EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2018.4.16.
COM(2018) 188 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

az egyes folyékony tüzelőanyagok kéntartalmának csökkentéséről szóló (EU) 2016/802 irányelvben meghatározott, tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok kéntartalmára vonatkozó szabványok végrehajtásáról és a nekik való megfelelésről

1. Jelentéstétel a kéntartalomra vonatkozó szabványoknak való megfelelésről, az irányelvben foglalt rendelkezései további szigorítása szükségességének értékelése és a légszennyezés további csökkentési lehetőségének mérlegelése

Az egyes folyékony tüzelőanyagok kéntartalmának csökkentéséről szóló 1999/32/EK tanácsi irányelvet[1] többször érdemben módosították, utoljára a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok kéntartalmáról szóló 2012. november 21-i 2012/33/EU irányelvnek megfelelően[2], amely 2012. december 17-én lépett hatályba és azt 2014. június 18-ig kellett átültetni. Az áttekinthetőség és észszerűség érdekében az 1999/32/EK tanácsi irányelv többszöri érdemi módosítása után azt az egyes folyékony tüzelőanyagok kéntartalmának csökkentéséről szóló, 2016. május 11-i (EU) 2016/802 irányelvben kodifikálták [3] (továbbiakban: kéntartalomról szóló irányelv).

A kéntartalomról szóló irányelv elsődleges célja az egyes folyékony tüzelőanyagok típusok elégetéséből származó kén-dioxid-kibocsátás (SO_2) egészségre és környezetre káros hatásainak a csökkentése. Függetlenül az egyes szárazföldi tüzelőberendezésekben használt nehéz fűtőolaj (HFO) és gázolaj kéntartalmát szabályozó 3. és 4. cikktől, az irányelv jelenleg elsősorban a hajók által használt folyékony tüzelőanyagok kéntartalmát (’a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok’) szabályozza.

Az (EU) 2016/802 irányelv 14. cikkének (1) bekezdése a tagállamoknak előírja, hogy minden év június 30-ig jelentést nyújtsanak be a Bizottságnak, amely az előző évben végrehajtott ellenőrzések alapján bemutatja az irányelv hatálya alá tartozó folyékony tüzelőanyagok kéntartalmára vonatkozó szabványoknak való megfelelést. Ezen nemzeti jelentések és a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyag rendelkezésére állásának hiányára vonatkozó jelentéstétel alapján a Bizottság minden évben jelentést tesz az irányelv végrehajtásáról. Ezenfelül a 14. cikk (1) bekezdése a Bizottságnak előírja, hogy értékelje ezen irányelv vonatkozó rendelkezései további szigorításának szükségességét és tegye meg a megfelelő jogalkotási javaslatokat.

A 2012/33/EU irányelv átültetési határideje 2014. június 18. volt. Azonban a 2012/33/EU irányelv által bevezetett legjelentősebb változás, azaz az alacsony kéntartalmú tüzelőanyagok kötelező használata a tengeri hajózásban a Balti-tengeren és az Északi-tengeren, amelyek kéndioxid-kibocsátás ellenőrzési területként (európai SO_x-kibocsátás ellenőrzési területek) vannak megjelölve, csak 2015. január 1-jén lépett hatályba. Következésképpen a Bizottság legkorábban 2016. június 30-án kapta meg a tagállamok első jelentését az új kéntartalomra vonatkozó előírások európai SO_x-kibocsátás ellenőrzési területeken történő betartásáról. Tekintettel azonban arra, hogy a 2016. évre vonatkozó jelentéstétel során nem az összes tagállam használta az új jelentéstételi eszközöket és sablont, 2016-ban az új kéntartalomra vonatkozó szabványok végrehajtása és a nekik való megfelelés uniós szinten egyelőre viszonylag rendezetlen maradt. Ezért a Bizottság határozata alapján ez az egy jelentés a 2015–

[1] HL L 121., 1999.5.11., 13. o.
[2] HL L 327., 2012.11.27., 1. o.
[3] HL L 134., 2016.5.21., 58. o.

2017 éveket együtt kezeli, hogy az Európai Parlament és a Tanács egyértelműbb és összetettebb képet kapjon a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok kéntartalmára vonatkozó szigorúbb szabványok tekintetében a végrehajtás és a megfelelés szintjéről az alacsony kéntartalomra vonatkozó előírásoknak az európai SO_x-kibocsátás ellenőrzési területeken 2015. január 1-jén történő hatálybalépése óta.

Ez a jelentés áttekintést is nyújt a vonatkozó uniós támogatási mechanizmusokról, amelyek a tagállamokat és az európai hajózási ágazatot segítik a 2012/33/EU irányelv által bevezetett módosítások érvényesítésében, végrehajtásában és betartásában. Végül a jelentés kitér a szomszédos országoknak nyújtott technikai segítségnyújtásra, nemzetközi együttműködésre, és javaslatokat terjeszt elő az irányelv egyes rendelkezéseinek további szigorítására.

Az (EU) 2016/802 irányelv 14. cikkének (2) bekezdésével összhangban az Európai Unió levegő minőségével kapcsolatos politikájának részletes felülvizsgálatát követően a Bizottság a 2013. decemberi „Tiszta levegőt" szakpolitikai csomagjában[4,5] már kitért a levegőkibocsátás, beleértve a hajózásból származó levegőkibocsátás csökkentését szolgáló további lehetséges uniós intézkedések költségeire és előnyeire. A felülvizsgálatot követően a Bizottság úgy határozott, hogy a „Tiszta levegőt" szakpolitikai csomag részeként konkrét jogalkotási javaslatot nem terjeszt elő a hajók kibocsátásaira vonatkozóan. Az egyes légköri szennyező anyagok nemzeti kibocsátásának csökkentéséről [6] szóló irányelv megalkotására irányuló javaslatában azonban a Bizottság olyan rendelkezést vezetett be (5. cikk (1) bekezdés), amely a tagállamoknak engedélyezné az összes nemzeti kibocsátáscsökkentési kötelezettség teljesítését az SO_2, nitrogén-oxidok (NO_x) és finom szálló por ($PM_{2,5}$) kibocsátás csökkentésének „beszámításával" a hajók által okozott levegőszennyezést szabályozó további intézkedéseken keresztül. Az egyes légköri szennyező anyagok nemzeti kibocsátásainak csökkentéséről szóló (EU) 2016/2284 irányelv [7] (az „új NEC-irányelv") azonban nem tartalmazta sem ezt a javasolt rugalmasságot, sem pedig a hajók kibocsátásainak csökkentését célzó egyéb rendelkezést.

A Bizottság továbbra is értékeli a hajók által okozott kibocsátás csökkentésének előrehaladását, beleértve a kén-dioxidon kívüli kibocsátást és a kibocsátás további csökkentésének lehetőségét ebben az ágazatban. A jelentés röviden szintén kitér a folyamatban lévő kezdeményezésekre.

2. A 2012/33/EU irányelvből következő főbb változások és hatások

2008-ban a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) módosította a hajók által okozott szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény VI. mellékletét (a továbbiakban: módosított MARPOL VI. melléklet), amely a hajók által okozott levegőszennyezés megelőzésére vonatkozó szabályokat tartalmaz. A módosított MARPOL VI. melléklet 2010. július 1-jén lépett hatályba. A 2012/33/EU irányelv 1. cikke (6) bekezdésének b) pontja 2015.

[4] Lásd: VITO, 2013. március, „A hajók által okozott kibocsátás egyedi értékelése, beleértve új kibocsátás-ellenőrzési területek létrehozásának lehetőségét az európai tengereken".
[5] Lásd: http://ec.europa.eu/environment/air/clean_air/index.htm
[6] COM(2013) 920 final.
[7] HL L 344., 2016.12.17., 1. o.

január 1-jei hatállyal uniós jogba ültette (az (EU) 2016/802 irányelv 6. cikkének (2) bekezdése) a módosítás egyik legfőbb változtatását, nevezetesen a maximum 0,10 % kéntartalommal rendelkező tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok kötelező használatát az európai SO_x-kibocsátás ellenőrzési területeken.

A módosított MARPOL VI. melléklethez hasonlóan, 2020. január 1-jei hatállyal a 2012/33/EU irányelv 1. cikke (6) bekezdésének c) pontja is 0,50 %-ban maximalizálta a tüzelőanyagok kéntartalmát az európai SO_x-kibocsátás ellenőrzési területeken kívüli, a tagállamok joghatósága alá tartozó összes többi vizeken („európai vizek") (az (EU) 2016/802 irányelv 6. cikkének (1) bekezdése). A módosított MARPOL VI. melléklettel szemben azonban ezen előírás 2020-ban az EU-ban történő hatálybalépésére nem vonatkozott a megfelelő tüzelőanyagok rendelkezésre állásának utólagos vizsgálata, így biztosítva kezdettől fogva a jogbiztonságot és elegendő időt az ágazatnak a felkészülésre.

