EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2026.7.28.
COM(2026) 409 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

a FuelEU Maritime rendelet és az uniós tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet közötti kölcsönhatásokról és konvergenciáról

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

a FuelEU Maritime rendelet és az uniós tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet közötti kölcsönhatásokról és konvergenciáról

I. Bevezetés

Az EU különböző jogalkotási aktusokat fogadott el a tengerhasznosítási ágazat dekarbonizációjának előmozdítása érdekében. E jogi aktusok célja, hogy növeljék az alacsony szén-dioxid-kibocsátású és fenntartható tüzelőanyagok és technológiák uniós kikötőkbe befutó hajók általi használatát. Ez a jelentés elsősorban két ilyen jogi aktusra összpontosít:

1. A megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri szállításban való alkalmazásáról, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról szóló, 2023. szeptember 13-i (EU) 2023/1805 európai parlamenti és tanácsi rendelet[1] (a továbbiakban: FuelEU Maritime rendelet) 2023. október 12-én lépett hatályba, és 2025. január 1-je óta teljeskörűen alkalmazandó. Előírja a nagy hajók fedélzetén felhasznált energia üvegházhatásúgáz-intenzitásának fokozatos csökkentését, és 2030-tól kezdődően kötelezővé teszi a part menti villamosenergia-ellátás igénybevételét a kiválasztott európai kikötőkben.
2. A tengeri közlekedésből eredő üvegházhatásúgáz-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról szóló, 2015. április 29-i (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet[2] (a továbbiakban: a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet) előírja az Európai Gazdasági Térség (EGT) kikötőibe befutó nagy hajók számára, hogy kövessék nyomon és évente jelentsék a hitelesített üvegházhatásúgáz-kibocsátásokat és más energiahatékonysági adatokat. A tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendeletet 2023-ban felülvizsgálták, miután az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszert kiterjesztették a tengeri közlekedésből származó kibocsátásokra. (ETS)[3].

A FuelEU Maritime rendelet 30. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy az Európai Bizottságnak jelentést kell benyújtania a Parlamentnek és a Tanácsnak, amelyben „megvizsgálja” az említett rendelet és a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet „közötti kölcsönhatást és konvergenciát”.

A Bizottság ezért elvégezte a FuelEU Maritime rendelet és a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet, valamint a kapcsolódó felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok első összehasonlító elemzését. Az e jogi aktusok tényleges végrehajtása során szerzett kezdeti tapasztalatokat is figyelembe vették.

Mivel a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet keretet biztosít az EU ETS irányelv[4] tengeri elemeire vonatkozó adatok nyomon követéséhez, jelentéséhez és hitelesítéséhez, ez a jelentés adott esetben ezen irányelv elemeire is kiterjed.

2024 januárjában az EU ETS-t kiterjesztették a tengerhasznosítási ágazatra is. Azóta a hajózási társaságoknak az EU ETS rendszer hatálya alá tartozó bejelentett CO_2-kibocsátás (vagy CO_2-egyenérték) minden tonnája után európai kibocsátási egységeket kell vásárolniuk és leadniuk az EU ETS keretében.

A FuelEU Maritime rendelet kidolgozása és a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet 2023. évi felülvizsgálata során, valamint a Parlamenttel és a Tanáccsal folytatott tárgyalások során a Bizottság mindent megtett a két jogi aktus lehető legnagyobb mértékű összehangolására, valamint egy olyan keret létrehozására, amely egyszerűsített megfelelést biztosít a szabályozott jogalanyok, a hitelesítők és a tagállamok igazgatási hatóságai számára.

A két rendelet összefügg egymással, mivel a FuelEU Maritime rendelet értelmében a társaságokra, a hitelesítőkre és az illetékes hatóságokra háruló adminisztratív terhek csökkentése érdekében a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet alkalmazásában bejelentett adatokat szükség esetén fel kell használni a FuelEU Maritime rendeletnek való megfelelés ellenőrzésére.

