legtöbb érdekelt fél megvalósítsa a dekarbonizációs célkitűzéseket.

- **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

Egy külső vállalkozó vizsgálatot folytatott le a javaslatot megalapozó hatásvizsgálat alátámasztására. Ezt a vizsgálatot 2020 júliusában indították el, és 2021 márciusában fejeződött be. A vizsgálat értékes betekintést nyújtott a Bizottság szolgálatainak munkájába, különösen a szakpolitikai alternatívák megtervezésébe, egyes várt hatások értékelésébe és a közvetlenül érintett érdekelt felek véleményének összegyűjtésébe. A Bizottság szolgálatai az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség (EMSA) által a jelen kezdeményezéshez kapcsolódó technikai szempontok tekintetében nyújtott támogatásra is támaszkodtak.

- **Hatásvizsgálat**

Az e javaslatban szereplő szakpolitikai intézkedésekhez a hatásvizsgálat eredményei szolgáltatják az információkat. A hatásvizsgálati jelentés (SWD(2021) 635) kedvező véleményt kapott a Bizottság Szabályozói Ellenőrzési Testületétől (SEC(2021) 562). Véleményében a Testület számos ajánlást fogalmazott meg a hatásvizsgálati jelentésben szereplő érvek ismertetésével kapcsolatban. Az ajánlásokat áttekintették; a hatásvizsgálati jelentés 1. melléklete összefoglalóan áttekinti, hogyan került erre sor.

A hatásvizsgálat keretében három szakpolitikai alternatívát vizsgáltak meg az azonosított célkitűzések elérése érdekében. E három alternatíva mindegyike két fő jellemzővel rendelkezik:

(1) a jogbiztonság nyújtásának szabályozási jellege; valamint

(2) a keresleti oldal szempontjaira való összpontosítás a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok előállításának és elterjedésének ösztönzése, a tyúk és a tojás kérdését idéző helyzet kezelése és a kibocsátásáthelyezés elkerülése érdekében.

A szakpolitikai alternatívák különböző módokat kínáltak a kötelezettség kialakítására, és eltérőek voltak, különösen a technológiaválasztással kapcsolatos megközelítésük és az előírt teljesítmény elérésének módja tekintetében.

Az 1. szakpolitikai alternatíva előíró jellegű megközelítés, amely bizonyos tüzelőanyagok/tüzelőanyag-típusok használatának részarányát írja elő. Ez azt jelenti, hogy a szabályozónak kell technológiát választania. Mind a 2., mind pedig a 3. szakpolitikai alternatíva célorientált megközelítés, amely azt írja elő, hogy a fedélzeten felhasznált energia esetében milyen maximális éves átlagos kibocsátás-intenzitási határértéket kell betartani. Ez a technológia megválasztását a piaci szereplőkre bízza. Emellett a 3. szakpolitikai alternatíva olyan mechanizmusokat is tartalmaz, amelyek jutalmazzák azokat a túlteljesítőket, amelyek a légszennyező anyagokat és az üvegházhatású gázokat egyaránt csökkentő fejlettebb kibocsátásmentes technológiák fejlesztését ösztönzik (a kibocsátásmentes technológiák összevonása és multiplikátorhatása). Valamennyi lehetőség megköveteli, hogy a kikötők legszennyezőbb hajói (konténerhajók és személyhajók) szárazföldi áramforrást (vagy azzal egyenértékű kibocsátásmentes technológiát) vegyenek igénybe.

Az értékelést követően a 3. szakpolitikai alternatíva az előnyben részesített lehetőség, mivel ez teremti meg a legjobb egyensúlyt a célkitűzések és az általános végrehajtási költségek között. Ez nemcsak az érdekelt felek (különösen az üzemeltetők és a kikötők) által a konzultációk során hangsúlyozott rugalmassági igényekre válaszol, hanem csökkenti a technológiai bezáródás kockázatát is [és ösztönzi a legfejlettebb technológiák mielőbbi bevezetését].

A megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok fokozott térnyerése a tengeri hajózás jelenlegi tüzelőanyag-szerkezetében az üvegházhatásúgáz-kibocsátás és a légszennyező kibocsátások jelentős csökkenését fogja eredményezni. Az ehhez kapcsolódó külsőköltség-megtakarítás a becslések szerint 10 milliárd EUR a légszennyezés és 138,6 milliárd EUR az éghajlatváltozás tekintetében az alapforgatókönyvhöz képest, és a 2021–2050-es időszakra vonatkozó jelenértékben kifejezve. Ezeket a hatásvizsgálatban a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tervezett elterjedésének modellezése alapján számítottuk ki. A csökkentett működési költségek (karbantartás, személyzet stb.) miatt a hajóüzemeltetők várhatóan 2,3 milliárd EUR nagyságrendű megtakarítást érnek el. Ennek a csökkenésnek a hajtóereje az alapforgatókönyvhöz képest némileg alacsonyabb szintű tengeri közlekedési tevékenység lesz. További észrevehető hatást fejt ki a fejlett üzemanyagok és meghajtási technológiák használata, valamint közvetetten ennek az innovációra gyakorolt hatása. A kezdeményezés 2050-ig várhatóan fellendíti az üzemanyagcellás hajók (18,9 %), valamint az elektromos meghajtás (5,4 %) elterjedését (szemben azzal, hogy az alapforgatókönyvben ezek a technológiák nem elterjedtek).

A javasolt beavatkozás fő költsége a hajóüzemeltetőket terheli, és 89,7 milliárd EUR-t tesz ki. Ez a megnövekedett tőkeköltségek (25,8 milliárd EUR) és az üzemanyagköltségek (63,9 milliárd EUR) eredménye. A kikötők közvetett költségei a szükséges üzemanyag-szállítási infrastruktúra biztosításához kapcsolódnak, és a becslések szerint 5,7 milliárd EUR-t tesznek ki. A hajóüzemeltetők tekintetében az adatgyűjtésből, a megfelelési tervek és az éves energiajelentés benyújtásából és ellenőrzéséből, az auditok és vizsgálatok során való együttműködésből, valamint a személyzet képzéséből eredő adminisztratív költségek a becslések szerint 521,7 millió EUR-t tesznek ki. További 1,8 millió EUR-t határoztak meg a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok biztonságos kezelését garantáló iránymutatások kikötők általi kidolgozására. A tüzelőanyag-tanúsítással kapcsolatos konkrét költségeket nem lehetett számszerűsíteni. A hatóságok végrehajtási költségei várhatóan

korlátozottak lesznek (1,5 millió EUR), és ezek legnagyobb részét a szükséges informatikai jelentéstételi eszközök biztosítása teszi ki. Az előnyben részesített alternatíva így 58,4 milliárd EUR nettó hasznot biztosít a kezdeményezés időhorizontjában.

- **Alapvető jogok**

A javaslat nem érinti az alapjogok védelmét.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

Az előnyben részesített alternatívának a Bizottság oldalán lesznek költségvonzatai. Az informatikai szolgáltatások és az informatikai rendszer fejlesztésének várható költsége legfeljebb 0,5 millió EUR. Ez a THETIS-MRV költségén és a különböző uniós jogszabályokat támogató, meglévő THETIS-EU modulokkal kapcsolatos tapasztalatokon alapul, így az ilyen informatikai fejlesztések becsült költsége 300 000 EUR. Az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva egy további funkciót is igényelne a hajók megfelelés érdekében történő összevonásának támogatásához. Ez a további eszköz a becslések szerint 200 000 EUR-ba kerül. Az informatikai fejlesztést és beszerzési döntéseket az Európai Bizottság Informatikai és Kiberbiztonsági Tanácsának előzetesen jóvá kell majd hagynia.

5. EGYÉB ELEMEK

- **Végrehajtási tervek, valamint a nyomon követés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

A Bizottság több, nyomon követésre és értékelésre alkalmas mechanizmus segítségével nyomon fogja követni e javaslat előrehaladását, hatásait és eredményeit. A Bizottság – különösen az uniós monitoring-, jelentéstételi és értékelési rendszer részeként évente gyűjtött adatok révén – mérni fogja a javaslat konkrét célkitűzéseinek megvalósítása terén elért haladást.

Az információkérések (jelentések, felmérésekre adott válaszok) körültekintően kiegyensúlyozásra kerülnek annak érdekében, hogy az érdekeltekre ne nehezedjenek további terhek új, aránytalan jelentéstételi kérések előírásával.

Öt évvel a jogalkotási javaslat végrehajtásának végét követően a Bizottság értékelni fogja a szabályokat annak ellenőrzése érdekében, hogy teljesültek-e a kezdeményezés célkitűzései. Az értékelés információkkal szolgál majd a jövőbeli döntéshozatali folyamatokhoz, hogy biztosítsa a kitűzött célok eléréséhez szükséges kiigazításokat.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

Az 1. cikk ismerteti a javasolt rendelet tárgyát, amely meghatározza az uniós tagállamok joghatósága alá tartozó kikötőkbe érkező, azokon belül működő vagy onnan induló hajók által a fedélzeten felhasznált energia kibocsátásintenzitásának csökkentésére vonatkozó szabályokat, hogy Unió-szerte előmozdítsa a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok harmonikus fejlődését és következetes használatát anélkül, hogy a tengeri közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésének előmozdítása érdekében akadályokat gördítene az egységes piac elé.

A 2. cikk meghatározza a rendelet hatályát.

A 3. cikk számos fogalommeghatározást tartalmaz.

A 4. cikk a hajók fedélzetén felhasznált energia éves kibocsátásintenzitásának felső határát határozza meg.

Az 5. cikk a szárazföldi áramforrás vagy a kikötőhelyen lévő kibocsátásmentes energia használatára vonatkozóan állapít meg követelményeket az egyes hajótípusok esetében, és felsorolja a lehetséges kivételeket.

A 6. cikk a megfelelés ellenőrzésének közös elveit állapítja meg.

A 7. cikk meghatározza, hogy mit kell belefoglalni a nyomonkövetési tervekbe.

A 8. cikk felsorolja azokat a helyzeteket, amelyekben a nyomonkövetési tervet módosítani kell.

A 9. cikk meghatározza a bioüzemanyagok, a biogáz, a nem biológiai eredetű, megújuló energiaforrásból származó üzemanyagok és a széntartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagok tanúsítására vonatkozó elveket.

A 10. cikk meghatározza a hitelesítők által elvégzendő hitelesítési tevékenységek körét.

A 11. cikk a hitelesítőkre vonatkozó általános kötelezettségeket és alapelveket határozza meg.

A 12. cikk meghatározza a hitelesítési eljárások során betartandó fő elveket.

A 13. cikk megállapítja az e rendelet hatálya alá tartozó tevékenységek hitelesítőinek akkreditálására vonatkozó szabályokat.

A 14. cikk meghatározza azokat a paramétereket, amelyeket a vállalatoknak nyomon kell követniük és nyilván kell tartaniuk a megfelelés igazolása érdekében.

A 15. cikk meghatározza a hitelesítők feladatait a társaságok által szolgáltatott információkkal kapcsolatban.

A 16. cikk létrehozza a megfelelési adatbázist, és meghatározza a jelentéstétel fő paramétereit.

A 17. cikk rugalmassági rendelkezéseket állapít meg, amelyek lehetővé teszik a gazdasági szereplők számára, hogy a megfelelés érdekében bizonyos határokon belül megfelelési többletet tartalékoljanak vagy adjanak át.

A 18. cikk meghatározza a megfelelési mérlegek lehetséges összevonásának fő elveit és eljárásait.

A 19. cikk a „FuelEU” megfelelőségi tanúsítvány kiadásának feltételeit határozza meg.

A 20. cikk megállapítja az előírások be nem tartása esetén alkalmazandó bírságokat.

A 21. cikk meghatározza a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok támogatása érdekében kiszabott bírságok összege felhasználásának alapelveit a tengerhasznosítási ágazatban.

A 22. cikk előírja, hogy a hajóknak rendelkezniük kell érvényes „FuelEU” megfelelőségi tanúsítvánnyal.

A 23. cikk megállapítja a hajók ellenőrzésének szabályait.

A 24. cikk a társaságokat érintő döntések felülvizsgálatának jogát határozza meg.

A 25. cikk előírja az e rendelet alkalmazásáért és végrehajtásáért felelős illetékes hatóságok kijelölését.

A 26. cikk meghatározza az e rendelet értelmében a Bizottságra ruházott hatásköröket.

A 27. cikk meghatározza a végrehajtási jogi aktusok elfogadására vonatkozó hatáskör Bizottság általi gyakorlására vonatkozó bizottsági eljárást.