Eddig a 0,10 % kéntartalommal rendelkező, tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok 2015 januárja óta előírt kötelező használata az európai SO_x-kibocsátás ellenőrzési területeken ténylegesen hozzájárult az irányelv azon céljának eléréséhez, hogy csökkenjen a hajók által okozott kén-dioxid-kibocsátások emberre és környezetre gyakorolt káros hatása. Az európai SO_x-kibocsátás ellenőrzési területeken ellenőrzött hajók több mint 93 %-a betartotta a szigorúbb kénkoncentrációra vonatkozó előírásokat, ami jelentősen csökkentette a kén-dioxid koncentrációt az európai SO_x-kibocsátás ellenőrzési területekkel szomszédos régiók környezeti levegőjében (Dániában legfeljebb 60 %-kal[8], Németországban az északi-tengeri Neuwerk-szigeten[9], illetve a svédországi Öland (Ottenby) és Gotland (Hoburgen)[10] szigeteken legfeljebb 50 %-kal, és a Rotterdam-Rijnmond régióban több mint 20 %-kal[11]).

A 0,50 %-os maximális kéntartalomra vonatkozó előírás 2020-ban történő hatálybalépése után az EU összes többi part menti területen is várható az SO_2 koncentráció csökkenése a környezeti levegőben. Egyelőre azonban még nem egyértelmű, hogy a 0,50 %-os kéntartalom-határérték ugyanazokkal az előnyökkel jár-e majd mint a 0,10 %-os kéntartalom-határérték az európai SO_x-kibocsátás ellenőrzési területeken, hogy az összes uniós állampolgár ugyanazt a védelmet élvezze a hajók által okozott levegőszennyezéssel szemben.

[8] Dánia Környezetvédelmi és Élelmezésügyi Minisztériuma, 2016. november, „A levegő kéntartalma felére csökkent 2014 óta", lásd: http://en.mfvm.dk/news/news/nyhed/sulphur-content-in-the-air-halved-since-2014/

[9] Kattner et al., 2015, „Monitoring compliance with sulfur content regulations of shipping by in-situ measurements of ship emissions" (A kéntartalomra vonatkozó szabályok betartásának ellenőrzése a hajózási ágazatban a hajók kibocsátásainak helyszíni mérésén keresztül), és Seyler et al., 2017, „Monitoring shipping emission in the German Bight using MAX-DOAS measurements" (A hajók kibocsátásainak ellenőrzése MAX-DOAS mérésekkel a Német-öbölben).

[10] IVL – Svéd Környezetvédelmi Kutató Intézet, 2015. november, „Reduced sulphur content in air after tightening of ship fuel regulations" (Alacsonyabb kéntartalom a levegőben a hajók tüzelőanyagára vonatkozó szabályok szigorítása után), lásd: http://www.ivl.se/

[11] Rotterdam Rijnmond Környezetvédelmi Hatóság (DCMR), 2015. július, „Cleaner air from cleaner shipping" (A tisztább levegőt eredményező tisztább hajózás), lásd: http://www.dcmr.nl/nieuws/nieuwsberichten/2015/07/schonere-scheepvaart.html

3. A tagállamoknak és az ágazatnak nyújtott uniós támogatás a szigorúbb kéntartalomra vonatkozó szabványok végrehajtásának és betartatásának elősegítése érdekében

Nem sokkal 2015. január 1. előtt a maximum 0,10 %-os kéntartalmú tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok árának alakulását (tengeri hajózásban használatos gázolaj vagy MGO) 65-80 %-kal magasabbra becsülték az európai SO_x-kibocsátás ellenőrzési területeken addig használt nehéz fűtőolaj (HFO) árához képest[12].Sok hajótulajdonos és üzemeltető arra számított, hogy a 0,10 %-os kéntartalomra vonatkozó előírás hatálybalépése a működési költségek jelentős emelkedése miatt jelentős gazdasági következményekkel fog járni, különösen a tevékenységük jelentős részét az európai SO_x-kibocsátás ellenőrzési területeken végző hajótulajdonosok esetében. A Bizottság több párhuzamos intézkedést és támogatási mechanizmust terjesztett elő (alábbiakban részletezve) a szigorúbb kéntartalomra vonatkozó szabványok tekintetében a végrehajtás és a megfelelés támogatására, valamint a nem kívánatos járulékos hatások minimalizálására.

Több későbbi tanulmány[13,14,15] azonban megállapította, hogy az alacsony kéntartalomra vonatkozó előírások bevezetése az európai SO_x-kibocsátás ellenőrzési területeken nem eredményezett forgalomcsökkenést vagy jelentős elmozdulást a közúti közlekedés irányába. Az európai SO_x-kibocsátás ellenőrzési területeken érvényes előírásokhoz közvetlenül nem kapcsolódik társaságok vagy tengeri szolgáltatások leállása vagy a teherforgalom csökkenése az észak-európai kikötőkben, és nem jelentettek megfelelő tüzelőanyag súlyos hiányára utaló eseteket. Bár elsődlegesen az olajár csökkenése miatt nem érték negatív hatások az európai SO_x-kibocsátás ellenőrzési területeket az alacsony kéntartalomra vonatkozó előírások következtében, az EU tagállamoknak és a tengerhajózásban érdekelt feleknek nyújtott támogatása is hozzájárult ahhoz, hogy az alacsony kéntartalomra vonatkozó előírások minimális hatást gyakoroljanak az ágazat versenyképességére és részarányára.

3.1. Az Európai Fenntarthatósági Hajózási Fórum

A 2011. szeptemberi fenntartható vízi közlekedést biztosító eszköztár[16] nyomon követése során a Bizottság 2013-ban felállította az ESSF-et[17] azzal a céllal, hogy speciális fórumként elősegítse a strukturált párbeszédet és együttműködést a különböző bizottsági szolgálatok, a

[12] Lásd: Európai Tengerbiztonsági Ügynökség, 2010. december, „A tüzelőanyag 0,1 %-os kéntartalmára vonatkozó, 2015. január 1-jétől hatályos előírás a kénkibocsátás ellenőrzési területeken – Rendelkezésre álló hatástanulmányok és alternatív megfelelési módok értékelése”.

[13] CE Delft, 2016. április, „Kénkibocsátás ellenőrzési területek értékelése: A tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagokra vonatkozó 2015. évi kéntartalom-határértékek hatásai a kénkibocsátás-ellenőrzési területeken – Első gyakorlati tapasztalatok Európában”.

[14] Az Európai Közösség Hajótulajdonosai Szövetségének (ECSA) felmérése a Európai Fenntarthatósági Hajózási Fórum (ESSF) versenyképességgel foglalkozó alcsoportjának keretei között (bemutatva az ESSF 2016. január 26-i plenáris ülésén).

[15] Dán Műszaki Egyetem, „A környezetvédelmi jogszabályok ro-ro szállításra gyakorolt mellékhatásainak csökkentése és visszafordítása Észak-Európában (RoRo SECA)”, végrehajtva 2015. június15-től 2017. június 14-ig.

[16] COM(2013) 475 final.

[17] A Bizottság 2013. szeptember 24-i határozata a tengeri szállítás fenntarthatóságával foglalkozó szakértői csoport felállításáról – Az európai fenntarthatósági hajózási fórum (ESSF), C(2013)5984 végleges.

tagállamok és a tengerhajózásban érdekelt felek között az uniós tengeri szállítási ágazatot érintő környezeti fenntarthatósági kihívások hatékonyabb kezeléséhez. Az alacsony kéntartalomra vonatkozó előírások betartásának különböző lehetőségeivel kapcsolatos technikai kérdéseken túlmenően az ESSF kitér az EU hajózási ágazatának versenyképességére és a fenntartható tengeri szállítás finanszírozásának új módjaira.

Az ESSF plenáris és technikai szakértői csoportokból („alcsoportok") áll, ahol az elnöki tisztséget a Bizottság tölti be, míg a technikai titkársági feladatokat az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség (EMSA) látja el. Az ESSF jelen négy szakági alcsoporttal működik[18]; tagjait a tagállamok szakértői és az érdekelt felek alkotják, az elnöki tisztséget a Bizottság, a tagállamok és/vagy az érdekelt felek képviselői közösen töltik be. A kéntartalomról szóló irányelv végrehajtásával foglalkozó alcsoport, amelyet később a hajókról történő légköri kibocsátásokkal foglalkozó alcsoport váltott fel, meghatározó szerepet játszott a 0,10 %-os kéntartalomra vonatkozó előírás európai SO_x-kibocsátás ellenőrzési területeken történő hatálybalépésére való felkészülés támogatásában, és jelenleg támogatja a 0,50 %-os kéntartalomra vonatkozó előírás végrehajtására való felkészülést[19]. Az ESSF feladatköre nem korlátozódik a kéntartalomról szóló irányelv végrehajtására; a fórum a hajókról történő üvegházhatású gázok kibocsátásával és hajókon keletkező hulladékkal is foglalkozik[20].

Az ESSF konkrét és testre szabott támogatást nyújt a tagállamoknak és az ágazatnak az alcsoportok egyes szakterületein. A tevékenysége elősegítette bizottsági és EMSA útmutatók, bizottsági végrehajtási aktusok és felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elkészítését, (EK) előterjesztések IMO-nak történő benyújtását és az uniós jogalkotási aktusok felülvizsgálatát[21]. Az ESSF tükrözi a bizottsági szolgálatok, nemzeti szakértők és érdekelt felek közötti eredményes együttműködést azzal a céllal, hogy megerősítsék a fenntartható és versenyképes uniós hajózási ágazatot. A sikerei alapján az ESSF megbízását 2018. június 30-ig meghosszabbították[22] és az ESSF legutóbbi 2017. október 16-án tartott plenáris ülésén annak további meghosszabbítását javasolták.