A két rendelet azonban eltérő nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési szempontokat tartalmaz, mivel a FuelEU Maritime rendeletre irányuló bizottsági javaslatok kidolgozása, a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet felülvizsgálata és a tengerhasznosítási ágazat EU ETS-be való bevonása, valamint a Parlamenttel és a Tanáccsal folytatott vonatkozó tárgyalások külön-külön zajlottak, bár részleges időbeli átfedésekkel.

Ezért érdemes tovább vizsgálni és elemezni ezeket a jogi aktusokat a következők érdekében:

- a rendeletek főbb rendelkezései közötti különbségek és ellentmondások számbavétele,
- a két rendeletnek való egyidejű megfelelés kötelezettségéből eredő kihívások értékelése, és
- a további összehangolás és a következetesség javítása lehetséges módjainak bemutatása.

A megállapítások célja, hogy betekintést nyújtsanak az adminisztratív követelmények egyszerűsítésének lehetőségeibe, összhangban az EU versenyképességi iránytűjében meghatározott, az általános adminisztratív egyszerűsítésre vonatkozó kötelezettségvállalásokkal.

A rendeletek hatálya

Méretküszöbök

---

[1] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/1805 rendelete (2023. szeptember 13.) a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri szállításban való alkalmazásáról, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról (HL L 234., 2023.9.22., 48. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).

[2] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/757 rendelete (2015. április 29.) a tengeri közlekedésből eredő üvegházhatásúgáz-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról (HL L 123., 2015.5.19., 55. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj).

[3] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/957 rendelete (2023. május 10.) az (EU) 2015/757 rendeletnek a tengeri közlekedési tevékenységek uniós kibocsátáskereskedelmi rendszerbe történő bevonását, valamint további üvegházhatásúgáz-kibocsátások és további hajótípusokból származó kibocsátások nyomon követését, jelentését és hitelesítését célzó módosításáról (HL L 130., 2023.5.16., 105. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj).

[4] Az Európai Parlament és a Tanács 2003/87/EK irányelve (2003. október 13.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 275., 2003.10.25., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

Ami az elemzett rendeletek hatálya alá tartozó hajók méretét illeti, a FuelEU Maritime rendelet az 5 000 bruttó tonnatartalom feletti, kereskedelmi célú utas- vagy teherszállításra szolgáló hajókra alkalmazandó. Hasonlóképpen, a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet előírásai értelmében a szóban forgó rendelet az 5 000 bruttó tonnatartalmú és annál nagyobb hajókra, valamint – 2025. január 1-jétől – az 5 000 bruttó tonnatartalom alatti, de 400 bruttó tonnatartalomnál nem kisebb általános teherhajókra és azokra a 400 bruttó tonnatartalmú és annál nagyobb nyílt tengeri hajókra alkalmazandó, amelyek a rendelet I. mellékletében felsorolt kategóriák valamelyikébe tartoznak[5].

Földrajzi hatály

A tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet szerinti jelentéstétel kiterjed az EU-n belüli és az EU-n kívüli nemzetközi utak (uniós és nem uniós kikötők közötti utak), valamint a hajók uniós kikötőkön belüli tevékenységeinek tüzelőanyag-fogyasztására és ÜHG-kibocsátására. A FuelEU Maritime rendelet jelentéstételi hatálya azonos, de annak érdekében, hogy méltányosan tükrözze az uniós kibocsátások arányát, az EU-n kívüli nemzetközi utakon felhasznált tüzelőanyag-fogyasztásnak/energiának csak a felét (50 %) kell figyelembe venni. Ugyanezt a szabályt alkalmazzák az EU ETS irányelv keretében is.