A 28. cikk előírja, hogy a Bizottságnak legalább ötévente jelentést kell tennie az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet alkalmazásáról.

A 29. cikk módosítja a 2009/16/EK irányelvet annak érdekében, hogy felvegye a „FuelEU” megfelelőségi tanúsítványt az irányelv IV. mellékletébe.

A 30. cikk meghatározza e rendelet hatálybalépésének és alkalmazásának időpontját.

Az I. melléklet meghatározza a hajók fedélzetén felhasznált energia éves átlagos kibocsátásintenzitásának meghatározására szolgáló képleteket és módszertant.

A II. melléklet tartalmazza azon alapértelmezett értékek listáját, amelyek felhasználhatók az I. mellékletben leírt képletben használt kibocsátási tényezők meghatározásához.

A III. melléklet felsorolja azokat a kibocsátásmentes technológiákat, amelyek a szárazföldi áramforráshoz való csatlakozás helyett alternatívaként alkalmazhatók a kikötőhelyen, valamint a használatukra vonatkozó egyedi feltételeket.

A IV. melléklet meghatározza a kikötőt üzemeltető szerv által abban az esetben kiállítandó tanúsítványok minimumelemeit, ha a hajók indokolt okokból nem tudják igénybe venni a szárazföldi áramforrást.

Az V. melléklet meghatározza a hajó megfelelési mérlegének és a meg nem felelés esetén alkalmazandó bírság megállapítására szolgáló képleteket.

2021/0210 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri közlekedésben való alkalmazásáról, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 100. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezetének a nemzeti parlamenteknek való továbbítását követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére[17],

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére[18],

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

(1) A tengeri közlekedés volumenét tekintve az EU külkereskedelmének mintegy 75 %-át, az EU belső kereskedelmének pedig 31 %-át teszi ki. Ugyanakkor az Európai Gazdasági Térség kikötőibe irányuló vagy onnan kiinduló hajóforgalom a közlekedésből származó teljes uniós szén-dioxid-kibocsátás mintegy 11 %-áért és az összes uniós szén-dioxid-kibocsátás 3–4 %-áért felelős. Évente 400 millió utas száll hajóra vagy lép partra az uniós kikötőkben, köztük mintegy 14 millió utas üdülőhajókon. A tengeri közlekedés ezért az európai közlekedési rendszer alapvető eleme, és döntő szerepet játszik az európai gazdaságban. A tengeri közlekedési piacon fokozott verseny folyik az uniós és nem uniós gazdasági szereplők között, így e piacon elengedhetetlen az egyenlő versenyfeltételek biztosítása. A tengeri közlekedési piac és gazdasági szereplőinek stabilitása és jóléte egy olyan világos és harmonizált szakpolitikai kereten alapul, amelyben a tengeri fuvarozók, kikötők és az ágazat egyéb szereplői az esélyegyenlőség alapján folytathatják tevékenységüket. Piaci torzulások megjelenése esetén fennáll annak a veszélye, hogy a hajóüzemeltetők vagy kikötők hátrányos helyzetbe kerülnek a tengeri közlekedési ágazatban vagy más közlekedési ágazatokban tevékenykedő versenytársakhoz képest. Ez pedig a tengeri közlekedési ágazat versenyképességének csökkenéséhez, valamint a polgárok és a vállalkozások konnektivitásának csökkenéséhez vezethet.

(2) A Párizsi Megállapodás szerinti uniós éghajlat-politikai kötelezettségvállalás fokozása és a klímasemlegesség 2050-ig történő elérése érdekében, valamint a politikai kötelezettségvállalás jogi kötelezettséggé alakítása érdekében a Bizottság elfogadta a

[17] HL C […], […], […] o.
[18] HL C […], […], […] o.

klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és az (EU) 2018/1999 rendelet (európai klímarendelet) módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló (módosított) javaslatot[19], valamint az „Európa 2030. évi éghajlat-politikai törekvésének fokozása” című közleményt[20]. Ez magában foglalja azt a célkitűzést is, hogy 2030-ra az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-kal csökkenjen az üvegházhatású gázok (ÜHG) kibocsátása. Ennek megfelelően különböző kiegészítő szakpolitikai eszközökre van szükség a fenntartható módon előállított megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok használatának ösztönzéséhez, többek között a tengeri közlekedési ágazatban is. A későbbi, rohamosabb változások előkészítéseként a szükséges technológiafejlesztésnek és -kiépítésnek 2030-ig meg kell történnie.

(3) A tüzelőanyagok esetében a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagokra, valamint helyettesítő energiaforrásokra való átállással összefüggésben az EU tengeri közlekedési piacán alapvetően fontos biztosítani a megfelelő működést és a tisztességes versenyt a tengeri hajózásban használatos és a hajóüzemeltetők költségeinek jelentős részét kitevő tüzelőanyagok tekintetében. Az uniós tagállamok tüzelőanyag-szükségletei közötti különbségek jelentősen befolyásolhatják a hajóüzemeltetők gazdasági teljesítményét, és negatív hatást gyakorolhatnak a piaci versenyre. A hajózás nemzetközi jellege miatt a hajóüzemeltetők könnyen vételezhetnek tüzelőanyagot harmadik országokban, és nagy mennyiségű tüzelőanyagot szállíthatnak. Ez kibocsátásáthelyezéshez vezethet, és káros hatással lehet az ágazat versenyképességére, ha a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok rendelkezésre állását egy tagállam joghatósága alá tartozó tengeri kikötőkben nem kísérik az ezek felhasználására vonatkozó olyan követelmények, amelyek a tagállamok joghatósága alá tartozó kikötőkbe érkező és onnan induló valamennyi hajóüzemeltetőre vonatkoznak. E rendeletnek intézkedéseket kell megállapítania annak biztosítására, hogy a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok piacán az alacsony kibocsátású megújuló tüzelőanyagok piaci térnyerése tisztességes versenyfeltételek mellett történjen az EU tengeri közlekedési piacán.

(4) A tengeri közlekedési ágazat valamennyi tevékenységére gyakorolt hatás érdekében helyénvaló, hogy ez a rendelet kiterjedjen a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötő és egy harmadik ország joghatósága alá tartozó kikötő közötti utak egy részére. E rendeletet ezért a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe egy tagállam joghatósága alá nem tartozó kikötőből érkező hajók által felhasznált energia felére, egy tagállam joghatósága alá tartozó kikötőből induló és valamely tagállam joghatósága alá nem tartozó kikötőbe érkező hajók által felhasznált energia felére, a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőből egy tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe érkező hajók által felhasznált energia egészére, és a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőben a kikötőhelyen felhasznált energia egészére kell alkalmazni. A hajók által az Unió és harmadik országok közötti bejövő és kimenő utak során felhasznált energia egy részének ilyen lefedettsége biztosítja e rendelet hatékonyságát, többek között azáltal, hogy növeli az ilyen keret környezetre gyakorolt pozitív hatását. Ezzel egyidejűleg ez a keret korlátozza a kitérő kikötések kockázatát és az átrakodási tevékenységek Unión kívülre történő áthelyezésének kockázatát. A tengeri forgalom zavartalan működése, a tengeri fuvarozók és a kikötők közötti egyenlő versenyfeltételek biztosítása, valamint a belső piac torzulásainak elkerülése

[19] COM(2020) 563 final.
[20] COM(2020) 562 final.

érdekében a tagállamok joghatósága alá tartozó kikötőkbe érkező vagy onnan induló valamennyi utazásra, valamint a hajók e kikötőkben való tartózkodására az e rendeletben foglalt egységes szabályoknak kell vonatkozniuk.

(5) Az e rendeletben lefektetett szabályokat megkülönböztetésmentes módon kell alkalmazni minden hajó tekintetében, függetlenül attól, hogy milyen lobogó alatt közlekedik. A tengeri közlekedésre vonatkozó uniós és nemzetközi szabályokkal való összhang érdekében ezt a rendeletet nem indokolt alkalmazni a hadihajókra, a haditengerészeti segédhajókra, a halász- vagy halfeldolgozó hajókra, valamint a nem kereskedelmi célokra használt kormányzati hajókra.

(6) Az e rendeletnek való megfelelésért felelős személy vagy szervezet a hajótulajdonosként meghatározott hajózási társaság vagy bármely más olyan szervezet vagy személy – például az üzemeltető vagy a hajót személyzet nélkül bérbe vevő hajóbérlő –, amely a hajótulajdonostól átvállalta a hajó üzemeltetésének felelősségét, és amely e felelősség átvállalásával vállalta, hogy átveszi a hajók biztonságos üzemeltetéséről és a szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi szabályzat által előírt valamennyi kötelezettséget és felelősséget. Ez a fogalommeghatározás a „társaság” fogalmának az (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet[21] 3. cikkének d) pontjában szereplő meghatározásán alapul, és összhangban van a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) által 2016-ban létrehozott globális adatgyűjtési rendszerrel. A „szennyező fizet” elvvel összhangban a hajózási társaság szerződéses megállapodás útján felelőssé teheti az e rendelet szerinti megfelelési költségekért azt a szervezetet, amely közvetlenül felelős a hajó által felhasznált energia kibocsátásintenzitását befolyásoló döntésekért. Ez a jogalany általában az, amely a hajó tüzelőanyagának, útvonalának és sebességének megválasztásáért felelős.

(7) Az adminisztratív terhek, különösen a kisebb üzemeltetők adminisztratív terheinek korlátozása érdekében e rendelet nem alkalmazandó a kezdetleges építésű, fából készült hajókra, a mechanikus meghajtás nélküli hajókra, ehelyett azokra a hajókra összpontosít, amelyek bruttó tonnatartalma meghaladja az 5 000 BT-t. Bár ez utóbbi hajók az (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében a kikötőkbe befutó összes hajónak csak mintegy 55 %-át teszik ki, ezek felelősek a tengerhasznosítási ágazat szén-dioxid-kibocsátásának 90 %-áért.

(8) Az új tüzelőanyagok és energetikai megoldások kifejlesztése és bevezetése összehangolt megközelítést igényel a kínálat és a kereslet egyeztetése, valamint a megfelelő elosztási infrastruktúra biztosítása érdekében. Bár a jelenlegi európai szabályozási keret már részben foglalkozik az üzemanyag-előállítással az (EU) 2018/2001 európai parlamenti és tanácsi irányelv[22], az elosztással pedig a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv[23] keretében, olyan eszközre is szükség van, amely növeli a tengeri hajózásban használatos megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok iránti keresletet.

(9) Bár az olyan eszközök, mint a szén-dioxid-árazás vagy a tevékenység szén-dioxid-intenzitására vonatkozó célok elősegítik az energiahatékonyság javítását, nem

---

21 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/757 rendelete (2015. április 29.) a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról (HL L 123., 2015.5.19., 55. o.).

22 Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/2001 irányelve (2018. december 11.) a megújuló energiaforrásokból előállított energia használatának előmozdításáról (HL L 328., 2001.12.21., 82. o.).

23 Az Európai Parlament és a Tanács 2014/94/EU irányelve (2014. október 22.) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről (HL L 307., 2014.10.28., 1. o.).

alkalmasak arra, hogy rövid és középtávon jelentős elmozdulást eredményezzenek a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok felé. Ezért egyedi szabályozási megközelítésre van szükség, amely a tengeri hajózásban használatos megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok, valamint a helyettesítő energiaforrások – például a szélenergia vagy a villamos energia – bevezetésére irányul.

(10) A tengeri hajózásban használatos megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok iránti keresletet ösztönző szakpolitikai beavatkozásnak célorientáltnak kell lennie, és tiszteletben kell tartania a technológiai semlegesség elvét. Ennek megfelelően a hajók által a fedélzeten felhasznált energia kibocsátásintenzitására vonatkozóan határértékeket kell megállapítani anélkül, hogy előírnák bármilyen konkrét tüzelőanyag vagy technológia használatát.