3.2. Uniós pénzügyi támogatás a tiszta hajózási technológiák hasznosítására

A Bizottság széles körű pénzügyi eszközökkel aktívan támogatja az EU-n belül a tengeri szállítás fenntarthatóságának növelését az innovatív technológiák, illetve tiszta tüzelőanyagok kutatásával, fejlesztésével és a bevezetésükre irányuló projektekkel.

A Horizont 2020 program[23] olyan kutatási és innovációs (K+F) projektekhez biztosít társfinanszírozást, amelyek a fenntartható hajózást támogató technológiai fejlesztésekre

[18] A hajókról történő légköri kibocsátások; a tengeri hajózásban használatos cseppfolyósított földgáz; füstgáztisztító rendszerek; versenyképesség.

[19] Lásd a bizottsági szakértői csoportok nyilvántartását, E02869. sz., http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm

[20] Az alábbi alcsoportok teljesítették megbízásukat és azokat később megszüntették: finanszírozás; kutatás és fejlesztés; kikötői befogadólétesítmények; a hajók által okozott CO_2-kibocsátás nyomon követése, bejelentése és ellenőrzése.

[21] Lásd a megvalósítandó célkitűzések felsorolását: http://emsa.europa.eu/main/sustainable-toolbox/relevant-eu-projects.html

[22] A Bizottság 2016. január 7-i C(2015) 9741. sz. határozata.

[23] Az EU kutatási és innovációs keretprogramja (2014–2020), lásd még:

irányulnak (pl. kipufogógáz-kezelő rendszerek, tiszta és gazdaságos motorok, új technológiák, mint például a tüzelőanyag-cellák, villamosítás és a meghajtáson alapuló megújuló energia (pl. szél), hatékonyabb hidrodinamika) és arra, hogy az EU hajózási ágazata felkészüljön az uniós és nemzetközi környezetvédelmi kötelezettségek és célkitűzések teljesítésére.

Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) támogatja a környezetkímélő hajózás népszerűsítését a „zöld" infrastruktúra és fedélzeti berendezések pénzügyi támogatásával. Csak a 2014 és 2015 években a CEF (beleértve a tengeri gyorsforgalmi utak programot[24]) több mint 185 millió eurót fordított tanulmányokra, kísérleti cselekvésre és infrastrukturális projektekre[25].

Az európai hajózási ágazat előtt álló azon kihívás kezelésére, hogy a környezetkímélő hajózási technológiák finanszírozásához rendelkezésre álljanak kereskedelmi bankok által biztosított pénzügyi támogatások, az ESSF előkészítő munkáját követően és szoros együttműködésben az Európai Beruházási Bankkal a Bizottság kidolgozta a környezetkímélő hajózással kapcsolatos garanciaprogramot (GSG).A GSG program finanszírozása a CEF-en és az Európai Stratégiai Beruházási Alapon (ESBA) keresztül történik összesen 750 millió euro összegű pénzügyi kerettel. A program várhatóan 3 milliárd euro összegű befektetést generál az európai hajózási ágazatban. 2017 decemberében írták alá az első szerződést a GSG programon belül cseppfolyósított földgázzal (LNG) üzemelő komp építésének finanszírozására[26].

3.3. Az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség tagállamoknak nyújtott műszaki támogatása

A Bizottság az alacsony kéntartalomra vonatkozó előírások végrehajtását és érvényesítését elősegítő további tevékenységek végzésével bízta meg az EMSA-t[27]. E körben az EMSA célzott technikai segítséget nyújt a tagállamok szerveinek workshopokkal, képzési szemináriumokkal[28], a bevált gyakorlatok cseréjével, és egyéb technikai útmutatásokkal és eszközökkel.

A Bizottság „látogatási ciklusok" végrehajtásával is megbízta az EMSA-t, hogy a tagállamokban ellenőrizze az irányelv és a vonatkozó végrehajtási jogszabályok hatékony végrehajtását[29]. Az EMSA látogatásai jellemzően néhány napot vesznek igénybe, amelyek során részletesen megtárgyalják a nemzeti jogszabályokat és eljárásokat a különböző illetékes

---

https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/area/transport

[24] Lásd még: https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/cef-transport-motorways-sea

[25] Lásd még az EU 2009-2018 évekre vonatkozó tengeri szállítási stratégiájának végrehajtásáról szóló 2016. szeptember 30-i SWD(2016)326. sz. végleges bizottsági szolgálati munkadokumentumát, 52. bekezdés.

[26] Lásd: https://ec.europa.eu/commission/news/juncker-plan-france-signature-first-green-financing-maritime-sector-2017-dec-12_en

[27] A Környezetvédelmi Főigazgatóság és az EMSA között létrejött együttműködési megállapodások alapján lásd: http://www.emsa.europa.eu/partnerships/operational-agreements.html

[28] Lásd az EMSA uniós jogszabályokra vonatkozó, a tagállamok részére készített teljes képzési tervét: http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/training-a-cooperation/trainings-for-member-states.html

[29] Az 1406/2002/EK rendelet 3. cikke az EMSA-nak előírja a tagállamok meglátogatását, hogy segítse a Bizottságot az uniós jog megfelelő végrehajtásának és alkalmazásának ellenőrzésében és vizsgálatában. Lásd: http://www.emsa.europa.eu/visits-to-member-states/reduction-sulphur-content-of-certain-liquid-fuels.html

hatóságokkal (pl. minisztériumok, parti őrség és a helyi hatóságok, mint például a kikötői hatóságok). A látogatási ciklus 2016 végén indult és 2021-ben várható a befejezése. 2017 végéig az EMSA hét tagállamot látogatott meg. A tagállamok első visszajelzései megerősítik a látogatások alaposságát és igazolják az EMSA megállapításainak hozzájárulását a kölcsönös egyetértéshez, a nemzeti párbeszéd és a nyomon követés ösztönzéséhez a nemzeti végrehajtási intézkedések hatékonyságának biztosítása céljából. Az EMSA az időközi eredmények megtárgyalására irányuló közép távú workshop szervezését tervezi 2019-ben. Az összes tagállam meglátogatása után az EMSA horizontális jelentést ad át a Bizottságnak, amely tartalmazza az irányelv végrehajtására vonatkozó általános megállapításokat és következtetéseket.

3.4. A kéntartalomról szóló irányelv végrehajtásáért felelős tagállami bizottság

Az (EU) 2016/802 irányelv 17. cikke alapján a Bizottság létrehozta a kéntartalomról szóló irányelv végrehajtásáért felelős bizottságot, hogy támogassa annak egységes és hatékony végrehajtását (továbbiakban: bizottság)[30]. A bizottság 2014 októberében ülésezett először, azóta összesen öt alkalommal. A bizottság támogatja a Bizottságot végrehajtási hatáskörének gyakorlásában, előterjesztések elkészítésében az IMO részére, és az ESSF alcsoportok végrehajtásra és a hajókról történő légköri kibocsátásokra vonatkozó eredményeinek áttekintésében. A tagállamok aktív részvételével a bizottság kulcsfontosságú szerepet játszik az irányelv EU-n belüli egységes és költséghatékony végrehajtása és érvényesítése biztosításában, továbbá hozzájárul a 0,50 %-os kéntartalomra vonatkozó előírás 2020-ban történő hatálybalépésének előkészítéséhez.

4. A tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok kéntartalom-határértékeinek való megfelelésre vonatkozó ellenőrzés támogatása

2012 előtt a tagállamok által elvégzendő hajó és tüzelőanyag-minta ellenőrzések éves száma viszonylag alacsony volt és jelentősen eltért az egyes tagállamokban, mivel az irányelv az éves ellenőrzések számára vonatkozóan nem tartalmazott konkrét rendelkezéseket. Ennek megváltoztatására a 2012/33/EU irányelv felhatalmazta a Bizottságot a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok mintavételi módszereire, a reprezentatív minta meghatározására és a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok mintavételének gyakoriságára vonatkozó végrehajtási jogi aktusok elfogadására (az (EU) 2016/802 irányelv 13. cikkének (4) bekezdése).

A Bizottság 2015. február 16-án elfogadta az (EU) 2015/253[31] végrehajtási határozatot (továbbiakban: végrehajtási jogi aktus), amely megállapítja a fedélzeti mintavételezési eljárásra, a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyag szállítójának ellenőrzésére, valamint az egyes tagállamok által évente elvégzendő előírt számú hajóellenőrzésre és tüzelőanyag-

[30] A tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok kéntartalmára vonatkozó irányelv végrehajtásáért felelős bizottság vonatkozásában lásd a Bizottság komitológiai nyilvántartását, http://ec.europa.eu/transparency/regcomitology/index.cfm

[31] A Bizottság (EU) 2015/253 végrehajtási határozata (2015. február 16.) az 1999/32/EK tanácsi irányelv értelmében a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok kéntartalma tekintetében elvégzendő mintavételezés és jelentéstétel szabályainak meghatározásáról (HL L 41., 2015.2.17., 55. o.).

mintára vonatkozó szabályokat, hogy azok ellenőrizzék a hatáskörük alá eső vizeken üzemelő hajók által a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok kéntartalmát.