A FuelEU Maritime rendelet az EU és bármely uniós tagállam legkülső régiói közötti utakat ugyanúgy kezeli, mint az EGT-n kívüli országokba irányuló/onnan kiinduló nemzetközi utakat (ezért a felhasznált tüzelőanyag-fogyasztás/energia 50 %-át kell figyelembe venni). A tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet értelmében az ilyen utakat ehelyett EU-n belüli utakként kezelik (ezért a kibocsátások 100 %-a a rendelet hatálya alá tartozik). Az EU ETS irányelv értelmében azonban a hajózási társaságok 2030 decemberéig nem kötelesek fizetni a valamely tagállam legkülső régiójában található kikötő és az ugyanabban a tagállamban található kikötő közötti utakból származó kibocsátásokért, beleértve a legkülső régión belüli kikötők közötti utakat és az ugyanazon tagállam legkülső régióiban található kikötők közötti utakat is [lásd a mentességekről szóló alábbi szakaszt].

A rendeletek hatálya alá tartozó kibocsátások

Ami a tüzelőanyagokból származó kibocsátások elszámolását illeti, az EU ETS irányelv és a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet a kipufogócsőből származó ÜHG-kibocsátásra, más néven downstream vagy „tartálytól a hajócsavarig” számított kibocsátásra terjed ki. Ennek az az oka, hogy a tüzelőanyag-előállításhoz kapcsolódó upstream kibocsátások (más néven „kúttól a tartályig”) már más ETS-ágazatok hatálya alá tartoznak, és azok beszámítása a hajózási ágazat kibocsátási egységeinek részeként kettős kibocsátáshoz, kereskedéshez és követelésekhez vezethet. A FuelEU Maritime rendelet a „kúttól a tartályig” és a „tartálytól a hajócsavarig” számított kibocsátásokra egyaránt kiterjed annak biztosítása érdekében, hogy a különböző energiaforrások teljes kibocsátási teljesítményét figyelembe vegyék.

A FuelEU Maritime rendelet, a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet és az EU ETS irányelv a megújuló alapanyagok tüzelőanyaggá történő átalakítására vonatkozó fenntarthatósági kritériumokra, többek között a megújulóenergia-irányelvben[6] meghatározott minimális ÜHG-kibocsátási küszöbértékekre támaszkodik, beleértve a vonatkozó tanúsítási rendszert is. A FuelEU Maritime rendelet tovább korlátozza a támogatható tüzelőanyagok körét azáltal, hogy kizárja az élelmiszer- és takarmánynövényekből származó alapanyagokat. Az említett alapanyagokból előállított tüzelőanyagokat a FuelEU Maritime rendelet fosszilis tüzelőanyagként kezeli.

Energiaforrások

A tüzelőanyagoktól eltérő bizonyos energiaforrások – például a szárazföldi energiából és a szélenergiából származó villamos energia – hajók általi felvétele, amelyet az utak során nem lehet nyomon követni, de amely hozzájárul a hajó energiafelhasználásához és ezáltal dekarbonizációs célkitűzéseihez, a FuelEU Maritime rendelet hatálya alá tartozik, de nem tartozik a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet hatálya alá. A szárazföldi villamos energia és a szélenergia tekintetében ezért a FuelEU Maritime rendelet esetében további nyomon követésre vagy számításokra van szükség.

Mentességek

Ami a hatályt illeti, különbségek vannak a FuelEU Maritime rendelet és az EU ETS irányelv által engedélyezett mentességek között.

Mind a FuelEU Maritime rendelet, mind az EU ETS irányelv lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy mentesítsék a 200 000 főnél kevesebb állandó lakossal rendelkező szigetekre közlekedő személyhajók útjait. Vannak azonban különbségek. Az ETS esetében a mentességek a kérelmező tagállam joghatósága alá tartozó, a szárazfölddel közúti vagy vasúti összeköttetéssel nem rendelkező és 200 000 főnél kevesebb állandó lakossal rendelkező sziget kikötője és az ugyanazon tagállam joghatósága alá tartozó kikötő közötti utakra vonatkozhatnak. A FuelEU Maritime rendelet esetében a mentességek az üdülőhajóktól eltérő személyhajók által valamely tagállam joghatósága alá tartozó, útiterv szerinti kikötő és ugyanazon tagállam joghatósága alá tartozó, 200 000 főnél kevesebb állandó lakossal rendelkező szigeten található, útiterv szerinti kikötő közötti utakra vonatkozhatnak. Ezek a mentességek az érintett hajók által a mentesített utakkal kapcsolatban a kikötőn belül végzett tevékenységekre is vonatkoznak.