(11) Elő kell mozdítani a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok fejlesztését és alkalmazását, amelyek nagy lehetőségeket rejtenek a fenntarthatóság és a kereskedelmi érettség szempontjából, valamint nagy innovációs és növekedési potenciállal rendelkeznek a jövőbeli igények kielégítése terén. Ez támogatni fogja az innovatív és versenyképes üzemanyagpiacok létrehozását, továbbá rövid és hosszú távon biztosítani fogja a tengeri hajózásban használatos fenntartható üzemanyagokkal való megfelelő ellátást annak érdekében, hogy hozzájáruljon az uniós közlekedés dekarbonizációs törekvéseihez, ugyanakkor megerősíti a magas szintű környezetvédelem érdekében tett uniós erőfeszítéseket. E célból megfelelőnek minősülnek az (EU) 2018/2001 irányelv IX. mellékletének A. és B. részében felsorolt alapanyagokból előállított és a tengeri hajózásban használatos fenntartható üzemanyagok és szintetikus üzemanyagok. Különösen az (EU) 2018/2001 irányelv IX. mellékletének B. részében felsorolt alapanyagokból előállított és a tengeri hajózásban használatos fenntartható üzemanyagok alapvető fontosságúak, mivel jelenleg rövid távon ez a tengeri közlekedés szén-dioxid-mentesítésére szolgáló legfejlettebb kereskedelmi technológia.

(12) A közvetett földhasználat-változás akkor következik be, amikor az élelmiszer- és takarmánycélú hagyományos növénytermesztést felváltja a bioüzemanyagokra, folyékony bio-energiahordozókra és biomasszából előállított üzemanyagokra irányuló növénytermesztés. Ez az újabb igény növeli a termőföldre nehezedő nyomást, és mivel olyan jelentős szénkészletekkel rendelkező földterületekre terjesztheti ki a mezőgazdasági termőterületeket, mint az erdők, a vizes élőhelyek és a tőzegláp, további üvegházhatásúgáz-kibocsátásokhoz, valamint a biológiai sokféleség csökkenéséhez vezethet. Kutatások kimutatták, hogy a hatás mértéke számos tényezőtől függ, többek között a tüzelőanyag-előállításhoz használt alapanyagok típusától, a bioüzemanyagok, folyékony bio-energiahordozók és biomassza-tüzelőanyagok használatából eredő további nyersanyagkereslet szintjétől, valamint attól, hogy a nagy szénkészlettel rendelkező földterületek világszerte milyen mértékben részesülnek védelemben. A közvetett földhasználat-változás által okozott üvegházhatásúgáz-kibocsátás szintje nem határozható meg egyértelműen az e rendelet alkalmazása által megkövetelt kibocsátási tényezők meghatározásához szükséges pontossággal. Bizonyíték van azonban arra, hogy az alapanyagokból előállított valamennyi tüzelőanyag különböző mértékben idézi elő a közvetett földhasználat-változást. A közvetett földhasználat-változásból eredő üvegházhatásúgáz-kibocsátás mellett – amely képes ellensúlyozni az egyes bioüzemanyagok, folyékony bio-energiahordozók és biomasszából előállított üzemanyagok üvegházhatásúgáz-kibocsátásában elért valamennyi megtakarítást – a közvetett földhasználat-változás kockázatot jelent a biológiai sokféleségre nézve. Ez a kockázat különösen súlyos a

termelés potenciálisan nagy mértékű növekedésével összefüggésben, amelyet a kereslet jelentős növekedése határoz meg. Ennek megfelelően nem szabad támogatni a takarmány- és élelmiszernövény-alapú üzemanyagokat. Az (EU) 2018/2001 irányelv már most is korlátozza és maximális mértékhez köti az ilyen bioüzemanyagoknak, folyékony bio-energiahordozóknak és biomasszának a közúti és vasúti közlekedési ágazat ÜHG-kibocsátás-megtakarítási célkitűzéseihez való hozzájárulását, figyelembe véve azok alacsonyabb környezeti előnyeit, az üvegházhatásúgáz-kibocsátás-csökkentési potenciál tekintetében elért gyengébb teljesítményüket és a fenntarthatósággal kapcsolatos átfogóbb aggályokat.

(13) Ennek a megközelítésnek azonban szigorúbbnak kell lennie a tengerhasznosítási ágazatban. A tengerhasznosítási ágazatban jelenleg jelentéktelen az élelmiszer- és takarmánynövényeken alapuló bioüzemanyagok, folyékony bio-energiahordozók és biomassza-tüzelőanyagok iránti kereslet, mivel a tengeri hajózásban használatos, jelenleg használt üzemanyagok több mint 99 %-a fosszilis eredetű. Ezért az élelmiszer- és takarmánynövény-alapú üzemanyagok e rendelet szerinti támogathatóságának hiánya minimálisra csökkenti a közlekedési ágazat dekarbonizációja lassításának kockázatát is, ami egyébként a terményalapú bioüzemanyagoknak a közútról a tengerhasznosítási ágazatra való átállásából eredhetne. Mindenképpen minimalizálni kell ezt a változást, mivel a közúti közlekedés jelenleg messze a legszennyezőbb közlekedési ágazat, és a tengeri közlekedés jelenleg túlnyomórészt fosszilis eredetű üzemanyagokat használ. Ezért el kell kerülni azt, hogy az élelmiszer- és takarmánynövényeken alapuló bioüzemanyagok, folyékony bio-energiahordozók és biomassza-tüzelőanyagok iránt potenciálisan nagy kereslet keletkezzen annak következtében, hogy e rendelet előmozdítja ezek használatát. Ennek megfelelően a takarmány- és élelmiszernövény-alapú üzemanyagok valamennyi típusa által okozott további üvegházhatásúgáz-kibocsátás és a biológiai sokféleség csökkenése szükségessé teszi, hogy ezeket a tüzelőanyagokat ugyanolyan kibocsátási tényezőknek tekintsék, mint a legkedvezőtlenebb előállítási módot.

(14) A tengeri közlekedést szolgáló új tüzelőanyagok és energetikai megoldások kifejlesztéséhez és bevezetéséhez kapcsolódó hosszú átfutási idők gyors fellépést, valamint egyértelmű és kiszámítható hosszú távú szabályozási keret kialakítását teszik szükségessé, amely megkönnyíti valamennyi érintett fél tervezését és beruházásait. A világos és stabil, hosszú távú szabályozási keret megkönnyíti a tengeri közlekedés új tüzelőanyag- és energiamegoldásainak kifejlesztését és bevezetését, és ösztönzi az érdekelt felek beruházásait. Ennek a keretnek 2050-ig meg kell határoznia a hajók fedélzetén felhasznált energia kibocsátásintenzitásának határértékeit. Ezeknek a határértékeknek idővel ambiciózusabbnak kell lenniük, hogy tükrözzék a tengeri hajózásban használatos megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok várható technológiai fejlődését és megnövekedett termelését.

(15) E rendeletnek meg kell határoznia a hajó fedélzetén felhasznált energia éves átlagos kibocsátásintenzitásának kiszámításához alkalmazandó módszertant és képletet. Ennek a képletnek a hajók által bejelentett tüzelőanyag-fogyasztáson kell alapulnia, és figyelembe kell vennie e tüzelőanyagok vonatkozó kibocsátási tényezőit. A módszertannak tükröznie kell a helyettesítő energiaforrások, például a szél vagy a villamos energia használatát is.

(16) Annak érdekében, hogy teljesebb képet lehessen alkotni a különböző energiaforrások környezeti teljesítményéről, a tüzelőanyagok ÜHG-teljesítményét a „kúttól a hajócsavarig” alapon kell értékelni, figyelembe véve a fedélzeten történő energiatermelés, -szállítás, -elosztás és -használat hatásait. Ennek célja olyan

technológiák és előállítási módok ösztönzése, amelyek a meglévő hagyományos tüzelőanyagokhoz képest alacsonyabb ÜHG-lábnyomot és tényleges előnyöket biztosítanak.

(17) A tengerhajózásban használatos megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagoknak a „kúttól a hajócsavarig” teljesítményét olyan alapértelmezett vagy tényleges és tanúsított kibocsátási tényezők alkalmazásával kell megállapítani, amelyek a „kúttól a tartályig” és „a tartálytól a hajócsavarig” terjedő kibocsátásokra vonatkoznak. A fosszilis tüzelőanyagok teljesítményét azonban csak az e rendeletben előírt alapértelmezett kibocsátási tényezők alkalmazásával kell értékelni.

(18) Az összes legfontosabb ÜHG-kibocsátásra (CO_2, CH_4 és N_2O) vonatkozó átfogó megközelítésre van szükség az összességében alacsonyabb ÜHG-lábnyomot biztosító energiaforrások használatának előmozdításához. A metán és a dinitrogén-oxidok globális felmelegedési potenciáljának tükrözése érdekében az e rendeletben meghatározott határértéket ezért „CO_2 egyenértékben” kell kifejezni.

(19) A megújuló energiaforrások és az alternatív meghajtás, például a szél- és napenergia használata jelentősen csökkenti a hajó teljes energiafelhasználásának kibocsátásintenzitását. Ezen energiaforrások pontos mérésének és számszerűsítésének nehézsége (az energiafelhasználás időszakossága, a meghajtásként történő közvetlen átvitel stb.) nem akadályozhatja meg ezeknek az energiaforrásoknak az elismerését a hajó teljes energiafelhasználásában, a hajó energiamérlegéhez való hozzájárulásuk közelítését szolgáló eszközök révén.

(20) A kikötőhelyeken horgonyzó hajók által okozott légszennyezés (kén-oxidok, nitrogén-oxidok és lebegő részecskék) komoly problémát jelent a part menti területek és a kikötővárosok számára. Ezért konkrét és szigorú kötelezettségeket kell előírni a kikötőhelyeken horgonyzó azon hajók kibocsátásainak csökkentése érdekében, amelyek a kikötői tartózkodásuk alatt villamos energiát nyernek ki a motorjukból. Az (EU) 2015/757 rendelet keretében 2018-ban gyűjtött adatok szerint a személyhajók és konténerhajók azok a hajókategóriák, amelyek a kikötőben horgonyzó hajónként a legnagyobb mennyiségű kibocsátást eredményezik. Ennek megfelelően az e hajókategóriákból származó kibocsátásokat prioritásként kell kezelni.

(21) A szárazföldi áramforrás (OPS) csökkenti a hajók által okozott légszennyezést, valamint csökkenti a tengeri közlekedésből származó ÜHG-kibocsátás mennyiségét. Az OPS a kikötőhelyeken horgonyzó hajók rendelkezésére álló, egyre tisztább energiaellátást jelent, tekintettel a megújuló energiaforrások növekvő részarányára az EU villamosenergia-szerkezetében. Míg a 2014/94/EU irányelv (az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló irányelv, AFID) csak az OPS csatlakozási pontokra vonatkozó rendelkezésre terjed ki, az e technológia iránti kereslet és ennek következtében az ilyen technológia bevezetése továbbra is korlátozott. Ezért külön szabályokat kell megállapítani annak érdekében, hogy a legszennyezőbb hajók számára kötelezővé váljon az OPS használata.

(22) Az OPS mellett más technológiák is hasonló környezeti előnyökkel járhatnak a kikötőkben. Amennyiben egy alternatív technológia használata bizonyítottan egyenértékű az OPS használatával, a hajót mentesíteni kell az OPS használata alól.

(23) Az OPS használata alól számos objektív okból is kivételt kell tenni, amelyet az útiterv szerinti kikötőt üzemeltető szerv igazol, és amely a biztonsági okból vagy tengeri életmentés miatt nem tervezett kikötői kikötésekre, a hajók két óránál rövidebb, horgonyzóhelyen való rövid távú tartózkodására, valamint a csatlakozáshoz szükséges

minimális időre, továbbá a fedélzeti energiatermelés vészhelyzetben történő használatára korlátozódik.

(24) Az OPS rendelkezésre nem állása vagy inkompatibilitása esetére vonatkozó kivételeket korlátozni kell azt követően, hogy a hajó- és kikötőüzemeltetőknek elegendő idő állt rendelkezésükre a szükséges beruházások végrehajtására, annak érdekében, hogy biztosítsák az e beruházásokhoz szükséges ösztönzőket és elkerüljék a tisztességtelen versenyt. 2035-től a hajóüzemeltetőknek gondosan meg kell tervezniük kikötői látogatásaikat annak biztosítása érdekében, hogy a kikötőhelyen végzett tevékenységeiket légszennyező anyagok és üvegházhatású gázok kibocsátása nélkül végezhessék, és ne károsítsák a környezetet a part menti területeken és a kikötővárosokban. Korlátozott számú kivételt fenn kell tartani arra az esetre, ha az OPS nem áll rendelkezésre vagy inkompatibilis, annak érdekében, hogy lehetőség nyíljon a kikötőlátogatások utolsó pillanatban történő eseti módosítására és a nem kompatibilis berendezésekkel rendelkező kikötőkben történő kikötésekre.