A tagállamokkal és az ESSF-el folytatott megbeszélések után az EMSA 2015 júliusában kiadta a kéntartalom ellenőrzésére vonatkozó útmutatót[32], amely kiegészíti a végrehajtási jogi aktust a kéntartalomra vonatkozó szabványok betartásának ellenőrzése harmonizált megközelítésének elősegítésében. Az útmutató meghatározza, például, megfelelés-ellenőrzés céljából a rendelkezésre álló hajó dokumentáció hatékony használatának módját (pl. tüzelőanyagok szállítójegye, hajónaplók, beleértve az olaj-nyilvántartási és hajtómű üzemi naplókat, tartály hangmérések és tüzelőanyag-csere nyilvántartások, üzemanyag-felvételi tervek, illetve csővezeték-rendszer rajzok). Az EMSA az irányelv végrehajtására vonatkozó képzési modellt is kidolgozott, amelyet 2015 óta több mint 200 ellenőr kapott meg a tagállamokban.

4.1. A hajók fedélzetén a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok mintavételezése

A hajók által a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok kéntartalmának ellenőrzését szolgáló fizikai mintavételezést akár a tüzelőanyagok szállítójegyéhez mellékelt, a fedélzeten rendelkezésre álló lepecsételt tüzelőanyag-minta vagy reprezentatív minta elemzésével, vagy a hajó tüzelőanyag-ellátást kiszolgáló rendszeréből származó pontminta átvételével és elemzésével kell elvégezni.

A tüzelőanyag-minta elemzésére vonatkozó, a MARPOL VI. melléklete 18(8.1) és (8.2) rendeleteinek megfelelő IMO eljárás már hatályban volt, azonban a végrehajtási jogi aktus meghatározta a hajó tüzelőanyag-ellátást kiszolgáló rendszeréből vett tüzelőanyag pontminta vételezésére vonatkozó eljárást. A végrehajtási jogi aktus hatálybalépése előtt az ellenőrök az EU-ban a hajó csővezeték-rendszerének különböző pontjain vettek mintát, ami befolyásolhatta a vizsgált minták kéntartalmának értékét. Egy nemzetközileg harmonizált eljárás kidolgozásának ösztönzése céljából a pontminták vételezésére vonatkozó uniós eljárást terjesztettek elő az IMO-nak, aminek eredménye a hajók fedélzetén használt tüzelőanyag kéntartalmának fedélzeti mintavételezésére és ellenőrzésére vonatkozó útmutató[33], amely nagy részben kiváltja a végrehajtási jogi aktusban meghatározott eljárást.

4.2. Egyéb megfelelés-ellenőrzési technológiák

Egyre több tagállam a dokumentáción és fizikai mintavételezésen kívüli megfelelés-ellenőrzési technológiát alkalmaz annak gyors megállapítására, hogy a hajó betartja-e a kéntartalomra vonatkozó szabványokat és hogy felmerül-e olyan kétség, ami alapján indokolt lehet a hajón használt tüzelőanyag kéntartalmának hivatalos ellenőrzése.

A hidakon, kikötő belépési pontokon, őrjáratot végző hajókon és kis méretű repülőgépeken telepített eltérő „alternatív megfelelés-ellenőrzési technológiák”, például hordozható mintavételező készülékek (amelyek szinte azonnal jelzik a fedélzeten található tüzelőanyag kéntartalmát), távérzékelési technológiák és „szimatolók” (kipufogógáz elemzők) az üzemben lévő hajó kipufogógázainak mérésén keresztül tudják megállapítani a kéntartalmat; ezeket

[32] Az EMSA 1999/32/EK tanácsi irányelv szerinti, 2015 júliusi kéntartalom-ellenőrzési útmutatója.
[33] MEPC.1/Circ.864, 2016. december 9.

különböző tagállamok már alkalmazzák vagy tesztelik. Az EU ezen technológiák fejlesztésének és alkalmazásának támogatására is fordított pénzeszközöket[34]. Ezenfelül az EMSA a közelmúltban szerződéses alapon drónokat (távirányítású légijármű-rendszer (RPAS)) [35] használt, amelyek a tagállamok hatóságait segítik a tengerszennyezés (pl. olajszennyezés) észlelésében, illetve a levegőterhelés ellenőrzésében.

Az ilyen alternatív technológiák használata a tagállamokban csökkentheti a kéntartalomra vonatkozó szabványoknak való megfelelés ellenőrzésére fordított összköltséget és időt. A bizottság tapasztalatokat cserélt ezen megfelelés-ellenőrzési technológiák használatára vonatkozóan és megállapításait megosztotta az IMO-val [36]. A végrehajtási jogi aktus konkrétan felismeri az innovatív megfelelés-ellenőrzési technológiákban rejlő lehetőségeket és ezek használatára ösztönzi a tagállamokat.

4.3. Ellenőrzések kötelező gyakorisága és tüzelőanyag mintavételezés

A tagállamok közötti egyenlő mértékű végrehajtási teher, és az uniós kikötők és üzemeltetők közötti egyenlő feltételek megteremtésének biztosításához a 2012/33/EU irányelv felhatalmazta a Bizottságot, hogy határozza meg az ellenőrzések és a tüzelőanyagok mintavételezésének kötelező gyakoriságát (az (EU) 2016/802 irányelv 13. cikkének (4) bekezdése), amelyet a végrehajtási jogi aktus rögzített.

A gyakoriság elsősorban az adott tagállam kikötőibe befutó egyes hajók éves számától függ. Az (EU) 2015/253 végrehajtási határozat 3. cikkének (1) bekezdése értelmében az összes tagállam köteles a kikötőibe befutó egyes hajók legalább 10 %-a esetében ellenőrizni a hajó dokumentációját. A tagállamoknak ki kell egészíteniük a dokumentáció ellenőrzését a tüzelőanyag kéntartalmának mintavételezésével és elemzésével az ellenőrzött hajók 20-40 %-a esetében attól függően, hogy a tagállam (részben) határos-e európai SO_x-kibocsátás ellenőrzési területtel. A mintavételezés gyakorisága magasabb az európai SO_x-kibocsátás ellenőrzési területeken más európai vizekhez képest, mivel a tengeri hajózásban használatos alacsony kéntartalmú tüzelőanyagok felára arra késztetheti az üzemeltetőket, hogy kockáztassák a nem megfelelő tüzelőanyag használata miatt kiszabott szankciót. A nemzeti ellenőrök előjoga marad az ellenőrzésre és/vagy tüzelőanyag mintavételezésre kötelezett hajók kiválasztása. A végrehajtási jogi aktusnak megfelelően a tagállam által vételezett összes minta éves száma kiigazítható, ha az alternatív megfelelés-ellenőrzési technológiát alkalmaz.

Tekintettel a 0,50 %-os kéntartalomra vonatkozó előírás hatálybalépésére 2020-ban, a Bizottság a jövőben felülvizsgálhatja az ellenőrzés és mintavételezés gyakoriságát, de bevezetheti a kockázatalapú ellenőrzést is, hogy a megfeleltetéssel a legvalószínűbb szabálysértőket célozza meg. Az ilyen mechanizmus kidolgozásához a hajótípusok, üzemeltetők, útvonalak és tüzelőanyag szállítók megfelelési gyakorlatára vonatkozó jelentős mennyiségű információra van szükség.

[34] Lásd pl. a COMPMON projektet: https://compmon.eu/
[35] Lásd: http://www.emsa.europa.eu/operational-scenarios.html
[36] IMO PPR 5/13/5 a MARPOL VI. melléklet 14.3.1 rendelet egységes végrehajtására vonatkozó javaslat.

4.4. A tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok mintavételezése a hajóra szállításuk során

Míg a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok kéntartalmának megfelelés-ellenőrzése a „hajó oldalon" koncentrálódik, a 2012/33/EU irányelv a tüzelőanyag szállítók ellenőrzését szigorító rendelkezéseket is bevezetett, azaz a „szárazföld oldalon" (az (EU) 2016/802 irányelv 6. cikkének (9) bekezdése). A tagállamok már kötelesek intézkedni a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok azon szállítóival szemben, akikről bebizonyosodott, hogy olyan tüzelőanyagot szállítottak, amely nem felelt meg a tüzelőanyag szállítójegyén szereplő előírásoknak, továbbá az átláthatóság növelése érdekében a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok szállítóit tartalmazó nyilvános jegyzéket vezetni. A tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok szállítóinak ellenőrzése keretében a tagállamok kötelesek a hajóra szállítás közben is mintát venni a termékeikből ismétlődő, állítólagos minőségi problémák bejelentése esetén (tiltakozó levelek) (az (EU) 2015/253 végrehajtási határozat 4. cikke).