A tagállamok mind a FuelEU Maritime rendelet, mind az EU ETS irányelv értelmében mentesíthetik a közszolgáltatási kötelezettség vagy közszolgáltatási szerződés keretében transznacionális utakat teljesítő személyhajókat – és az EU ETS irányelv esetében a ro/pax hajókat – bizonyos utak esetében.

A tagállamok mentesíthetik a FuelEU Maritime rendelet alkalmazása alól azokat a személyhajókat is, amelyek közszolgáltatási kötelezettség vagy közszolgáltatási szerződés keretében tengeri szállítási szolgáltatásokat nyújtanak a kontinentális kikötőik és valamely szigeten található kikötők, illetve Ceuta és Melilla városok közötti útvonalakon. Az EU ETS irányelv nem rendelkezik ilyen mentességekről.

---

[5] A Bizottság (EU) 2024/3214 felhatalmazáson alapuló rendelete (2024. október 16.) az (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a nyílt tengeri hajók üvegházhatásúgáz-kibocsátásaira és a fenntartható üzemanyagok nulla kibocsátási tényezősként való besorolására vonatkozó szabályok tekintetében történő módosításáról

(HL L, 2024/3214, 2024.12.27.,ELI: *http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/3214/oj*).

[6] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/2001 irányelve (2018. december 11.) a megújuló energiaforrásokból előállított energia használatának előmozdításáról (HL L 328., 2018.12.21., 82. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj).

Végezetül a FuelEU Maritime rendelet értelmében a tagállamok mentességeket állapíthatnak meg a legkülső régiók kikötői közötti utakra vonatkozóan. Az EU ETS irányelv értelmében 2030 végéig automatikus (azaz bejelentési kötelezettség nélküli) ideiglenes eltérés áll fenn a valamely tagállam legkülső régiójában található kikötő és az ugyanazon tagállamban található kikötő közötti utak esetében, beleértve az ugyanazon legkülső régióban és az ugyanazon tagállam egy másik legkülső régiójában található kikötőket is.

A FuelEU Maritime rendelet és az EU ETS irányelv a fent említett mentességek mindegyike esetében eltérő záró időpontokat használ. Az előbbi 2029. december 31-ig, míg az utóbbi 2030. december 31-ig tartó mentességeket engedélyez.

A jégosztályra és a jeges vizeken történő hajózásra vonatkozó rendelkezések

A FuelEU Maritime rendelet, a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet és az EU ETS irányelv egyaránt tartalmaz a hajó jégosztályára és a jeges vizeken történő hajózásra vonatkozó rendelkezéseket, bár eltérő formában. A jeges viszonyok melletti hajózásra alkalmas hajók többletköltségeinek csökkentése érdekében a FuelEU Maritime rendelet lehetővé teszi a társaságok számára, hogy kérelmezzék a hajó jégosztálya miatt, valamint a jeges viszonyok melletti hajózás miatt felhasznált többletenergia kizárását a megfelelési egyenleg kiszámításából. Az EU ETS irányelv értelmében a hajózási társaságok 2030. december 31-ig 5 %-kal kevesebb kibocsátási egységet adhatnak le, mint a jeges viszonyok melletti hajózásra alkalmas hajóikból származó teljes hitelesített kibocsátás.

Szomszédos konténerátrakodási kikötők

Az előírások megkerülését célzó kikötések és az átrakodási tevékenységek áthelyezése kockázatának csökkentése érdekében mind a FuelEU Maritime rendelet, mind az EU ETS irányelv előírja a Bizottság számára, hogy azonosítsa és frissítse a „szomszédos konténerátrakodási kikötők” jegyzékét. Az e kikötőkben történő megállások a nyomon követés, jelentéstétel és hitelesítés alkalmazásában nem tartoznak az „útiterv szerinti kikötő” fogalommeghatározásába. A FuelEU Maritime rendeletben és az EU ETS irányelvben az e kikötők azonosítására vonatkozó kritériumok azonosak. A jegyzékek frissítésének ütemezése azonban nincs összehangolva. Ezért az adatok közötti különbségek eltéréseket eredményezhetnek az alkalmazott jegyzékekben.