(25) E rendeletnek egy megbízható nyomonkövetési, jelentéstételi és ellenőrzési rendszert kell létrehoznia a rendelet rendelkezéseinek való megfelelés nyomon követése érdekében. E rendszernek megkülönböztetésmentesen kell vonatkoznia minden hajóra, és az e rendszeren belül benyújtott adatok pontosságának biztosítása érdekében harmadik fél általi hitelesítést kell előírnia. E rendelet célkitűzése elérésének elősegítése érdekében az (EU) 2015/757 rendelet alkalmazásában már bejelentett adatokat szükség esetén fel kell használni az e rendeletnek való megfelelés ellenőrzésére, a társaságokra, a hitelesítőkre és a tengerészeti hatóságokra háruló adminisztratív terhek csökkentése érdekében.

(26) A társaságoknak felelősséget kell vállalniuk a hajók által a hajók fedélzetén a hajózás során és a kikötőhelyen felhasznált energia mennyiségének és típusának nyomon követéséért és bejelentéséért, valamint egyéb releváns információkért, például a fedélzeten lévő gép típusára vagy a szélhasznosító technológiák jelenlétére vonatkozó információkért, annak érdekében, hogy bemutassák a hajó fedélzetén felhasznált energia e rendeletben meghatározott kibocsátásintenzitására vonatkozó határérték betartását. E nyomonkövetési és jelentéstételi kötelezettségek, valamint a hitelesítési eljárás hitelesítők általi teljesítésének elősegítése érdekében – az (EU) 2015/757 rendelethez hasonlóan – a társaságoknak nyomonkövetési tervben kell dokumentálniuk a tervezett nyomonkövetési módszert, és további részletekkel kell szolgálniuk e rendelet szabályainak alkalmazásáról. A nyomonkövetési tervet, valamint adott esetben annak későbbi módosításait be kell nyújtani a hitelesítőnek.

(27) A tüzelőanyagok tanúsítása elengedhetetlen e rendelet célkitűzéseinek eléréséhez, valamint a tengerhasznosítási ágazatban várhatóan alkalmazott megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok környezeti integritásának biztosításához. Az ilyen tanúsítást átlátható és megkülönböztetésmentes eljárás keretében kell elvégezni. A tanúsítás megkönnyítése és az adminisztratív terhek csökkentése érdekében a bioüzemanyagok, a biogáz, a nem biológiai eredetű, megújuló energiaforrásból származó üzemanyagok és a széntartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagok tanúsítását az (EU) 2018/2001 irányelvben megállapított szabályokra kell alapozni. Ezt a tanúsítási megközelítést az (EU) 2018/2001 irányelvhez hasonlóan az Unión kívül vételezett üzemanyagokra is alkalmazni kell, amelyeket importált tüzelőanyagnak kell tekinteni. Amennyiben a társaságok el kívánnak térni az említett irányelvben vagy ebben az új keretben előírt alapértelmezett értékektől, ezt csak akkor kell megtenni, ha az értékeket az (EU) 2018/2001 irányelv szerint elismert önkéntes rendszerek valamelyikével (a „kúttól a tartályig” értékek), illetve laboratóriumi

vizsgálatokkal vagy közvetlen kibocsátásmérésekkel („tartálytól a hajócsavarig”) lehet tanúsítani.

(28) Az akkreditált hitelesítők általi hitelesítésnek biztosítania kell a társaságok általi nyomon követés és jelentéstétel pontosságát és teljességét, valamint az e rendeletnek való megfelelést. A pártatlanság biztosítása érdekében a hitelesítők olyan független és kompetens jogi személyek lehetnek, akik vagy amelyek rendelkeznek a 765/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet[24] szerint létrehozott nemzeti akkreditáló testületek által kiadott tanúsítvánnyal.

(29) A társaságok által nyomon követett és jelentett adatok és információk alapján a hitelesítőknek ki kell számítaniuk és meg kell állapítaniuk a hajó által a hajón felhasznált energia éves átlagos kibocsátásintenzitását, valamint a hajó egyenlegét a határérték tekintetében, beleértve a megfelelési többletet vagy hiányt, valamint a kikötőhelyen lévő szárazföldi áramforrás használatára vonatkozó követelmények betartását. A hitelesítőnek ezekről az információkról értesítenie kell az érintett társaságot. Amennyiben a hitelesítő ugyanaz a jogalany, mint az (EU) 2015/757 rendelet szerinti hitelesítő, az értesítést az említett rendelet szerinti hitelesítési jelentéssel együtt is meg lehet tenni. Ezt követően az érintett társaságnak jelentenie kell ezeket az információkat a Bizottságnak.

(30) A Bizottságnak létre kell hoznia és biztosítania kell egy olyan elektronikus adatbázist, amely nyilvántartja az egyes hajók teljesítményét, és biztosítja az e rendeletnek való megfelelését. A jelentéstétel megkönnyítése és a társaságokra, a hitelesítőkre és más felhasználókra háruló adminisztratív terhek csökkentése érdekében ennek az elektronikus adatbázisnak a meglévő THETIS-MRV modulra kell épülnie, és figyelembe kell vennie az (EU) 2015/757 rendelet alkalmazásában gyűjtött információk és adatok további felhasználásának lehetőségét.

(31) Az e rendeletnek való megfelelés olyan tényezőktől függ, amelyek a társaság rendelkezési körén kívül eshetnek, mint például a tüzelőanyag rendelkezésre állásával vagy a tüzelőanyag minőségével kapcsolatos kérdések. Ezért a vállalkozások számára rugalmasságot kell biztosítani a megfelelési többlet egyik évről a másikra történő átvitele vagy – bizonyos korlátokon belül – a következő évtől kezdődő előzetes megfelelési többlet felvételében. A kikötőhelyi OPS használata vonatkozásában, amely nagy jelentőséggel bír a helyi levegőminőség szempontjából a kikötővárosokban és a part menti területeken, nem alkalmazható hasonló rugalmasság.

(32) A technológiai bezáródás elkerülése és a legjobban teljesítő megoldások alkalmazásának további támogatása érdekében a társaságok számára lehetővé kell tenni, hogy összevonják a különböző hajók teljesítményét, és egy hajó esetleges túlteljesítését egy másik hajó alulteljesítésének ellensúlyozására használják fel. Ez lehetőséget teremt a megfelelőség túlteljesítésének jutalmazására, és ösztönzi a fejlettebb technológiákba történő beruházásokat. Az összevont megfelelés választása lehetőségének továbbra is önkéntesnek kell lennie, és az érintett vállalatok megállapodásától kell függenie.

(33) A hitelesítő által az e rendeletben megállapított eljárások szerint kibocsátott megfelelőségi dokumentumot („FuelEU” megfelelőségi tanúsítvány) a hajók

[24] Az Európai Parlament és a Tanács 765/2008/EK rendelete (2008. július 9.) a termékek forgalmazása tekintetében az akkreditálás és piacfelügyelet előírásainak megállapításáról és a 339/93/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 218., 2008.8.13.).

fedélzetén kell tartani annak bizonyítékaként, hogy teljesülnek a hajó fedélzetén felhasznált energia kibocsátásintenzitására vonatkozó határértékek és az OPS kikötőhelyen való használatára vonatkozó követelmények. A hitelesítők kötelesek tájékoztatni a Bizottságot az említett dokumentumok kibocsátásáról.

(34) A nem megfelelő kikötői kikötések számát a hitelesítőknek egyértelmű és objektív kritériumok alapján kell meghatározniuk, figyelembe véve az összes vonatkozó információt, beleértve a tartózkodás idejét, minden egyes felhasznált energia típusát és mennyiségét, valamint az esetleges kizárási feltételek alkalmazását minden egyes uniós kikötőben történő kikötéskor. Ezeket az információkat a társaságoknak a hitelesítők rendelkezésére kell bocsátaniuk a megfelelés megállapítása céljából.

(35) A rugalmassági és összevonási rendelkezéseknek való megfelelés lehetőségének sérelme nélkül a fedélzeten felhasznált energia éves átlagos kibocsátásintenzitására vonatkozó határértékeket nem teljesítő hajókra visszatartó erejű bírságot kell alkalmazni. A bírságnak arányosnak kell lennie a meg nem felelés mértékével, és meg kell szüntetnie a meg nem felelésből származó gazdasági előnyt, ezáltal megőrizve az egyenlő versenyfeltételeket az ágazatban. Ennek azon megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok mennyiségén és költségén kell alapulnia, amelyeket a hajóknak a rendelet követelményeinek való megfelelés érdekében használniuk kellett volna.

(36) Az egyes nem megfelelő kikötői kikötésekre kiszabott bírságnak arányosnak kell lennie a villamos energia felhasználásának költségével, és megfelelő mértékűnek kell lennie ahhoz, hogy visszatartsa a hajókat a szennyezőbb energiaforrások igénybevételétől. A bírságnak a hajó fedélzetére telepített, megawattban kifejezett teljesítményen kell alapulnia, amelyet megszoroznak a kikötőhelyen töltött óránkénti, EUR-ban kifejezett bírsággal. Mivel nem állnak rendelkezésre pontos adatok az OPS Unión belüli nyújtásának költségeiről, ennek a díjnak a nem háztartási fogyasztók átlagos uniós villamosenergia-árán kell alapulnia, amelyet kétszeres szorzóval kell megszorozni a szolgáltatásnyújtáshoz kapcsolódó egyéb kiadások, többek között a csatlakozási költségek és a beruházásmegtérülési elemek figyelembevétele érdekében.

(37) A bírságok megfizetéséből származó bevételeket a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengerhasznosítási ágazaton belüli elosztásának és használatának előmozdítására, valamint a tengerhasznosítási ágazat szereplőinek éghajlat-politikai és környezetvédelmi célkitűzéseik teljesítéséhez nyújtott segítségre kell fordítani. E célból ezeket a bevételeket a 2003/87/EK irányelv 10a. cikkének (8) bekezdésében említett innovációs alaphoz kell rendelni.

(38) Az e rendelettel kapcsolatos kötelezettségek betartatásának a már meglévő – nevezetesen a 2009/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel[25] és a 2009/21/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel[26] létrehozott – eszközökön kell alapulnia. A hajó e rendelet előírásainak való megfelelését megerősítő dokumentumot fel kell venni a 2009/16/EK irányelv IV. mellékletében említett bizonyítványok és dokumentumok közé.

(39) Tekintettel arra, hogy az e rendelet értelmében a hitelesítők által hozott intézkedések milyen következményekkel járhatnak az érintett társaságokra nézve, különösen a nem

[25] Az Európai Parlament és a Tanács 2009/16/EK irányelve (2009. április 23.) a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről (HL L 131., 2009.5.28., 57. o.).

[26] Az Európai Parlament és a Tanács 2009/21/EK irányelve (2009. április 23.) a lobogó szerinti állammal szembeni követelmények teljesítéséről (HL L 131., 2009.5.28., 132. o.).

megfelelő kikötői kikötések meghatározása, a bírságok összegének kiszámítása és a „FuelEU” megfelelőségi tanúsítvány kiadásának megtagadása tekintetében, e társaságok számára lehetővé kell tenni, hogy kérelmezzék ezen intézkedések felülvizsgálatát annak a tagállamnak az illetékes hatóságánál, ahol a hitelesítőt akkreditálták. Az Európai Unió Alapjogi Chartájának 47. cikkében foglalt, hatékony jogorvoslathoz való alapvető jog fényében lehetővé kell tenni, hogy az illetékes hatóságok és a kikötőt üzemeltető szervek által e rendelet alapján hozott határozatokat az érintett tagállam nemzeti jogával összhangban bírósági felülvizsgálatnak vessék alá.

(40) Annak érdekében, hogy e rendelet hatékony működése révén fenntarthatók legyenek az egyenlő versenyfeltételek, a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a „kúttól a hajócsavarig” kibocsátási tényezők jegyzékének módosítása, az alkalmazandó kibocsátásmentes technológiák jegyzékének vagy az alkalmazásukra vonatkozó kritériumoknak a módosítása, a laboratóriumi vizsgálatok és a közvetlen kibocsátásmérések elvégzésére vonatkozó szabályok megállapítása, a hitelesítők akkreditálása, a szankcionálási tényező kiigazítása, valamint a bírságok megfizetésének módjai tekintetében. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak megfelelően kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kézhez kap minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.

(41) E rendelet végrehajtását biztosító egységes feltételek érdekében végrehajtási hatáskörrel kell felruházni a Bizottságot. Ezt a végrehajtási hatáskört a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek[27] megfelelően kell gyakorolni. A szabványosított nyomonkövetési tervek mintáinak végrehajtási jogi aktusok révén történő meghatározásakor, beleértve az egységes alkalmazásukra vonatkozó technikai szabályokat is, a Bizottságnak figyelembe kell vennie az (EU) 2015/757 rendelet alkalmazásában gyűjtött információk és adatok további felhasználásának lehetőségét.