2016-ban a Bizottság tanulmány[37] elkészítésébe kezdett, hogy értékelje a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyag szállítóira vonatkozó felügyeletet és engedélyezési eljárásokat a tagállamokban. A tanulmány arra is kitér majd, hogy mely pontokon kell szigorítani a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok szállítóira vonatkozó ellenőrzéseket, hogy magas minőségű, az előírásoknak megfelelő tüzelőanyagokat szállítsanak az EU kikötőibe befutó hajókra[38].

5. A tagállamok általi jelentéstétel és a THETIS-EU

A tagállamok korábbi jelentéstétele nem bizonyult elegendőnek ahhoz, hogy uniós szintű áttekintés készüljön a kéntartalomra vonatkozó szabványoknak való megfelelésről, mivel a tagállamok jelentéseinek tartalmára és formátumára vonatkozóan nincsenek összehangolt rendelkezések[39]. A kéntartalomról szóló irányelv 2012. évi felülvizsgálata ezért felhatalmazta a Bizottságot, hogy részletesebb rendelkezéseket vezessen be a tagállamok éves jelentésének tartalmára és formátumára vonatkozóan.

E célból az (EU) 2015/253 végrehajtási határozat 7. cikke meghatározza mindazon információkat, amelyeket a tagállamok éves jelentésének a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok kéntartalmára vonatkozó szabványok végrehajtásával kapcsolatban tartalmaznia kell. A tagállamok éves jelentéstétele a szárazföldi tüzelőberendezésekben használt tüzelőanyagok kéntartalmának ellenőrzésére irányuló intézkedéseikre vonatkozóan a bizottság által 2016-ban elfogadott önkéntes alapon használható sablon alapján történik.

[37] Lásd a 2016. július 8-i 2016/S 130 – 232460 sz. hirdetményt.

[38] Jelenleg a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok nem esnek az üzemanyagok minőségéről szóló irányelv hatálya alá (98/70/EK irányelv). Tekintettel azonban a 2020-ban hatályba lépő 0,50 %-os maximális kéntartalomra vonatkozó előírásra, új típusú tüzelőanyagok fejlesztése van folyamatban (beleértve az olaj-alapú termékek keverékét), és célszerű lenne az új tüzelőanyagok kéntartalmán kívül más minőségi paramétereket is hatékonyabban szabályozni.

[39] Lásd még az 2012/33/EU irányelv (18) preambulumbekezdését.

Tekintettel az alacsony kéntartalomra vonatkozó előírások 2015. január 1-jén történő hatálybalépésére az európai SO_x-kibocsátás ellenőrzési területeken, a Bizottság megbízta az EMSA-t uniós információs rendszer kidolgozásával, amely a hajók fedélzetén végzett ellenőrzések, beleértve a tüzelőanyag mintavételt és elemzést, részleteinek és megállapításainak rögzítést és cseréjét teszi lehetővé. A THETIS-EU-t az EMSA fejlesztette ki, ami 2015. január 1-jétől működik teljes körűen.

A THETIS-EU tartalmazza az (EU) 2015/253 végrehajtási határozat 7. cikkében meghatározott összes előírt jelentés mezőt és az összes tagállamban lehetővé teszi az egyes hajók megfelelési nyilvántartásainak szinte valós idejű ellenőrzését. Az összes tagállam (önkéntes alapon) használja a THETIS-EU-t és a közeljövőben lehetséges, hogy az EU-val szomszédos országok is hozzáférnek a rendszerhez. A THETIS-EU az EU-n belül jelentős mértékben hozzájárult a hajók kéntartalomra vonatkozó szabványoknak való megfeleltetésére vonatkozó jelentéstétel minőségének és egységességének javításához. Tárgyalások folynak a tagállamokkal arról, hogy milyen egyéb módon lehetne tovább javítani a THETIS-EU hasznosságát és felhasználóbarát jellegét, illetve hogyan lehetne a rendszert az irányelv szerinti jövőbeli végrehajtási követelményekhez igazítani.

Az (EU) 2015/253 végrehajtási határozat 8. cikkével összhangban és a tagállamok adminisztratív terheinek csökkentése érdekében a THETIS-EU összefoglalót tud készíteni a tagállamoknak az előző évben rögzített adatokról, hogy teljesíthessék a Bizottság felé fennálló éves adatszolgáltatási kötelezettségüket. A bizottság határozata alapján a THETIS-EU-ban rögzített kéntartalomra vonatkozó ellenőrzési adatok összesített változata már 2017 júniusa óta nyilvánosan hozzáférhető az EMSA THETIS-EU portálján[40].

6. A tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok kéntartalmára vonatkozó szabványoknak való megfelelés szintje

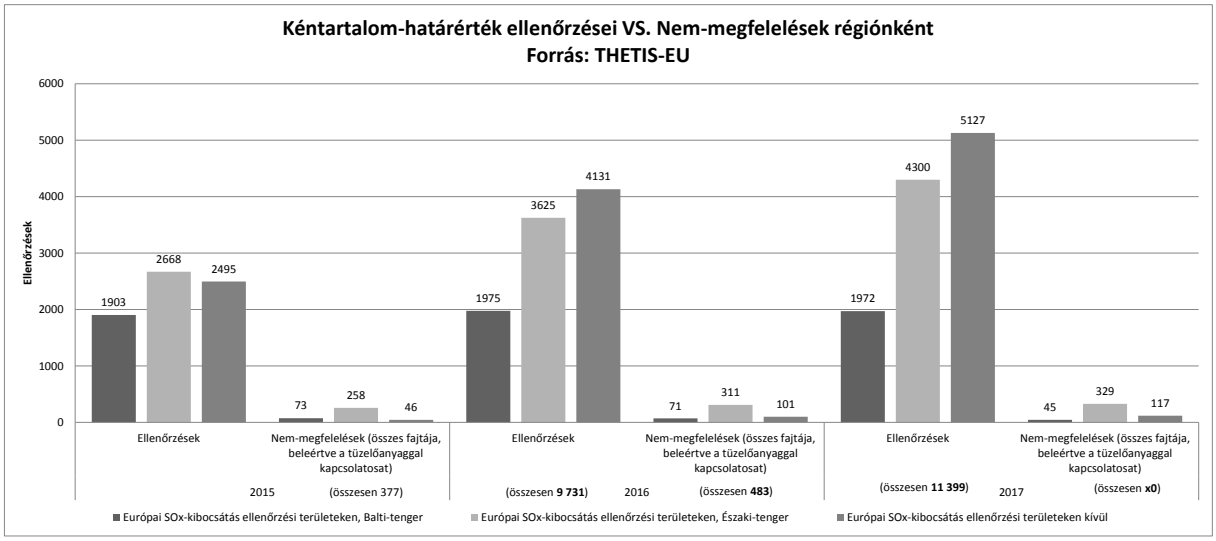
2015. január 1. (amikor a rendszer működésbe lépett) és 2017. december 31. között több mint 28 000 konkrét ellenőrzést[41] (havonta átlagosan 700-900 ellenőrzés) rögzített a THETIS-EU. A végrehajtási jogi aktus hatálybalépése és a THETIS-EU előtt az EU kikötőibe befutó minden 1 000 hajóból 1-et ellenőriztek, míg a bevezetésük után az ellenőrzés aránya megnőtt és megközelítőleg minden 10 hajóból 1-et ellenőriztek. Az ellenőrzések körülbelül 60 %-át (kb. 16 500) a Balti-tengeren és Északi-tengeren végezték, a többit más európai tengereken. Ugyanebben az időszakban körülbelül 1 350 nem-megfelelést [42] rögzítettek (az összes ellenőrzés körülbelül 5 %-a). A fenti esetek több mint 80 %-a az európai SO_x-kibocsátás ellenőrzési területeken fordultak elő, a többi egyéb európai tenger területén (elsősorban a kikötött hajók által használt nem megfelelő tüzelőanyagokra vonatkozóan).

[40] Lásd: https://portal.emsa.europa.eu/web/thetis-eu/home

[41] 2017. december 30-i állapot.

[42] Dokumentációk ellenőrzése alapján, amely hibás/hiányos hajónaplóadatokat, tüzelőanyag-csere eljárásokat, tüzelőanyag szállítójegyeket és kibocsátáscsökkentési módszerek alkalmazására vonatkozó nyilvántartásokat állapított meg, vagy a maximális kéntartalom túllépésére utaló tüzelőanyag minták elemzése alapján.

Az alábbi grafikonnak megfelelően az összes bejelentett éves ellenőrzés száma jelentősen emelkedett 2015 és 2017 között, míg a bejelentett nem-megfelelések éves száma viszonylag stabilizálódott és arányosan csökkent az éves ellenőrzések növekedéséhez képest.



Az ellenőrzések és tüzelőanyag-mintavételek előírt éves száma a kötelező jelentéstételi formátummal, illetve a THETIS-EU használatával együttesen sokkal részletesebb és átfogóbb jelentéstételt eredményezett, ami lehetővé teszi a tagállamok erőfeszítéseinek hatékonyabb összehasonlítását. A jó megfelelési arány igazolja az ágazat erőfeszítéseit, hogy hozzájáruljon a tengeri szállításból származó légszennyezés csökkentéséhez, míg a kéntartalomra vonatkozó szabványok tagállamok általi ellenőrzésének és végrehajtásának jelentős növekedése is komoly visszatartó erővel hat.