Következtetések:

- A rendeletek hatálya közötti különbségek többségét a Parlament és a Tanács döntései indokolják. A hatály bármely – például a hajótípusok tekintetében történő – kiigazítását tovább kell vizsgálni a fent leírt szabályok közötti nagyobb összhang előnyeinek fényében.
- A fedélzeten használt tüzelőanyagok támogathatósága, kibocsátásának meghatározása és ÜHG-intenzitása tekintetében meg lehetne vizsgálni a konvergencia fokozásának lehetőségét a fent ismertetett szabályok szerint.
- A végrehajtás megkönnyítése érdekében mérlegelni lehetne a FuelEU Maritime rendelet és az EU ETS irányelv alapján alkalmazandó mentességekre vonatkozó rendelkezések további összehangolását. Ennek során azonban figyelembe kell venni, hogy ezek a különbségek a társjogalkotók konkrét döntései.
- A végrehajtás egyszerűsítése érdekében harmonizálni lehetne a szomszédos konténerátrakodási kikötők jegyzékének felülvizsgálatára vonatkozó határidőket.

II. Felelős jogalanyok

A FuelEU Maritime rendelet, az EU ETS irányelv és a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet meghatározza a végrehajtásukért felelős jogalanyokat. Ezek a fogalommeghatározások hasonlóak, de nem azonosak, ami olyan helyzetet eredményezhet, amelyben egy hajózási társaság úgy dönthet, hogy az EU ETS és a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet esetében eltérő felelős jogalanyt alkalmaz, mint a FuelEU Maritime rendelet esetében.

A FuelEU Maritime rendelet szerinti felelős jogalanynak mindig az ISM-társaságnak, azaz a hajók biztonságos üzemeltetéséről szóló nemzetközi szabályzatnak (a továbbiakban: ISM-szabályzat) megfelelően a hajót üzemeltető jogalanynak kell lennie. A szerződéses és működési megállapodásoktól függően az ISM-társaságnak vagy a hajótulajdonosnak, vagy a hajótulajdonostól eltérő bármely olyan szervezetnek vagy személynek kell lennie, amely átvállalja az ISM-szabályzat által előírt valamennyi kötelezettséget és felelősséget. Amennyiben a hajótulajdonos felelős azért, hogy hajója megfeleljen az ISM-szabályzatnak, a hajótulajdonos egyszerre az ISM-társaság és a FuelEU Maritime rendeletnek való megfelelésért felelős jogalany. Azokban az esetekben, amikor a hajótulajdonos az ISM-szabályzatnak való megfeleléssel kapcsolatos felelősséget egy másik szervezetre vagy személyre ruházta át (amely átvállalta ezt a felelősséget), ez a szervezet vagy személy lesz az ISM-társaság, valamint a FuelEU Maritime rendeletnek való megfelelésért felelős szervezet.

A tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet értelmében ugyanannak a szervezetnek kell felelnie mind az EU ETS irányelvért, mind a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendeletért. Az EU ETS irányelv és a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet értelmében egy adott hajó kibocsátása tekintetében a megfelelésért felelős szervezet lehet a hajótulajdonos (azaz a bejegyzett tulajdonos) vagy az ISM-társaság. Ha az ISM-társaság nem azonos a hajótulajdonossal, a bejegyzett tulajdonosnak és az ISM-társaságnak szerződésben meg kell állapodnia arról, hogy melyik szervezet vállalja a felelősséget az EU ETS irányelv és a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet szerinti kötelezettségeknek való megfelelésért. A bejegyzett tulajdonos és az ISM-társaság kifejezett döntésének hiányában a bejegyzett tulajdonos tekintendő felelősnek az EU ETS irányelvben és a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendeletben meghatározott kötelezettségek teljesítéséért.