(42) Tekintettel a tengerhasznosítási ágazat nemzetközi dimenziójára, a hajók által felhasznált energia kibocsátásintenzitásának korlátozására irányuló globális megközelítés előnyösebb, mivel szélesebb alkalmazási köre miatt hatékonyabbnak tekinthető. Ezzel összefüggésben, és annak érdekében, hogy elősegítse a nemzetközi szabályoknak a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) keretében történő fejlesztését, a Bizottságnak meg kell osztania az e rendelet végrehajtására vonatkozó információkat az IMO-val és más illetékes nemzetközi szervezetekkel, továbbá erre vonatkozó előterjesztéseket kell küldenie az IMO részére. Amennyiben az e rendelet szempontjából fontos kérdésekben globális megközelítésről születik megállapodás, a Bizottságnak felül kell vizsgálnia ezt a rendeletet annak érdekében, hogy adott esetben összehangolja azt a nemzetközi szabályokkal.

(43) A megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagoknak és helyettesítő energiaforrásoknak a valamely tagállam joghatósága alá tartozó uniós kikötőkbe

[27] Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

érkező, ott tartózkodó vagy onnan induló hajók általi használata nem olyan célkitűzés, amelyet a tagállamok kielégítően elérhetnének anélkül, hogy kockáztatnák a belső piac akadályainak bevezetését, valamint a kikötők és a tengeri fuvarozók közötti verseny torzulását. Ez a célkitűzés jobban megvalósítható olyan uniós szintű egységes szabályok bevezetésével, amelyek gazdasági ösztönzőket teremtenek a tengeri fuvarozók számára, hogy továbbra is akadálytalanul működjenek, miközben eleget tesznek a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok használatára vonatkozó kötelezettségeknek. Az Unió ezzel összhangban az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően intézkedéseket hozhat. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az említett cél eléréséhez szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. cikk

Rendeltetés és célkitűzések

Ez a rendelet egységes szabályokat állapít meg, amelyek a következőket írják elő:

a) a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőkbe érkező, ott tartózkodó vagy onnan induló hajók által a fedélzeten felhasznált energia kibocsátásintenzitásának korlátozása; és

b) a szárazföldi áramforrás vagy kibocsátásmentes technológia használatára vonatkozó kötelezettség a tagállamok joghatósága alá tartozó kikötőkben,

annak érdekében, hogy Unió-szerte fokozódjon a megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású tüzelőanyagok és helyettesítő energiaforrások következetes használata, ugyanakkor biztosított legyen a tengeri közlekedés zökkenőmentes működése és elkerülhetők legyenek a belső piac torzulásai.

2. cikk

Hatály

Ez a rendelet – lobogótól függetlenül – minden 5 000 bruttó tonnatartalom feletti hajóra vonatkozik a következők tekintetében:

a) a valamely tagállam joghatósága alá tartozó, útiterv szerinti kikötőben való tartózkodásuk során felhasznált energia;

b) a valamely tagállam joghatósága alá tartozó, útiterv szerinti kikötőből egy tagállam joghatósága alá tartozó, útiterv szerinti kikötőbe tartó út során felhasznált energia teljes mennyisége; és

c) a valamely tagállam joghatósága alá tartozó, útiterv szerinti kikötőből induló vagy oda érkező utakon felhasznált energia fele, amennyiben az utolsó vagy a következő útiterv szerinti kikötő egy harmadik ország joghatósága alá tartozik.

Ez a rendelet nem alkalmazandó hadihajókra, haditengerészeti segédhajókra, halász- és halfeldolgozó hajókra, kezdetleges építésű, fából készült hajókra, mechanikus meghajtás nélküli hajókra és a nem kereskedelmi célra használt, állami hajókra.

3. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

a) „üvegházhatásúgáz-kibocsátás”: szén-dioxid (CO_2), metán (CH_4) és dinitrogén-oxid (N_2O) légkörbe történő kibocsátása;

b) „bioüzemanyagok”: az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikkének 33. pontjában meghatározott bioüzemanyagok;

c) „biogáz”: az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikkének 28. pontjában meghatározott biogáz;

d) „széntartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagok”: az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikkének 35. pontjában meghatározott, széntartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagok;

e) „nem biológiai eredetű, megújuló energiaforrásokból származó üzemanyagok”: az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikkének 36. pontjában meghatározott nem biológiai eredetű, megújuló energiaforrásokból származó üzemanyagok;

f) „élelmiszer- és takarmánynövények”: az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikkének 40. pontjában meghatározott élelmiszer- és takarmánynövények;

g) „kibocsátásmentes technológia”: a III. melléklet követelményeinek megfelelő technológia, amely nem vonja maga után a következő üvegházhatású gázok és légszennyező anyagok hajók általi kibocsátását a légkörbe: szén-dioxid (CO_2), metán (CH_4), dinitrogén-oxidok (N_2O), kén-oxidok (SO_x), nitrogén-oxidok (NO_x) és lebegő részecskék (PM);

h) „helyettesítő energiaforrások”: a fedélzeten előállított megújuló szél- vagy napenergia, illetve a szárazföldi áramforrásból nyert villamos energia;

i) „útiterv szerinti kikötő”: az (EU) 2015/757 rendelet 3. cikkének b) pontjában meghatározott útiterv szerinti kikötő;

j) „út”: az (EU) 2015/757 rendelet 3. cikkének c) pontjában meghatározott út;

k) „társaság”: az (EU) 2015/757 rendelet 3. cikkének d) pontjában meghatározott társaság;

l) „bruttó tonnatartalom” (BT): az (EU) 2015/757 rendelet 3. cikkének e) pontjában meghatározott bruttó tonnatartalom;

m) „kikötőben horgonyzó hajó”: az (EU) 2015/757 rendelet 3. cikkének n) pontjában meghatározott kikötőben horgonyzó hajó;

n) „fedélzeti energiafelhasználás”: a hajó által a meghajtásra és a fedélzeten lévő berendezések működtetésére a tengeren vagy a kikötőhelyen használt, megajoule-ban (MJ) kifejezett energiamennyiség;

o) „a fedélzeten felhasznált energia kibocsátásintenzitása”: az üvegházhatásúgáz-kibocsátásnak a fedélzeten felhasznált energia MJ-jára vetített mennyisége, gramm CO_2-egyenértékben kifejezve a „kúttól a hajócsavarig” alapon;

p) „kúttól a hajócsavarig”: a kibocsátások kiszámításának módszere, amely figyelembe veszi az energiatermelés, -szállítás, -elosztás, és az égetést is magában foglalóan, a fedélzeten történő felhasználás üvegházhatásúgáz-kibocsátásra gyakorolt hatását;

q) „kibocsátási tényező”: üvegházhatású gáz átlagos kibocsátása a forrásanyag tevékenységére vonatkozó adatokhoz képest, az égetés során teljes oxidációt és más vegyi reakciók esetében teljes átalakulást feltételezve;

r) „szárazföldi áramforrás”: a kikötőben horgonyzó hajók kis- vagy nagyfeszültségű, váltakozó áramú vagy egyenáramú villamos energiával való ellátására szolgáló rendszer, beleértve a hajóoldali és parti létesítményeket is, amikor a fedélzeti tartózkodáshoz szükséges szolgáltatási energiaellátás vagy a másodlagos akkumulátorok feltöltése céljából közvetlenül táplálják a hajó főelosztó kapcsolótábláját;

s) „hitelesítő”: olyan jogi személy, amely hitelesítési tevékenységet végez, és amelyet a 765/2008/EK rendeletnek és e rendeletnek megfelelően egy nemzeti akkreditáló testület akkreditált;

t) „jelentési időszak”: az (EU) 2015/757 rendelet 3. cikkének m) pontjában meghatározott jelentési időszak;

u) „»FuelEU« megfelelőségi tanúsítvány”: olyan, egy adott hajóra vonatkozó tanúsítvány, amelyet hitelesítő bocsátott ki a társaság számára, és amely igazolja, hogy a hajó egy meghatározott jelentési időszak tekintetében megfelelt e rendeletnek;

v) „személyhajó”: tizenkettőnél több utast szállító hajó, beleértve az üdülőhajókat, a gyorsjáratú személyszállító vízi járműveket és a közúti vagy vasúti járműveknek a hajóra történő fel- és legördülését lehetővé tevő kialakítással rendelkező hajókat;

w) „konténerszállító hajó”: olyan hajó, amelyet kizárólag konténerek rakodótérben és fedélzeten történő szállítására terveztek;

x) „nem megfelelő kikötői kikötés”: olyan kikötőben történő kikötés, amelynek során a hajó nem felel meg az 5. cikk (1) bekezdésében foglalt követelménynek, és az 5. cikk (3) bekezdésében meghatározott kivételek egyike sem alkalmazható;

y) „legkedvezőtlenebb előállítási mód”: az adott tüzelőanyaghoz használt legkarbonintenzívebb előállítási mód;

z) „CO_2-egyenérték”: a CO_2-ből, CH_4-ből és N_2O-ból származó kibocsátások globális felmelegedési potenciáljuk alapján történő kiszámításához használt mérőszám, amelynek alkalmazása során a CH_4 és N_2O mennyiségét azonos globális felmelegedési potenciállal rendelkező szén-dioxid-mennyiséggé alakítják át;

aa) „megfelelési egyenleg”: annak mértéke, hogy a hajó túl- vagy alulteljesíti-e a hajó által a fedélzeten felhasznált energia éves átlagos kibocsátásintenzitásának az V. melléklet szerint kiszámított határértékeit;

bb) „megfelelési többlet”: pozitív értékű megfelelési egyenleg;

cc) „megfelelési hiány”: negatív értékű megfelelési egyenleg;

dd) „teljes összevont megfelelési egyenleg”: valamennyi összevont hajó megfelelési egyenlegének összege;

ee) „kikötőt üzemeltető szerv”: az (EU) 2017/352 európai parlamenti és tanácsi rendelet 2. cikkének 5. pontjában meghatározott bármely köz- vagy magánjogi szerv[28].

II. FEJEZET

A HAJÓK FEDÉLZETI ENERGIAFELHASZNÁLÁSÁRA VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK

4. cikk

A hajó által a fedélzeten felhasznált energia kibocsátásintenzitásának határértéke

(1) A jelentési időszakban a hajó által a fedélzeten felhasznált energia átlagos éves kibocsátásintenzitása nem haladhatja meg a (2) bekezdésben meghatározott határértéket.

(2) Az (1) bekezdésben említett határértéket a [X gramm CO_2-egyenérték/MJ]* referenciaérték alábbi százalékaránnyal való csökkentésével kell kiszámítani:

– 2025. január 1-jétől –2 %,

– 2030. január 1-jétől –6 %,

– 2035. január 1-jétől –13 %,

– 2040. január 1-jétől –26 %,

– 2045. január 1-jétől –59 %,

– 2050. január 1-jétől –75 %.

[: Az a referenciaérték, amelynek kiszámítására a jogalkotási eljárás egy későbbi szakaszában kerül sor, és amely megfelel a hajók fedélzetén 2020-ban felhasznált energia flotta szerinti átlagos kibocsátásintenzitásának, amelyet az (EU) 2015/757 rendelet keretében nyomon követett és jelentett adatok alapján, az említett rendelet I. mellékletében meghatározott módszertan és alapértelmezett értékek felhasználásával határoznak meg.]*

(3) A hajó fedélzetén felhasznált energia kibocsátásintenzitását az üvegházhatású gázok energiaegységenkénti mennyiségeként kell kiszámítani az I. mellékletben meghatározott módszer szerint.

(4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 26. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a II. melléklet abból a célból történő módosítása, hogy belefoglalja a mellékletbe az új energiaforrásokhoz kapcsolódó, „kúttól a hajócsavarig” kibocsátási tényezőket, vagy kiigazítsa a meglévő kibocsátási tényezőket a jövőbeli nemzetközi szabványokkal vagy az uniós energiaügyi jogszabályokkal való összhang biztosítása érdekében.

---

[28] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2017/352 rendelete (2017. február 15.) a kikötői szolgáltatások nyújtását és a kikötők pénzügyi átláthatóságára vonatkozó közös szabályokat biztosító keretrendszer létrehozásáról (HL L 57., 2017.3.3., 1. o.).