Az általánosan megerősített végrehajtási erőfeszítések ellenére egyes tagállamok még nem végzik el a végrehajtási jogi aktus szerinti előírt számú ellenőrzést és tüzelőanyag mintavételt. A Bizottság jelenleg elemzi a tagállamok erőfeszítéseit és tudomása van arról, hogy egyes (helyi ellenőrző) hatóságok csak késedelemmel tudták a kéntartalomra vonatkozó ellenőrzéseik megállapításait rögzíteni a THETIS-EU-ban. A Bizottság nyomon követi azokat a tagállamokat, amelyek nem az előírt gyakorisággal végzik el az ellenőrzéseket és tüzelőanyag-mintavételezést.

A jelentett adatok azt is mutatják, hogy további végrehajtási intézkedések szükségesek a tagállamok részéről, hogy ellenőrizzék az egyéb kéntartalomra vonatkozó szabványoknak való megfelelést, nevezetesen a rendszeres szolgáltatást nyújtó személyhajók által használt tüzelőanyagok 1,50 %-os határértéknek való megfelelést (az (EU) 2016/802 irányelv 6. cikkének (5) bekezdése), ami elméletben kiterjed a körutazást végző hajókra is az európai SO_x-kibocsátás ellenőrzési területeken kívüli területeken, mint például a Földközi-tengeren, amennyiben az ilyen hajók rendszeres szolgáltatást nyújtanak[43], valamint a tüzelőanyag-szállítók (tengeri hajózásban használatos tüzelőanyag szállítója) által hajókra szállított tengeri

[43] A Tribunale de Genova (Olaszország) bíróságra benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem elbírálása során 2014. január 23-i ítéletében az Európai Unió Bírósága a C-537/11 sz. ügyben bizonyos feltételekhez kötötte a körutazást végző hajó rendszeres szolgáltatást nyújtó személyhajóként való minősítését.

hajózásban használatos tüzelőanyagok kéntartalmát és általános minőségét (az (EU 2016/802 irányelv 13. cikk (2) bekezdése b) pontjának i) alpontja).

7. Alternatív megfelelési módok

Az (EU) 2016/802 irányelv 8. cikke lehetővé teszi olyan kibocsátáscsökkentési módszerek alkalmazását az alacsony kéntartalmú tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok helyett, mint például az alternatív üzemanyagok, a hajók fedélzetén használt speciális berendezések, illetve felszerelések, feltéve, hogy a használatuk egyenértékű vagy nagyobb kibocsátáscsökkentést eredményez és az irányelv összes vonatkozó feltétele teljesül.

Ettől függetlenül, ahogy arra az (EU) 2016/802 irányelv (34) preambulumbekezdése utal, a kéntartalom határértékek betartását szolgáló alternatív módszerek alkalmazása a tagállamok vizein nem járhat a tengerbe kibocsátott szennyezés, a szilárdhulladék-áram vagy az üvegházhatású gázkibocsátás jelentős emelkedése által okozott káros hatással más területeken, mint például a vízi környezetben[44]. A Bizottság a lehetséges mértékben segíti a tagállamokat abban, hogy biztosítsák a látszólag halmozódó uniós jogszabályi kötelezettségek teljesítését[45].

7.1. Füstgáztisztító rendszerek

A füstgáztisztító rendszerek (EGCS), más néven „mosók”, a nehéz fűtőolaj használatának fenntartását szolgálják, mivel egy tengervíz-körön vagy édesvíz-körön keresztül eltávolítják a füstgáz kénrészecskéit. A füstgáztisztító rendszerek jóváhagyását és használatát illetően az (EU) 2016/802 irányelv 9. cikke és II. melléklete az IMO vonatkozó szabályaira hivatkozik, míg az uniós tagállam lobogóját viselő hajó esetében a füstgáztisztító rendszereket a tengerészeti felszerelésekről szóló 2014/90/EU irányelvnek megfelelően[46] kell jóváhagyni. Az ESSF technikai segítségnyújtása mellett az EU hozzájárul az IMO-n belül a füstgáztisztító rendszerek jóváhagyására és használatára vonatkozó szabályozási keret megvitatásának irányításához[47].

A füstgáztisztító rendszerekből származó hajóról elvezetett kibocsátások (pl. mosóvíz, lefuvatoló) hatékony ellenőrzése szükséges, hogy minimalizálni lehessen a savasodás (pH értékek változása), illetve a nehézfémek kibocsátása által a tengeri környezetre gyakorolt

[44] Az alternatív megfelelési módok alkalmazásának engedélyezése az irányelvben foglalt kötelezettségek teljesítéséhez nem mentesíti a tagállamokat az olyan egyéb uniós jogszabályokban foglalt kötelezettségek teljesítése alól, mint például a vízről szóló keretirányelv (2000/60/EK irányelv), a tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelv (2008/56/EK irányelv), illetve a kikötői fogadólétesítményekről szóló irányelv (2000/59/EK irányelv).

[45] Az egyik ilyen kérdés a füstgáztisztító rendszerekből származó mosóvíz kibocsátásának elfogadhatósága. Lásd: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/acceptability_of_discharges_of_scrubber_wash_water.pdf

[46] HL L 257., 2014.8.28., 146–185. o.

[47] Az EU a füstgáztisztító rendszerekkel kapcsolatban különböző dokumentumokat nyújtott be az IMO-nak, mint például a füstgáztisztító rendszerekre vonatkozó IMO útmutatások felülvizsgálatáról szóló IMO MEPC.71/9/1 dokumentum, a szennyvíz mintavételezésére vonatkozó nemzetközileg harmonizált eljárásról szóló IMO 5/11 dokumentum, és a mosókkal felszerelt hajók véletlenszerű meghibásodásáról, műszereik hibás működéséről, ideiglenes nem-megfelelésük észleléséről és átmeneti teljesítményükről szóló IMO 5/11/1 dokumentum.

káros hatásokat, hogy a tagállamok a felszíni vizek minőségére vonatkozó uniós jogszabályokban meghatározott célkitűzéseket teljesíteni tudják [48] . A füstgáztisztító rendszerek által a tengeri környezetre gyakorolt káros hatások további csökkentése és a MARPOL VI. melléklettel való összhang biztosítása érdekében a közelmúltban a Bizottság a kikötői fogadólétesítményekről szóló új irányelvre vonatkozó javaslatában azt javasolta, hogy az tartalmazza a füstgáztisztító rendszerekből származó maradékanyagot és lefuvatoló vizet mint hulladék-típust[49].

7.2. Cseppfolyósított földgáz (LNG)

A nehéz fűtőolajhoz képest az LNG mint alternatív üzemanyag használata hozzájárulhat nem csak az SO_x-kibocsátás csökkentéséhez, de a NO_x-kibocsátás és a szálló por jelentős csökkentéséhez is. Világszerte jelenleg több mint 200 LNG-t, mint alternatív üzemanyagot használó, méretben és típusban jelentősen különböző hajó (már üzemel vagy van megrendelve) létezik. A hajtómotorokban használt földgázból származó esetleges metán (CH_4) kibocsátást azonban szabályozni kell, hogy biztosítsuk az LNG, mint hajó üzemanyag, általános környezeti előnyeit.

Az LNG mint tengeri hajózásban használatos tüzelőanyaggal foglalkozó ESSF alcsoport olyan egységes szabályokat dolgoz ki, amelyek biztosítanák az LNG biztonságos és fenntartható használatát nem csak az EU-ban, de nemzetközi szinten is[50]. 2018 februárjában az EMSA a kikötői hatóságok és igazgatási szervek részére útmutatót adott ki az LNG biztonságos vételezésére vonatkozóan[51], amely jelentős mértékben támaszkodik az ESSF szakértőinek munkájára és tapasztalatára. Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló 2014/94/EU irányelv[52] (II. melléklet, 3.1 pontja) kilátásba helyezi az LNG üzemanyag-feltöltési pontok további szabványosítását az európai kikötőkben megforduló tengerjáró hajók és belvízi hajók esetében, hogy elősegítse működésüket az EU-n belül. Egyes tagállamok további intézkedéseket is bejelentettek, hogy a 2014/94/EU irányelv alapján elfogadott saját nemzeti szakpolitikai keretükön belül elősegítsék az alternatív üzemanyagok használatát a tengeri szállításban[53].