Felelős hatóságok

A FuelEU Maritime rendeletben meghatározott, a FuelEU végrehajtásáért felelős társaság tekintetében az „igazgatásért felelős állam” meghatározása ugyanazon szabályok alapján történik, mint amelyek a hajózási társaság tekintetében az EU ETS irányelvért „felelős igazgatási hatóság” meghatározására alkalmazandók. Tekintettel azonban arra a lehetőségre, hogy bizonyos helyzetekben előfordulhat, hogy a hajóért felelős társaság nem azonos egyrészt a FuelEU Maritime rendelet, másrészt a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet és az EU ETS irányelv tekintetében (lásd fent), előfordulhat, hogy ugyanazért a hajóért két különböző tagállam felelős, az egyik a FuelEU Maritime rendelet, a másik pedig az EU ETS irányelv és a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet tekintetében.

Egy tagállamon belül különböző hatóságok jelölhetők ki igazgatásért felelős hatóságként, egyrészt a FuelEU Maritime rendelet, másrészt a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet és az EU ETS irányelv tekintetében, de a tagállam feladata eldönteni, hogy a legjobb lenne-e ugyanazt a hatóságot megbízni ezzel a feladattal.

Következtetések

- El kell végezni a FuelEU Maritime rendelet, az EU ETS irányelv és a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet szerinti felelős jogalanyok további vizsgálatát annak megállapítása érdekében, hogy a szabályozott jogalany összehangolt értelmezése és meghatározása további egyszerűsítést eredményezne-e, és ha igen, ki számára. Ezzel összefüggésben figyelembe kell venni, hogy az EU ETS irányelv a társasági szintű megfelelést vizsgálja, míg a FuelEU Maritime rendelet a hajókkal kapcsolatban ír elő kötelezettségeket.

III. Nyomon követés, nyilvántartás és jelentéstétel

Nyomonkövetési tervek

Mind a FuelEU Maritime rendelet, mind a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet értelmében a társaságoknak minden egyes hajójukra vonatkozóan nyomonkövetési tervet kell benyújtaniuk a hitelesítőnek, amelyben feltüntetik a jelentéstételi követelmények teljesítéséhez szükséges információkat. Az eltérő követelmények miatt az üzemeltetőknek két külön nyomonkövetési tervet kell benyújtaniuk, az egyiket a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelettel, a másikat pedig a FuelEU Maritime rendelettel összhangban. A két terv felépítése hasonló, és mindkettő elkészíthető a THETIS MRV informatikai rendszerben. A két nyomonkövetési terv a benyújtást követően egymástól független munkafolyamatokat követ.

A gyakorlatban a THETIS MRV egyablakos ügyintézési pontként működik a hajózási társaságok számára, lehetővé téve az adatok kiegészítő benyújtását mind a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet/az EU ETS irányelv, mind a FuelEU Maritime rendelet alkalmazásában. A tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet alapján nyomon követett és rögzített valamennyi adatot felhasználják a FuelEU Maritime rendelet szerinti számításokhoz, a FuelEU hitelesítő általi megerősítés függvényében, amennyiben az eltér a nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet szerinti hitelesítőtől. Ugyanezek a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet szerinti adatok felhasználhatók az EU ETS irányelv szerinti vállalati szintű jelentések szempontjából releváns adatok összesítésére is.

Utankénti alapú jelentéstétel

Az adatokat elvben mind a FuelEU Maritime rendelet, mind a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet értelmében utanként követik nyomon. A tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet értelmében azonban nem kötelező az utankénti alapú jelentéstétel, ami azt jelenti, hogy a társaságok évente összesített alapon jelenthetik az előírt adatokat. A gyakorlatban azonban a THETIS MRV a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet szerinti önkéntes lehetőségként lehetővé teszi az adatok utankénti alapú rögzítését és jelentését.