5. cikk

A kikötőhelyen felhasznált energiára vonatkozó további kibocsátásmentességi követelmények

(1) 2030. január 1-jétől a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőben horgonyzó hajónak a szárazföldi áramforráshoz kell kapcsolódnia, és a kikötőhelyen való tartózkodása során azt kell használnia minden energiaszükségletének kielégítésére.

(2) Az (1) bekezdésben foglaltakat

a) konténerszállító hajókra;

b) személyhajókra kell alkalmazni.

(3) Az (1) bekezdésben foglaltak nem alkalmazandók azon hajókra:

a) amelyek a 14. cikkel összhangban ellenőrzött indulási és érkezési időpont alapján számítva két óránál rövidebb ideig tartózkodnak a kikötőhelyen;

b) amelyek a III. mellékletben meghatározott kibocsátásmentes technológiákat alkalmaznak;

c) amelyeknek biztonsági okokból vagy tengeri életmentés céljából az útitervben nem szereplő kikötőben kell kikötniük;

d) amelyek a kikötőben lévő csatlakozási pontok hiánya miatt nem tudnak csatlakozni a szárazföldi áramforráshoz;

e) amelyek nem tudnak csatlakozni a szárazföldi áramforráshoz, mert a kikötő parti berendezése nem kompatibilis a fedélzeten lévő szárazföldi áramforrással;

f) amelyek korlátozott ideig fedélzeti energiatermelést igényelnek olyan vészhelyzetekben, amelyek közvetlen veszélyt jelentenek az életre, a hajóra, a környezetre vagy egyéb *vis maior* ok miatt.

(4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 26. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a III. melléklet abból a célból történő módosítása, hogy új technológiákra való hivatkozásokat illesszen be az alkalmazandó kibocsátásmentes technológiák jegyzékébe vagy a használatukra vonatkozó feltételekbe, amennyiben ezek az új technológiák a tudományos és műszaki fejlődés fényében egyenértékűnek bizonyulnak az említett mellékletben felsorolt technológiákkal.

(5) Az útiterv szerinti kikötőt üzemeltető szerv meghatározza, hogy a (3) bekezdés szerinti kivételek alkalmazandók-e, és a IV. mellékletben megállapított követelményekkel összhangban kiállítja a tanúsítványt vagy megtagadja annak kiállítását.

(6) 2035. január 1-jétől a (3) bekezdés d) és e) pontjában felsorolt kivételek egy jelentési év során legfeljebb ötször alkalmazhatók egy adott hajóra. A kikötői kikötések nem vehetők figyelembe az e rendelkezésnek való megfelelés szempontjából, ha a társaság bizonyítja, hogy észszerűen nem tudhatta, hogy a hajó a (3) bekezdés d) és e) pontjában említett okok miatt nem fog tudni csatlakozni.

(7) A (3) bekezdés f) pontjában említett fedélzeti generátorok használatát szükségessé tevő vészhelyzeteket a hajónak dokumentálnia kell, és be kell jelentenie a kikötőt üzemeltető szervnek.

III. FEJEZET

KÖZÖS ALAPELVEK ÉS TANÚSÍTÁS

6. cikk

A nyomon követés és a jelentés közös alapelvei

(1) A 7–9. cikkel összhangban a társaságok az adott jelentési időszak során minden hajójuk tekintetében kötelesek nyomon követni és bejelenteni a releváns adatokat. Az említett nyomon követést és jelentést a valamely tagállam joghatósága alá tartozó összes kikötőre, valamint a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe érkező vagy onnan induló összes hajóútra vonatkozóan el kell végezniük.

(2) A nyomon követésnek és a jelentésnek teljes körűnek kell lennie és ki kell terjednie a tengeren tartózkodó és a kikötőben horgonyzó hajók fedélzetén felhasznált energiára. A társaságok a jelentési időszakban kötelesek megfelelő intézkedéseket tenni a hiányos adatok előfordulásának megelőzése érdekében.

(3) A nyomon követésnek és a jelentésnek összehangoltnak és összehasonlíthatónak kell lennie. Ennek érdekében a társaságoknak ugyanazokat a nyomonkövetési módszereket és adatkészleteket kell használniuk, a hitelesítő által értékelt változtatásokkal. A társaságok a nyomon követendő és jelentendő adatok megbízhatóságával kapcsolatban gondoskodnak az elvárható bizonyosság meglétéről.

(4) A társaságoknak átláthatóan és pontosan kell felvenniük, rögzíteniük, összeállítaniuk, elemezniük és dokumentálniuk a nyomonkövetési adatokat – így a feltevéseket, referenciákat, kibocsátási tényezőket és a tevékenységi adatokat – annak érdekében, hogy a hitelesítő meghatározhassa a hajók fedélzetén felhasznált energia kibocsátásintenzitását.

(5) Az e rendelet 7–9. cikkében és 14. cikkében meghatározott nyomonkövetési és jelentéstételi tevékenységek végzése során adott esetben az (EU) 2015/757 rendelet alkalmazásában gyűjtött információkat és adatokat kell felhasználni.

7. cikk

Nyomonkövetési terv

(1) A társaságoknak 2024. augusztus 31-ig minden egyes hajójukra vonatkozóan nyomonkövetési tervet kell benyújtaniuk a hitelesítőknek, amelyben feltüntetik a hajók fedélzetén felhasznált energia mennyiségének, típusának és kibocsátási tényezőjének nyomon követésére és jelentésére szolgáló, az I. mellékletben felsoroltak közül választott módszert, valamint az egyéb vonatkozó információkat.

(2) Azon hajók tekintetében, amelyek 2024. augusztus 31. után első alkalommal kerülnek e rendelet hatálya alá, a társaságok kötelesek indokolatlan késedelem nélkül, de legkésőbb az egyes hajóknak valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőben történő első kikötését követő két hónapon belül benyújtani a hitelesítőnek a nyomonkövetési tervet.

(3) A nyomonkövetési tervnek tartalmaznia kell a teljes és átlátható dokumentációt, továbbá legalább a következő elemeket:

a) a hajó azonosítója és típusa, beleértve a nevét, az IMO-nál vezetett azonosító számát, lajstromozási kikötőjét vagy anyakikötőjét és a hajó tulajdonosának nevét;

b) a társaság neve és a kapcsolattartó személy címe, telefonszáma, valamint e-mail elérhetősége;

c) a fedélzeti energiaátalakító rendszerek leírása és a kapcsolódó, megawattban (MW) kifejezett teljesítményfelvétel;

d) annak leírása, hogy a hajón olyan berendezést telepítettek és tanúsítottak, amely meghatározott feszültségen és frekvencián lehetővé teszi a szárazföldi áramforráshoz történő csatlakozást, ideértve az IEC/IEEE 80005-1 (nagyfeszültségű berendezések) és az IEC/IEEE 80005-3 (kisfeszültségű berendezések) szabványokban meghatározott eszközt, vagy hogy a hajó helyettesítő energiaforrásokkal vagy a III. mellékletben meghatározott kibocsátásmentes technológiával van felszerelve;

e) a 4. és 5. cikkben meghatározott követelményeknek való megfelelés érdekében a fedélzeten a hajózás során és a kikötőhelyen használni kívánt energiaforrás(ok) leírása;

f) a hajó tüzelőanyag-fogyasztásának nyomon követésére szolgáló eljárások, valamint a helyettesítő energiaforrások által biztosított energia vagy a III. mellékletben meghatározottak szerinti kibocsátásmentes technológia leírása;

g) a II. mellékletben említett, a „kúttól a hajócsavarig” kibocsátási tényezők;

h) az utak hiánytalan felsorolásának nyomon követésére használt eljárások leírása;

i) az utankénti tevékenységi adatok meghatározására használt eljárások leírása, beleértve az indulási kikötő és az érkezési kikötő között a tengeren töltött idő és a kikötőhelyen töltött idő meghatározására és rögzítésére szolgáló eljárásokat, felelősségi köröket, képleteket és adatforrásokat;

j) a nyomonkövetési tervben szereplő adatok jelentési időszak alatti frissítéséhez használt eljárások, rendszerek és felelősségi körök leírása;

k) a hiányos adatok kiküszöböléséhez szükséges helyettesítő adatok meghatározásához használt módszer leírása;

l) a korábbi átvizsgálások minden részletét rögzítő átvizsgálási adatrögzítő lap.

(4) A társaságok kötelesek formanyomtatványokon alapuló szabványos nyomonkövetési terveket használni. A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján határozza meg az említett formanyomtatványokat, beleértve az egységes alkalmazásukra vonatkozó technikai szabályokat is. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 27. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

8. cikk

A nyomonkövetési terv módosításai

(1) A társaságok kötelesek rendszeresen, de legalább évente ellenőrizni, hogy a hajó nyomonkövetési terve megfelel-e a hajó jellegének és működésének, továbbá hogy javítható-e az abban szereplő bármely adat.

(2) A társaságnak a következő esetek bármelyikében módosítania kell a nyomonkövetési tervet:

a) a társaság változása esetén;

b) amennyiben új energiaátalakítási rendszereket, új energiatípusokat használnak, ideértve a helyettesítő energiaforrásokat vagy a III. mellékletben meghatározott kibocsátásmentes technológiát is;

c) amennyiben új mérőberendezés-típusok, mintavételi módszerek vagy elemzési módszerek használata vagy egyéb okok miatt az adatok elérhetősége megváltozik, és ez befolyásolhatja a gyűjtött adatok pontosságát;

d) az alkalmazott nyomonkövetési módszerekből származó adatok pontatlansága esetén;

e) amennyiben a nyomonkövetési terv bármely részéről megállapítják, hogy az nem felel meg e rendelet követelményeinek, és a hitelesítő előírta, hogy a társaságnak felül kell vizsgálnia a tervet.

(3) A társaságok kötelesek indokolatlan késedelem nélkül értesíteni a hitelesítőket a nyomonkövetési terv módosítására vonatkozó bármely javaslatról.

(4) A nyomonkövetési terv e cikk (2) bekezdésének b), c) és d) pontja szerinti módosításához a hitelesítő értékelése szükséges. Az értékelést követően a hitelesítő köteles tájékoztatni az érintett társaságot arról, hogy az említett módosítások megfelelnek-e a 6. cikknek.

9. cikk

A bioüzemanyagok, biogázok, nem biológiai eredetű megújuló energiaforrásokból származó folyékony és gáznemű közlekedési célú üzemanyagok, valamint a széntartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagok tanúsítása

(1) Amennyiben az (EU) 2018/2001 irányelvben meghatározott bioüzemanyagokat, biogázt, nem biológiai eredetű, megújuló energiaforrásokból származó üzemanyagokat és a széntartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagokat figyelembe kell venni az e rendelet 4. cikkének (1) bekezdésében említett célokra, a következő szabályok alkalmazandók:

a) az (EU) 2018/2001 irányelv 29. cikkében meghatározott fenntarthatósági és üvegházhatásúgázkibocsátás-megtakarítási kritériumoknak megfelelő bioüzemanyagok és biogázok üvegházhatásúgáz-kibocsátási tényezőit az említett irányelvben meghatározott módszerek szerint kell meghatározni;

b) az (EU) 2018/2001 irányelv 27. cikkének (3) bekezdésében meghatározott üvegházhatásúgázkibocsátás-megtakarítási küszöbértékeknek megfelelő, nem biológiai eredetű, megújuló energiaforrásokból származó üzemanyagok és a széntartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagok üvegházhatásúgáz-kibocsátási tényezőit az említett irányelvben meghatározott módszerek szerint kell meghatározni;

c) azokat a bioüzemanyagokat és biogázokat, amelyek nem felelnek meg az a) pontnak, vagy amelyeket élelmiszer- és takarmánynövényekből állítanak elő, úgy kell tekinteni, hogy ugyanazokkal a kibocsátási tényezőkkel rendelkeznek, mint az ilyen típusú üzemanyagok esetében a legkedvezőtlenebb fosszilistüzelőanyag-előállítási mód;

d) a b) pontnak meg nem felelő, nem biológiai eredetű, megújuló energiaforrásokból származó üzemanyagokat és a széntartalom

újrahasznosításával nyert üzemanyagokat úgy kell tekinteni, hogy ugyanazokkal a kibocsátási tényezőkkel rendelkeznek, mint az ilyen típusú üzemanyagok esetében a legkedvezőtlenebb fosszilistüzelőanyag-előállítási mód.

(2) A társaságoknak pontos és megbízható adatokat kell szolgáltatniuk a bioüzemanyagok, a biogáz, nem biológiai eredetű, megújuló energiaforrásokból származó üzemanyagok és a széntartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagok kibocsátásintenzitásáról és fenntarthatósági jellemzőiről, amelyeket a Bizottság által az (EU) 2018/2001 irányelv 30. cikkének (5) és (6) bekezdésével összhangban elismert rendszer keretében hitelesítenek.