7.3. Villamosítás

A városi területekhez való közelségük miatt a kikötőben horgonyzó hajók jelentősen hozzájárulhatnak a kikötővárosok légszennyezéséhez és ezáltal korlátozzák a környezeti

[48] Pl. A vízpolitika terén a közösségi fellépés kereteinek meghatározásáról szóló 2000/60/EK irányelv (vízről szóló keretirányelv) és a tengeri környezetvédelmi politika területén a közösségi fellépés kereteinek meghatározásáról szóló 2008/56/EK irányelv (tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelv).
[49] COM(2018) 33 final.
[50] Lásd például az IMO-nak benyújtott beadványokat: A szabványos LNG szállítójegyre vonatkozó MSC 94/11/1 dokumentum és a szabványos csatlakozókra vonatkozó IMO MSC 94/11/2 dokumentum.
[51] Lásd: http://www.emsa.europa.eu/news-a-press-centre/external-news/item/3207-guidance-on-lng-bunkering-to-port-authorities-and-administrations.html
[52] HL L 307., 2014.10.28., 1–20. o.
[53] Lásd még a Bizottság összefoglalóját az alternatív üzemanyag infrastruktúrára vonatkozó nemzeti tervekről:https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-11-08-mobility-package two/summary_of_national_policy_frameworks_on_alternative_fuels.pdf

levegő minőségéről szóló 2008/50/EK irányelvben[54] meghatározott uniós levegőminőségi szabványoknak való megfelelést. A kikötőben horgonyzó hajók káros SO_x-kibocsátásának további csökkentése érdekében az irányelv a tagállamokat arra ösztönzi, hogy a dokkban tartózkodó hajók igénybe vehessenek part menti villamos energiát vagy szárazföldi áramellátást (OPS). A hajók szárazföldi áramellátásra történő csatlakoztatása is hozzájárulna a NO_x és szálló por kibocsátás csökkentéséhez, és a kikötővárosok levegőminőségének javítása érdekében azt a 2014/94/EU irányelv 4. cikkének (5) bekezdésében foglalt meglévő előírásokon túl ki lehetne terjeszteni.

Az energiatermékek és a villamos energia adóztatásáról szóló 2003/96/EK irányelv[55] 19. cikkével összhangban a tagállamok számára engedélyezhető a kikötőben horgonyzó hajóknak biztosított villamos-energiára felszámított adó csökkentése, ami a hajótulajdonosokat arra ösztönözheti, hogy a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok helyett a szárazföldi villamos-energia hálózatról vételezett villamos-energia használatához szükséges fedélzeti berendezésekbe ruházzanak be. Több tagállam már élt az engedély beszerzésének lehetőségével[56].

7.4. Új kibocsátáscsökkentési módszerek engedélyezése és kipróbálása

Az új kibocsátáscsökkentési módszerek kipróbálásának és fejlesztésének elősegítése érdekében az irányelv a tagállamoknak lehetővé teszi, hogy a saját lobogójukat viselő hajókon engedélyezzék az új kibocsátáscsökkentési módszereket és az engedélyezést megelőző próbaidőszakokat. Az (EU) 2016/802 irányelv 10. cikke előírja a tagállamoknak, hogy tájékoztassák a Bizottságot és az érintett kikötőket a próbaidőszak engedélyezésének szándékáról hat hónappal annak kezdete előtt, illetve a befejezését követően annak összes eredményéről. Míg 2014. június 18. óta (a 2012/33/EU irányelv átültetési határideje) öt tagállam jelezte szándékát, hogy 26 hajónak tervezi megadni az engedélyt a 10. cikkel összhangban, sajnos úgy tűnik, hogy nem az összes tagállam jelezte a tervezett próbaidőszakot, illetve annak eredményeit az irányelv által meghatározott határidőkig.

A Bizottság szükség szerint nyomon követi, hogy a tagállamok betartják-e a próbákra vonatkozó előírásokat, beleértve a vizeiken közlekedő, nem uniós lobogót viselő hajók megfelelését, hogy biztosítsa az új kibocsátáscsökkentési módszerek környezeti előnyeinek teljes átláthatóságát és megakadályozva azt, hogy egyes hajók a jogtalanul hosszú próbaidőszakokból eredő előnyre tehessenek szert. A THETIS-EU-t alkalmassá lehet tenni a tagállamok ideiglenes engedélyekről történő értesítéseinek kezelésére is.

8. A hajók által okozott levegőszennyezés csökkentésének egyéb támogatása

8.1. A nemzetközi 0,50 %-os kéntartalom határérték végrehajtására való felkészülés

[54] HL L 152., 2008.6.11., 1-44. o.
[55] HL L 283., 2003.10.31., 51. o.
[56] Pl. Németország, Svédország és Dánia (vonatkozó tanácsi végrehajtási határozatok: 2014. október 14-i 2014/722/EU, 2014. október 14-i 2014/725/EU és 2015. június 19-i (EU) 2015/993 tanácsi végrehajtási határozatok.

Tekintettel a megfelelő tüzelőanyagok nemzetközi szinten történő rendelkezésre állásának értékeléséből levont következtetésekre, 2016 októberében az IMO mérföldkőnek számító döntést hozott arról, hogy a nemzetközi 0,50 %-os kéntartalom határérték továbbra is 2020-ban lépjen hatályba[57]. Az EU és a tagállamok támogatása alapvetően fontos volt a döntés meghozatalában, amely világszerte hozzájárul a hajók által okozott levegőszennyezés emberekre káros hatásainak csökkentéséhez.

Az ezen jelentésben foglalt különböző uniós támogatási mechanizmusok alapján a tagállamok alaposan felkészültek a 0,50 %-os kéntartalom határérték 2020-tól történő hatékony végrehajtására. Nemzetközi szinten azonban még sok az elvégezendő munka a MARPOL VI. mellékletben meghatározott 0,50 %-os kéntartalom határérték nemzetközi szintű megfeleltetésének és végrehajtásának előkészítésében. A hatékony felkészülés alapvetően fontos, hogy biztosítsák az egyenlő nemzetközi feltételeket az üzemeltetőknek és világszerte csökkenjen a hajók által okozott levegőszennyezés elsősorban a sűrűn használt nemzetközi hajózási útvonalakhoz közel eső part menti területeken.

A Bizottság és a tagállamok a hajókról történő légköri kibocsátásokkal foglalkozó ESSF alcsoport támogatásával az IMO-ban aktívan hozzájárul a globális kéntartalom határérték hatálybalépését előkészítő tárgyalásokhoz, beleértve az európai SO_x-kibocsátás ellenőrzési területeken bevezetett alacsony kéntartalomra vonatkozó előírásokhoz kapcsolódó széles körű tapasztalatok mind adminisztratív, mind pedig üzemeltetői szempontú megosztását[58].

8.2. A kéntartalomról szóló irányelv külső aspektusai

Az EMSA azzal a céllal végez kapacitásépítési tevékenységeket, mint például a célzott képzés az uniós környezetvédelmi jogszabályokban, beleértve a hajókról történő légköri kibocsátásokra, a tagjelölt, potenciális tagjelölt országok és az európai szomszédsági támogatási eszköz hatálya alá eső országok tengerészeti hatóságaira és ellenőreire vonatkozó jogszabályokat, hogy elősegítse a kéntartalomra vonatkozó szabványok végrehajtását és a jogalkotást az uniós vívmányokhoz igazítsa (a folyamatban lévő/tervezett csatlakozási folyamatuk támogatásával[59,60]). Az EMSA támogatása magában foglalja a THETIS-EU-hoz történő jövőbeli hozzáférés elősegítését.

[57] Lásd: http://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/mepc-70-2020sulphur.aspx

[58] Az EU és a tagállamok konkrét beadványokat nyújtottak be az IMO-nak (pl. MEPC 70/INF.41 sz. és PPR 5/13/5 sz. dokumentumok) és további anyagok benyújtását tervezik.

[59] 2014 májusában került sor a tagjelölt és potenciális tagjelölt országok célzott képzésére a légszennyezésre vonatkozóan. További 2 napos képzés megtartását tervezik 2018 első negyedévében. Lásd: http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/training-a-cooperation/training-for-candidates-a-potential-candidates.html

[60] Az EMSA a TRACECA projekt keretében technikai segítséget nyújt a Fekete-tengerrel és Kaszpi-tengerrel határos kedvezményezett országoknak, illetve a SAFEMED IV projekt keretében a déli szomszédságban elhelyezkedő kedvezményezetteknek. Az egyenként 4 millió euróval támogatott két projektet az európai szomszédsági támogatási eszköz (ENI) finanszírozza.
Lásd: http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/training-a-cooperation.html

2016. október 14-én az Energiaközösség Miniszteri Tanácsa[61] a Szerződés módosításáról határozott oly módon, hogy abba belefoglalja a kéntartalomról szóló irányelvet és a végrehajtási jogi aktust[62]. Ez a szabályozási összhang segíti a SO_x-kibocsátás további csökkentését a szomszédos régiókban.

A MARPOL VI. mellékletben, a Balti-tenger térsége tengeri környezetének védelméről szóló egyezményben (Helsinki egyezmény) részes és mint a balti európai SO_x-kibocsátás ellenőrzési területek parti állama, az Oroszországi Föderáció fontos szerepet játszik az alacsony kéntartalomra vonatkozó előírások a Balti-tengeren elhelyezkedő oroszországi kikötőkbe befutó vagy orosz lobogót viselő hajók általi betartásának ellenőrzésében. Az ilyen erőfeszítések alapvetően fontosak az egyenlő feltételek biztosításában elsősorban a balti európai SO_x-kibocsátás ellenőrzési területeken; a THETIS-EU-hoz való hozzáférés támogathatja az ilyen végrehajtási erőfeszítéseket.