Az utankénti nyomon követéstől való eltérések

Ettől eltérve a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet lehetővé teszi a társaságok számára, hogy bizonyos hajók tüzelőanyag-fogyasztását és ÜHG-kibocsátását csak évente kövessék nyomon. Az eltérés azokra a hajókra vonatkozik, amelyek csak EU-n belüli utakat, és évente több mint 300 utat tesznek meg. Ilyen eltérések a FuelEU Maritime rendelet értelmében nem léteznek.

A tüzelőanyag-/energiafelhasználás földrajzi hatály szerinti kiosztása

A FuelEU Maritime rendelet lehetővé teszi a teljes jelentéstételi időszakban felhasznált tüzelőanyag ingyenes kiosztását/újraelosztását a megtett távolság EU-n belüli vagy EU-n kívüli része tekintetében, függetlenül attól, hogy a tüzelőanyagot/energiát ténylegesen felhasználták-e az adott úton. A tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet és az EU ETS irányelv előírja, hogy az adott tüzelőanyag-típust pontosan azon úttípus alatt kell jelenteni, amely során a tüzelőanyagot felhasználták. Ez hatással van a legalacsonyabb kibocsátásintenzitású tüzelőanyagok kiosztására (és az EU ETS irányelv esetében a nulla kibocsátási tényezősként való besorolásra).

Következtetések:

- A THETIS MRV-ben alkalmazott informatikai megoldások csökkentik a két külön nyomonkövetési terv benyújtása által okozott terhet. Meg lehetne azonban vizsgálni a két nyomonkövetési terv összevonásának megvalósíthatóságát, valamint azt, hogy egy ilyen lépés tovább egyszerűsítené-e a jelentéstételt.
- Különbségek vannak a kikötőkben és az utak során felhasznált energiára vonatkozó jelentéstételi követelmények tekintetében. Emellett a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelettől eltérően a FuelEU Maritime rendelet nem tartalmaz olyan eltéréseket, amelyek lehetővé tennék egyes hajók számára, hogy az egyes utak nyomon követése helyett évente kövessék nyomon tüzelőanyag-fogyasztásukat és kibocsátásukat. Meg lehetne vizsgálni ezen elemek további összehangolásának lehetőségét.

IV. Hitelesítés

A FuelEU Maritime rendelet alapján alkalmazandó hitelesítési rendszer nagyrészt a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet alapján létrehozott rendszeren alapul, de vannak különbségek, amelyeket az alábbiakban elemzünk.

A hitelesítőkre és a hitelesítési eljárásokra vonatkozó általános kötelezettségek és alapelvek

A hitelesítőkre és a hitelesítési eljárásokra vonatkozó, a FuelEU Maritime rendelet és a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet alapján elfogadott végrehajtási és felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban meghatározott kötelezettségek és elvek nagyrészt összhangban vannak egymással[7]. Az egyik különbség az, hogy a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési

[7] A Bizottság (EU) 2024/2027 végrehajtási rendelete (2024. július 26.) a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri szállításban való alkalmazásáról, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról szóló (EU) 2023/1805 európai parlamenti és tanácsi rendelet szerinti hitelesítési tevékenységekről *(HL L, 2024/2027, 2024.7.29., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2027/oj)* és A Bizottság (EU) 2023/2917 felhatalmazáson alapuló rendelete (2023. október 20.) a tengeri közlekedésből eredő üvegházhatásúgáz-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről szóló (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet szerinti hitelesítési tevékenységekről, a hitelesítők említett rendelet szerinti akkreditálásáról és a nyomonkövetési tervek említett rendelet szerinti, igazgatási hatóságok általi jóváhagyásáról, valamint az (EU) 2016/2072 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről *(HL L, 2023/2917, 2023.12.29., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2917/oj)*.

rendelettel ellentétben a FuelEU Maritime rendelet értelmében, ha a hitelesítő megváltozik, az új hitelesítőnek újra kell értékelnie a nyomonkövetési terveket.