(3) A társaságoknak jogukban áll eltérni a „tartálytól a hajócsavarig” terjedő kibocsátási tényezőkre vonatkozóan megállapított alapértelmezett értékektől, feltéve, hogy a tényleges értékeket laboratóriumi vizsgálatokkal vagy közvetlen kibocsátásmérésekkel igazolják. A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 26. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy a laboratóriumi vizsgálatok és a közvetlen kibocsátásmérések elvégzésére vonatkozó szabályok megállapításával kiegészítse ezt a rendeletet.

IV. FEJEZET

HITELESÍTÉS ÉS AKKREDITÁLÁS

10. cikk

Hitelesítési tevékenységek

(1) A hitelesítő köteles értékelni, hogy a nyomonkövetési terv megfelel-e a 6–9. cikkben meghatározott követelményeknek. Amennyiben a hitelesítő értékelésében megállapítja, hogy a terv nem felel meg az említett követelményeknek, az érintett társaság a jelentési időszak kezdete előtt ennek megfelelően felülvizsgálja nyomonkövetési tervét, és végső értékelés céljából benyújtja a felülvizsgált tervet a hitelesítőnek. Az érintett társaságnak meg kell állapodnia a hitelesítővel az említett módosítások bevezetésének határidejéről. E határidő semmilyen esetben sem lehet a jelentési időszak kezdeténél későbbi időpont.

(2) A hitelesítő a 15. cikk (2) bekezdésében meghatározott műveletek elvégzése előtt köteles értékelni, hogy a bejelentett információk megfelelnek-e a 6–9. cikkben, valamint az I., II. és III. mellékletben meghatározott követelményeknek.

(3) Amennyiben a hitelesítői értékelés helytelen állításokat vagy e rendeletnek való meg nem feleléseket állapít meg, a hitelesítő köteles erről kellő időben tájékoztatni a társaságot. Az adott társaságnak ezt követően módosítania kell a helytelen állításokat vagy a meg nem feleléseket annak érdekében, hogy a hitelesítési folyamat időben lezárható legyen.

11. cikk

A hitelesítőkre vonatkozó általános kötelezettségek és alapelvek

(1) A hitelesítőnek függetlennek kell lennie az érintett hajó társaságától vagy üzemeltetőjétől, és az e rendeletben előírt tevékenységeit a köz érdekében kell folytatnia. Ennek érdekében a hitelesítő vagy ugyanazon jogi személy bármely része nem lehet társaság vagy hajó üzemeltetője, társaság tulajdonosa, vagy ezek tulajdona,

és a hitelesítő nem állhat a társasággal olyan kapcsolatban, amely befolyásolhatja függetlenségét vagy pártatlanságát.

(2) A hitelesítőnek értékelnie kell a hajók fedélzetén felhasznált energia mennyiségére, típusára és kibocsátási tényezőjére vonatkozó adatok és információk megbízhatóságát, hitelességét és pontosságát, különösen a következőket:

a) a tüzelőanyag-fogyasztásnak és a helyettesítő energiaforrások használatának az utakhoz való hozzárendelése;

b) a jelentett tüzelőanyag-fogyasztási adatok és az azzal kapcsolatos mérések és számítások;

c) a kibocsátási tényezők kiválasztása és alkalmazása;

d) szárazföldi áramforrás használata vagy az 5. cikk (5) bekezdése szerint tanúsított kivételek alkalmazhatósága.

(3) A (2) bekezdésben említett értékelés a következő megfontolásokon alapul:

a) a jelentett adatok koherensek a hajókövetési adatokon és az olyan jellemzőkön alapuló becsült adatokkal, mint például a beépített motor teljesítménye;

b) a jelentett adatok ellentmondásoktól mentesek, különös tekintettel az éves szinten hajónként beszerzett összes tüzelőanyag mennyiségének és az utak során felhasznált összes tüzelőanyag mennyiségének összehasonlítására;

c) az adatgyűjtés az alkalmazandó szabályoknak megfelelően történt; valamint

d) a hajó vonatkozó nyilvántartásai hiánytalanok és ellentmondásmentesek.

12. cikk

Hitelesítési eljárások

(1) A hitelesítő köteles azonosítani a nyomonkövetési és jelentési folyamathoz kapcsolódó lehetséges kockázatokat oly módon, hogy a hajók fedélzetén felhasznált energia bejelentett mennyiségét, típusát és kibocsátási tényezőjét összehasonlítja a hajókövetési adatokon és olyan jellemzőkön alapuló becsült adatokkal, mint például a beépített motorteljesítmény. A hitelesítőnek további elemzéseket kell végeznie, ha jelentős eltéréseket talál.

(2) A hitelesítőnek a társaság által használt összes adatforrás és módszer felülvizsgálatával azonosítania kell a különböző számításokhoz kapcsolódó lehetséges kockázatokat.

(3) A hitelesítő köteles figyelembe venni az érintett társaság által alkalmazott nyomonkövetési módszerek pontosságára vonatkozó bizonytalansági szint csökkentése érdekében alkalmazott hatékony kockázatellenőrzési módszereket.

(4) Az érintett társaság köteles a hitelesítő számára átadni minden olyan további információt, amely lehetővé teszi számára a hitelesítési eljárás lefolytatását. A hitelesítő a hitelesítési eljárás során a jelentett adatok és információk megbízhatóságának meghatározása érdekében ellenőrzéseket végezhet.

13. cikk

A hitelesítők akkreditálása

(1) A hitelesítőket az e rendelet hatálya alá tartozó tevékenységek tekintetében a 765/2008/EK rendelet szerinti nemzeti akkreditáló testület akkreditálja.

(2) Amennyiben e rendelet nem tartalmaz a hitelesítők akkreditálására vonatkozó különös rendelkezéseket, a 765/2008/EK rendelet vonatkozó rendelkezéseit kell alkalmazni.

(3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 26. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy a hitelesítők akkreditálására vonatkozó további módszerek és kritériumok meghatározása révén kiegészítse ezt a rendeletet. Az ezekben a felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban rögzített módszereknek a 10. és 11. cikkben meghatározott hitelesítési alapelveken és a vonatkozó, nemzetközileg elfogadott előírásokon kell alapulniuk.

V. FEJEZET

A MEGFELELÉS NYILVÁNTARTÁSA, ELLENŐRZÉSE, JELENTÉSE ÉS ÉRTÉKELÉSE

14. cikk

Nyomon követés és nyilvántartás

(1) A 7. cikkben említett nyomonkövetési terv alapján és azt követően, hogy a hitelesítő értékelte a tervet, a társaságok kötelesek a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe érkező vagy onnan induló minden egyes hajóra, valamint az oda irányuló vagy onnan induló minden egyes útra vonatkozóan rögzíteni a következő információkat:

a) indulási és érkezési kikötő, beleértve az indulás és az érkezés napját és időpontját, valamint a kikötőhelyen való tartózkodás időtartamát;

b) minden olyan hajó esetében, amelyre vonatkozik az 5. cikk (1) bekezdésében foglalt követelmény, a parti villamos energiához való csatlakozás és annak igénybevétele, vagy az 5. cikk (3) bekezdésében felsorolt kivételek bármelyikének megléte;

c) a kikötőhelyen és a tengeren fogyasztott valamennyi típusú tüzelőanyag mennyisége;

d) a kikötőhelyen és a tengeren fogyasztott tüzelőanyag minden egyes típusára vonatkozóan a „kúttól a hajócsavarig” kibocsátási tényezők, a „kúttól a tartályig”, a „tartálytól a hajócsavarig” és az illékony kibocsátások szerinti bontásban, az összes vonatkozó üvegházhatású gázra kiterjedően;

e) a kikötőhelyen és a tengeren fogyasztott valamennyi típusú helyettesítő energiaforrás mennyisége.

(2) A társaságok az (1) bekezdésben felsorolt információkat és adatokat évente, átlátható módon kötelesek nyilvántartani, ami lehetővé teszi az e rendeletnek való megfelelés hitelesítő általi hitelesítését.

(3) A társaságok minden év március 30-ig kötelesek benyújtani a hitelesítőnek az (1) bekezdésben említett információkat.

15. cikk

Hitelesítés és számítás

(1) A 10–12. cikkben meghatározott hitelesítést követően a hitelesítőnek értékelnie kell a társaság által a 14. cikk (3) bekezdésével összhangban szolgáltatott információk minőségét, teljességét és pontosságát.

(2) Az (1) bekezdésnek megfelelően hitelesített információk alapján a hitelesítő:

a) az I. mellékletben meghatározott módszer alkalmazásával kiszámítja az érintett hajó által a fedélzeten felhasznált energia éves átlagos kibocsátásintenzitását;

b) az V. mellékletben meghatározott képlet alkalmazásával kiszámítja a hajó megfelelési mérlegét;

c) kiszámítja az előírásoknak meg nem felelő kikötői kikötések számát az előző jelentési időszakban, beleértve az egyes nem megfelelő kikötői kikötések esetében a kikötőhelyen töltött időt is;

d) kiszámítja a 20. cikk (1) és (2) bekezdésében említett bírságok összegét.

(3) A hitelesítő köteles értesíteni a társaságot a (2) bekezdésben említett információkról.

16. cikk

Megfelelési adatbázis és jelentéstétel

(1) A Bizottság elektronikus megfelelési adatbázist hoz létre, működtet és tart naprakészen a 4. és 5. cikknek való megfelelés nyomon követése céljából. A megfelelési adatbázist a hajók megfelelési mérlegének, valamint a 17. és 18. cikkben meghatározott rugalmassági mechanizmusok alkalmazásának nyilvántartására kell használni. Az adatbázishoz a társaságok, a hitelesítők, az illetékes hatóságok és a Bizottság férhetnek hozzá.

(2) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján állapítja meg a hozzáférési jogokra vonatkozó szabályokat, valamint a megfelelési adatbázis működési és műszaki előírásait. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 27. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

(3) A társaság minden hajójára vonatkozóan minden év április 30-ig köteles rögzíteni a megfelelési adatbázisban a 15. cikk (2) bekezdésében említett, a hitelesítő által megállapított információkat, a hajó, a társaság, valamint az értékelést végző hitelesítő azonosítását lehetővé tevő információkkal együtt.

17. cikk

A jelentési időszakok közötti megfelelési többlet tartalékolása és átvétele

(1) Amennyiben a hajó megfelelési többlettel rendelkezik a jelentési időszakban, a társaság azt a következő jelentési időszakban ugyanazon hajó megfelelési egyenlegébe átviheti. A társaságnak a megfelelési többletet a következő jelentéstételi időszakra kell könyvelnie a megfelelési adatbázisban, amelyet a hitelesítőnek jóvá kell hagynia. A társaság a „FuelEU” megfelelőségi tanúsítvány kiállítását követően már nem tartalékolhatja a megfelelési többletet.

(2) Amennyiben a hajó megfelelési hiánnyal rendelkezik a jelentési időszakban, a társaság a következő jelentési időszakból átveheti a megfelelő összegű előzetes

megfelelési többletet. Az előzetes megfelelési többletet hozzá kell adni a hajó egyenlegéhez a jelentési időszakban, és le kell vonni ugyanazon hajó egyenlegéből a következő jelentési időszakban. A következő jelentéstételi időszakban levonandó összeg az előzetes megfelelési többlet 1,1-szerese. Az előzetes megfelelési többlet nem vehető át:

a) a 4. cikk (2) bekezdésében meghatározott határértéket több mint 2 %-kal meghaladó, a hajó I. melléklet szerint számított energiafogyasztásával megszorzott mennyiség esetében;

b) két egymást követő jelentési időszakban.

(3) A társaság a jelentési időszakot követő év április 30-ig a hitelesítő jóváhagyását követően rögzíti az előzetes megfelelési többletet a megfelelési adatbázisban.

18. cikk

A megfelelés összevonása

(1) Két vagy több hajó ugyanazon hitelesítő által hitelesített megfelelési egyenlegei összevonhatók a 4. cikk követelményeinek teljesítése céljából. Egy hajó megfelelési egyenlege ugyanabban a jelentési időszakban nem vehető figyelembe egynél több összevonásban.

(2) A társaság a jelentési időszakot követő év március 30-ig köteles értesíteni a hitelesítőt arról a szándékáról, hogy a hajó megfelelési egyenlegét összevonja a szóban forgó jelentési időszakot közvetlenül megelőző jelentési időszak egyenlegével. Abban az esetben, ha az összevonásban részt vevő hajókat két vagy több társaság ellenőrzi, a társaságoknak közös értesítést kell küldeniük a hitelesítőnek.