8.3. Nitrogén-oxid-kibocsátás ellenőrzési területek a Balti-tengeren és Északi-tengeren

Hivatkozva a Bizottság 2013. évi „Tiszta levegőt” szakpolitikai csomagjára és az (EU) 2016/802 irányelv 14. cikkének (2) bekezdésével összhangban a Bizottság továbbra is értékeli a hajók által okozott kibocsátás csökkentésének előrehaladását, beleértve az SO_x-on kívüli kibocsátást és a légszennyezés további csökkentésének lehetőségét ebben az ágazatban. E tekintetben meg kell jegyezni, hogy a hajók által okozott nitrogén-oxid (NO_x) kibocsátás az EU-ban hozzájárul helyi levegőminőségbeli problémákhoz (a környezeti levegőben található magasabb nitrogén-dioxid (NO_2) koncentráció miatt) és az európai tengerek eutrofizációjához.

A Balti-tengerrel és Északi-tengerrel szomszédos parti államok közös kérelmére 2017 júliusában az IMO mindkét tengert NO_x-kibocsátás ellenőrzési területnek minősítette63. Ez azt jelenti, hogy a 2021. január 1. után gyártott, a Balti-tengeren vagy Északi-tengeren üzemelt hajón beépített motornak a MARPOL VI. mellékletben meghatározott III. szintű motor követelményeknek kell megfelelniük. Ezen ellenőrzési intézkedések nélkül az Északi-tengeren végzett hajózásból származó NO_x-kibocsátás 2030-ig 7-24 %-kal járult volna hozzá az NO_2 átlagos éves koncentrációjához az északi-tengeri parti államok környezeti levegőjében, míg a III. szintű motor követelmények alkalmazása a Balti-tenger több területén 20–30 %-kal csökkenthetik az eutrofizációt64.

8.4. A hajók által okozott levegőszennyezés csökkentését szolgáló további intézkedések

[61] Az energia-közösség egy nemzetközi szervezet, amelynek tagja az EU és Albánia, Bosznia és Hercegovina, Grúzia, Macedónia Volt Jugoszláv Köztársaság, Koszovó, Moldova, Montenegró, Szerbia és Ukrajna. A szervezet célja az EU belső energiapiacának bővítése délkelet Európában és a fekete-tengeri régióban.

[62] 2016. október 14-i 2016/15/MC-EnC sz. miniszteri tanácsi határozat.

[63] Lásd: http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MEPC/Pages/MEPC-70th-session.aspx

[64] Lásd még a Bizottság 2016. szeptember 22-i tanácsi határozatra irányuló javaslatát az Európai Unió által képviselendő álláspontról a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 70. és 71. ülésén a MARPOL VI. mellékletnek a Balti-tenger és az Északi-tenger NO_x-kibocsátás ellenőrzési területté (NECA) nyilvánításával és annak hatálybalépésével kapcsolatos módosításai jóváhagyásának és elfogadásának vonatkozásában, COM(2016) 617 final.

Az uniós levegőminőségi szabványok határértékeit az EU sok part menti városában és régiójában továbbra is túllépik, ezért az összes különböző forrásból, beleértve a hajózásból származó légköri szennyezőanyagok csökkentésére irányuló lépéseket és intézkedéseket kell tenni. Míg 2020-tól az összes európai állampolgár előnyére válik a hajók által okozott SO_x kibocsátás csökkenése a 0,50 %-os kéntartalomra vonatkozó szabvány hatálybalépése után, a balti-tengeri és északi-tengeri európai NO_x-kibocsátás ellenőrzési területeken kívül nem várható a hajók által okozott NO_x kibocsátás azonnali csökkenése, sőt Dél-Európa part menti területein szintén gyakran előfordul a NO_2-re vonatkozó uniós levegőminőségi szabványok határértékeinek túllépése[65].

2017-ben a Bizottság tanulmány elkészítését kezdte meg, hogy felmérjék a Balti-tengeren és Északi-tengeren kívül más európai tenger kibocsátás-ellenőrzési területként (a SO_x- és NO_x-kibocsátásra egyaránt) történő kijelöléséből származó egészségügyi előnyöket és költségeket. A tanulmány az európai SO_x-kibocsátás ellenőrzési területeken kívüli európai tengerek vonatkozásában is értékeli a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok kéntartalmának 2020-tól 0,50 %-ról 0,10 %-ra történő csökkentésével járó előnyöket. A Bizottság az EMSA-t azzal is megbízta, hogy a hajózási adatok alapján nyilvántartásokat készítsen az európai vizek mindegyikén közlekedő hajók összes kibocsátásáról (SO_x, NO_x és szálló por).

Mindkét feladatot 2018-ban kell befejezni. Ezáltal a Bizottság és a tagállamok hatékonyabban tudják majd értékelni a hajók kibocsátásainak hatását a part menti területek levegőminőségére, lehetővé téve olyan megfelelő politikák és intézkedések kialakítását, amelyek tovább csökkenthetik a hajók által okozott kibocsátások arányát az Unión belüli légszennyezésben. A tanulmány tájékoztatást is nyújthat az Unió részvételével aláírt barcelonai egyezmény szerinti tárgyalásokhoz a Földközi-tenger vagy részeinek európai SO_x-kibocsátás ellenőrzési területként történő jövőbeli kijelölésének megvalósíthatóságával kapcsolatban.

9. A végrehajtásra és a megfelelésre vonatkozó következtetések, valamint a jövőbeli intézkedések

A tagállamokkal, az ágazattal és a közöttük létrejött alapos felkészülést és hatékony együttműködést követően, ahogy ez a jelentésben is szerepel, folyamatos előrehaladás történt az 1999/32/EK irányelv legutóbbi 2012. évi felülvizsgálata utáni végrehajtásában (jelenleg (EU) 2016/802 irányelvként van kodifikálva). A kéntartalomra vonatkozó szabványoknak való megfelelés jó aránya és hatékony végrehajtása eredményeképpen az SO_2 koncentrációja a part menti területeken, nevezetesen az európai SO_x-kibocsátás ellenőrzési területeken, jelentősen csökkent, az ágazatra gyakorolt gazdasági összhatások minimális szintje mellett.

Az ágazat és a tagállamok tapasztalatai a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok kéntartalmának 2015. január 1-jei 0,10 %-ra történő módosításával és a megfelelés-ellenőrzéssel kapcsolatban az európai SO_x-kibocsátás ellenőrzési területeken értékes

[65] Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EEA), 2017 október, „Levegőminőség Európában – 2017. évi jelentés”.

tanulságokkal járt, amelyeket hasznosítani lehet más európai régiókban és nemzetközi szinten, tekintettel a 0,50 % nemzetközi kéntartalom határérték hatálybalépésére 2020-ban.

Az (EU) 2016/802 irányelv 14. cikkének (1) bekezdésével összhangban, a 2015–2017 évekre benyújtott végrehajtási jelentések és az ezen jelentésben hivatkozott egyéb kapcsolódó fejlemények alapján a Bizottság megállapította az irányelv vonatkozó rendelkezései és egyéb vonatkozó jogalkotási javaslatok megerősítésének szükségességét. A Bizottság megállapította, hogy ahhoz, hogy az (EU) 2016/802 irányelv 6. cikkének (1) bekezdésében meghatározott 0,50 %-os határérték végrehajtási és betartási aránya az európai SO_x-kibocsátás ellenőrzési területeken jelenleg mért arányok hasonló szintjén maradjon, értékelni fogja az ellenőrzés és mintavételezés gyakorisága felülvizsgálatának, a THETIS-EU fejlesztésének szükségességét, hogy az kezelhesse a próbákra vonatkozó értesítéseket, a modern megfelelés-ellenőrzési technológiákat (pl. szimatolókkal és drónokkal) alkalmazásának, továbbá a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok szállítói fokozott ellenőrzésének szükségességét, ami elősegíti a potenciális nem megfelelő hajók fejlettebb, kockázatalapú célba vételét. Ezen lehetséges változtatások megvalósítása érdekében a Bizottság mérlegeli többek között a bizottsági végrehajtási határozat módosítását és a THETIS-EU kötelező alkalmazását. A Bizottság megvizsgálja a tagállamok által a szabálysértő üzemeltetőkre kiszabott szankciókat is és azt, hogy azok ténylegesen visszatartó erejűek-e. Ezenfelül a tagállamokkal közösen és az EMSA támogatásával a Bizottság továbbra is aktívan fogja támogatni az EU szomszédos országait a hajók által okozott SO_x-kibocsátás csökkentésében és az IMO felkészülését a nemzetközi kéntartalom határérték hatálybalépésére.

Hivatkozva az (EU) 2016/802 irányelv 14. cikkének (2) bekezdésére a Bizottság továbbra is mérlegeli az SO_x-on kívüli, hajók által okozott levegőszennyezés csökkentésének lehetőségeit, beleértve azok költségét és előnyeit.

Ezek a tervezett intézkedések az összes uniós állampolgár előnyét szolgálnák a hajók által okozott levegőszennyezés csökkentésével, javítanák az irányelvben meghatározott kéntartalomra vonatkozó szabványok végrehajtásának költséghatékonyságát, a tagállamokkal és a tengerhajózásban érdekelt felekkel szoros együttműködésben elősegítenék a nemzetközi párbeszédet és biztosítanák a fenntartható és versenyképes hajózási ágazatot az EU-ban.