(3) A hitelesítőnek a jelentési időszakot követő év április 30-ig rögzítenie kell az összevonást a megfelelési adatbázisban. Az összevonás összetétele ezen időpont után nem változhat.

(4) Az e cikk (1) bekezdése szerinti összevont megfelelés esetén és a 15. cikk (2) bekezdése b) pontjának alkalmazásában a társaság eldöntheti, miként osztja el az összevonás teljes megfelelési egyenlegét az egyes hajók között, feltéve, hogy tiszteletben tartja a teljes összevonás megfelelési egyenlegét. Abban az esetben, ha az összevonásban részt vevő hajókat két vagy több társaság ellenőrzi, az összevonás teljes megfelelési egyenlegét a közös értesítésben meghatározott módszer szerint kell elosztani.

(5) Ha az összevonás átlagos megfelelési egyenlege megfelelési többletet eredményez egy adott hajó esetében, a 17. cikk (1) bekezdését kell alkalmazni.

(6) A 17. cikk (2) bekezdése nem alkalmazható az összevonásban részt vevő hajókra.

(7) A társaság a „FuelEU” megfelelőségi tanúsítvány kiállítását követően már nem veheti fel a hajó megfelelési egyenlegét az összevonásba.

19. cikk

„FuelEU” megfelelőségi tanúsítvány

(1) A jelentéstételi időszakot követő év június 30-ig a hitelesítő a 17. és 18. cikk esetleges alkalmazását követően kiállítja az érintett hajóra vonatkozó „FuelEU”

megfelelőségi tanúsítványt, feltéve, hogy a hajónak nincsenek megfelelési hiányosságai, és nem hajtott végre meg nem felelő kikötői kikötéseket.

(2) A „FuelEU” megfelelőségi tanúsítványnak a következő információkat kell tartalmaznia:

a) a hajó azonosítása (név, IMO-azonosító szám és a lajstromozási kikötő vagy anyakikötő);

b) a hajótulajdonos neve, címe és üzleti tevékenységének fő helye;

c) a hitelesítő azonosítása;

d) a tanúsítvány kibocsátásának időpontja, érvényességi ideje és a tárgyát képező jelentési időszak.

(3) A „FuelEU” megfelelőségi tanúsítvány a jelentési időszak végét követő 18 hónapig érvényes.

(4) A hitelesítő köteles késedelem nélkül tájékoztatni a Bizottságot és a lobogó szerinti államot minden „FuelEU” megfelelőségi tanúsítvány kiállításáról.

(5) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza „FuelEU” megfelelőségi tanúsítvány mintáit, beleértve az elektronikus mintákat is. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 27. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó-bizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

20. cikk

Bírságok

(1) Ha a jelentési időszakot követő év május 1-jén a hajónak megfelelési hiánya van, a társaság köteles bírságot fizetni. A hitelesítő a bírság összegét az V. mellékletben meghatározott képlet alapján számítja ki.

(2) A társaság minden egyes nem megfelelő kikötői kikötésért köteles bírságot fizetni. A hitelesítő a bírság összegét úgy számítja ki, hogy a 250 EUR összeget megszorozza a hajón telepített megawatt teljesítménnyel és a kikötőhelyen töltött teljes órák számával.

(3) A 19. cikk (1) bekezdésétől eltérve a hitelesítő az e cikk (1) és (2) bekezdésében említett bírságok megfizetését követően állítja ki a „FuelEU” megfelelőségi tanúsítványt. Az e cikkben említett intézkedéseket, valamint a 21. cikk szerinti pénzügyi kifizetések igazolását rögzíteni kell a „FuelEU” megfelelőségi tanúsítványban.

(4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 26. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy módosítsa az V. mellékletet az e cikk (1) bekezdésében említett képlet kiigazítása, valamint az e cikk (2) bekezdésében meghatározott rögzített összegű bírság összegének módosítása céljából, figyelembe véve az energiaköltségek alakulását.

21. cikk

A megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok támogatása érdekében kiszabott bírságok összegének felhasználása a tengerhasznosítási ágazatban

(1) A 20. cikk (1) és (2) bekezdésében említett bírságok összegét a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengerhasznosítási ágazatban való gyors bevezetésére irányuló közös projektek támogatására kell elkülöníteni. A bírságokból befolyt pénzeszközökből finanszírozott projekteknek ösztönözniük kell a megújuló és az alacsony kibocsátású tüzelőanyagok nagyobb mennyiségben történő előállítását a tengerhasznosítási ágazatban, elő kell segíteniük megfelelő tüzelőanyag-ellátó létesítmények vagy elektromos csatlakozópontok kiépítését a kikötőkben, valamint a jelentős kibocsátáscsökkentés elérése érdekében támogatniuk kell a leginnovatívabb európai technológiák kifejlesztését, tesztelését és alkalmazását a flottában.

(2) E célból az (1) bekezdésben említett bírságokból származó bevételeket a 2003/87/EK irányelv 10a. cikkének (8) bekezdésében említett innovációs alaphoz kell rendelni. Ezek a bevételek a költségvetési rendelet 21. cikkének (5) bekezdésével összhangban külső címzett bevételnek minősülnek, és az innovációs alapra alkalmazandó szabályokkal összhangban kerülnek végrehajtásra.

(3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 26. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy kiegészítse ezt a rendeletet a 20. cikk (1) és (2) bekezdésében említett bírságok megfizetésének módozataira vonatkozóan.

22. cikk

Az érvényes „FuelEU” megfelelőségi tanúsítvány fedélzeten történő tartására vonatkozó kötelezettség

(1) A valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőben kikötő hajóknak érvényes „FuelEU” megfelelőségi tanúsítvánnyal kell rendelkezniük a hajó fedélzetén.

(2) Az érintett hajóra a 19. cikkel összhangban kiállított „FuelEU” megfelelőségi tanúsítvány az e rendeletnek való megfelelés bizonyítéka.

23. cikk

Végrehajtás

(1) A tagállamok megállapítják az e rendelet megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és meghoznak minden szükséges intézkedést ezek végrehajtására. Az előírt szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük. A tagállamok e rendelkezésekről [20xx/hó/nap]-ig tájékoztatják a Bizottságot, valamint az e rendelkezéseket érintő további módosításokról is haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

(2) Minden tagállam gondoskodik arról, hogy a joghatósága alá tartozó kikötőben tartózkodó hajónak a 2009/16/EK irányelvvel összhangban elvégzett ellenőrzése során ellenőrizzék azt is, hogy található-e a fedélzeten érvényes „FuelEU” megfelelőségi tanúsítvány.

(3) Amennyiben egy hajó két vagy több egymást követő jelentési időszakon keresztül nem mutatott be érvényes „FuelEU” megfelelőségi tanúsítványt, és más végrehajtási intézkedések nem biztosítják a megfelelést, a kikötő szerinti tagállam illetékes hatósága – miután lehetőséget biztosított az érintett társaságnak észrevételei megtételére – kiutasító határozatot hozhat. A tagállam illetékes hatósága köteles értesíteni a Bizottságot, a többi tagállamot és az érintett lobogó szerinti államot a kiutasító határozatról. Minden tagállam – azon tagállam kivételével, amelyek

lobogója alatt a hajó közlekedik – köteles megtagadni a kiutasító határozat hatálya alá tartozó hajónak a kikötőibe való belépését mindaddig, amíg a társaság nem teljesíti kötelezettségeit. Amennyiben a hajó valamely tagállam lobogója alatt közlekedik, az érintett tagállam – miután lehetőséget biztosított az érintett társaságnak észrevételei megtételére – elrendeli a lobogó alatti hajó visszatartását mindaddig, amíg a társaság nem teljesíti kötelezettségeit.

(4) Az e kötelezettségeknek való megfelelést egy érvényes „FuelEU” megfelelőségi tanúsítványra vonatkozó értesítéssel kell igazolni a kiutasító határozatot hozó nemzeti illetékes hatóság számára. Ez a bekezdés nem érinti a veszélyben lévő hajókra alkalmazandó nemzetközi jogi rendelkezéseket.

(5) Ha valamely tagállam szankciókat alkalmaz egy adott hajóval szemben, arról értesíteni kell a Bizottságot, a többi tagállamot és az érintett lobogó szerinti államot.

24. cikk

A felülvizsgálathoz való jog

(1) A társaságoknak jogukban áll kérelmezni a hitelesítő által e rendelet alapján nekik címzett számítások és intézkedések felülvizsgálatát, beleértve a 19. cikk (1) bekezdése szerinti „FuelEU” megfelelőségi tanúsítvány kiállításának elutasítását is.

(2) A felülvizsgálati kérelmet a hitelesítő által a számítás eredményéről vagy az intézkedésről küldött értesítéstől számított egy hónapon belül kell benyújtani azon tagállam illetékes hatóságához, amelyben a hitelesítőt akkreditálták. Az illetékes hatóság határozata bírósági felülvizsgálatnak vethető alá.

(3) A kikötőt üzemeltető szerv által e rendelet alapján hozott határozatok bírósági felülvizsgálatnak vethetők alá.

25. cikk

Illetékes hatóságok

A tagállamok kijelölnek egy vagy több, e rendelet alkalmazásáért és érvényesítéséért felelős illetékes hatóságot (a továbbiakban: illetékes hatóságok). Ezek nevét és elérhetőségi adatait a tagállamok közlik Bizottsággal. A Bizottság a honlapján közzéteszi az illetékes hatóságok jegyzékét.

VI. FEJEZET

FELHATALMAZÁS ÉS VÉGREHAJTÁSI HATÁSKÖRÖK ÉS ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

26. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

(1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit ez a cikk határozza meg.

(2) A Bizottságnak a 4. cikk (6) bekezdésében, az 5. cikk (4) bekezdésében, a 9. cikk (3) bekezdésében, a 13. cikk (3) bekezdésében, a 20. cikk (4) bekezdésében és a 21. cikk (3) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása határozatlan időre szól [e rendelet hatálybalépésének időpontja]-tól/-től kezdődő hatállyal.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 4. cikk (7) bekezdésében, az 5. cikk (4) bekezdésében, a 9. cikk (3) bekezdésében, a 13. cikk (3) bekezdésében, a 20. cikk (4) bekezdésében és a 21. cikk (3) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban megjelölt felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A rendelet nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

(4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.

(5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

(6) A 4. cikk (7) bekezdése, az 5. cikk (4) bekezdése, a 9. cikk (3) bekezdése, a 13. cikk (3) bekezdése, a 20. cikk (4) bekezdése és a 21. cikk (3) bekezdése értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

27. cikk

A bizottsági eljárás

(1) A Bizottságot a 2099/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel[29] létrehozott, a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 4. cikkét kell alkalmazni. Ha a bizottságnak írásbeli eljárásban kell véleményt nyilvánítania, az ilyen eljárást eredmény nélkül lezárják, amennyiben a véleménynyilvánításra megállapított határidőn belül az elnök úgy határoz

(3) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni. Amennyiben a bizottság nem ad ki véleményt, a Bizottság nem fogadhatja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

[29] Az Európai Parlament és a Tanács 2099/2002/EK rendelete (2002. november 5.) a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) létrehozásáról, valamint a tengeri közlekedés biztonságáról és a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló rendeletek módosításáról (HL L 324., 2002.11.29., 1. o.).

28. cikk

Jelentés és felülvizsgálat

(1) A Bizottság 2030. január 1-jéig jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az e rendelet működéséről, a tengeri közlekedésben használt megújuló és az alacsony kibocsátású tüzelőanyagok technológiáinak és piacának fejlődéséről, valamint az uniós tengerhasznosítási ágazatra gyakorolt hatásáról szóló értékelés eredményeiről. A Bizottság mérlegeli az alábbiak lehetséges módosításait:

a) a 4. cikk (2) bekezdésében említett határérték;

b) az 5. cikk (1) bekezdésének hatálya alá tartozó hajótípusok;

c) az 5. cikk (3) bekezdésében felsorolt kivételek.

29. cikk

A 2009/16/EK irányelv módosítása

A 2009/16/EK irányelv IV. mellékletében foglalt lista a következő ponttal egészül ki: „51. A megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri közlekedésben való alkalmazásáról szóló (EU) xxxx rendelet alapján kiállított »FuelEU« megfelelőségi tanúsítvány”.

30. cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba. Ezt a rendeletet 2025. január 1-jétől kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

az Európai Parlament részéről	*a Tanács részéről*
az elnök	*az elnök*