Akkreditáció

A hitelesítőknek a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet és a FuelEU Maritime rendelet szerinti akkreditálására vonatkozó szabályokkal kapcsolatos előírásokat felhatalmazáson alapuló jogi aktusok határozzák meg[8]. E jogi aktusok rendelkezései azonosak vagy nagyrészt hasonlóak.

Következtetések

- A hitelesítésre és a hitelesítők akkreditálására vonatkozó szabályokat mind a FuelEU Maritime rendelet, mind a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet meghatározza, és azokat külön felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok részletezik. A szabályok közötti különbségek minimálisak, és főként a hitelesítőknek a különböző jogi aktusok szerinti eltérő munkafolyamataiból és szerepeiből erednek.

V. Érvényesítés

Kiutasítási határozat/őrizet

Mind a FuelEU Maritime rendelet, mind a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet értelmében, ha egy hajó két vagy több egymást követő jelentési időszakban nem teljesíti kötelezettségeit, a tagállamok kiutasítási határozatot hozhatnak. A lobogó szerinti állam azonban nem tagadhatja meg a lobogója alatt közlekedő hajók kikötőbe való belépését.

Az érvényes megfelelőségi dokumentum tartására vonatkozó kötelezettség

A FuelEU Maritime rendelet értelmében a hitelesítési időszak alatt azoknak a hajóknak is a fedélzeten kell tartaniuk az érvényes megfelelőségi dokumentumot (a hajóra vonatkozó, valamely hitelesítő által a társaság számára kiállított dokumentum, amely megerősíti, hogy a hajó egy adott jelentési időszakban megfelelt a FuelEU Maritime rendeletnek), amelyek a jelentési időszakban nem teljesítettek a rendelet hatálya alá tartozó utakat. A tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet csak azon hajók esetében írja elő az érvényes megfelelőségi dokumentum fedélzeten tartására vonatkozó kötelezettséget, amelyek a jelentési időszakban a rendelet hatálya alá tartozó utakat tettek meg. Az inaktív (azaz a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet hatálya alá tartozó tevékenységet nem végző) hajók esetében az említett rendelet nem tiltja a nulla kibocsátást tartalmazó hitelesített kibocsátási jelentés benyújtását az érvényes megfelelőségi dokumentum megszerzése érdekében.

A lobogó szerinti állam kötelezettsége

A tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet kimondja, hogy minden tagállamnak meg kell tennie minden szükséges intézkedést annak biztosítása érdekében, hogy a lobogója alatt közlekedő hajók megfeleljenek a nyomonkövetési és jelentéstételi követelményeknek. Ezzel szemben a FuelEU Maritime rendelet értelmében a tagállamok nem kötelesek ellenőrzéseket végezni a lobogójuk alatt közlekedő hajókon.

A FuelEU megfelelőségi dokumentum kibocsátása

A FuelEU Maritime rendelet és a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet értelmében elvben a hitelesítő felel a megfelelőségi dokumentum kiadásáért. A FuelEU Maritime rendelet értelmében azonban, ha FuelEU bírság esedékes, a dokumentumot az igazgatásért felelős állam illetékes hatóságának kell kiállítania. Ezen túlmenően a FuelEU keretében az illetékes hatóság visszavonhatja a korábban kiadott megfelelőségi dokumentumokat, amennyiben valótlanságokat vagy meg nem feleléseket tár fel a bejelentett adatokban, ami a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet értelmében nem áll fenn.

Ellenőrzések

Mind a FuelEU Maritime rendelet, mind a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet előírja a kikötő szerint illetékes állam ellenőrző hatóságai számára, hogy (a 2009/16/EK irányelvvel[9] összhangban végzett) ellenőrzéseik részeként végezzék el a megfelelőségi dokumentum ellenőrzését.

Szankciók

A tagállamoknak mind a FuelEU Maritime rendelet, mind a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet értelmében külön szabályokat kell megállapítaniuk a rendeletek megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozóan.

Következtetések

- A FuelEU Maritime rendelet és a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet végrehajtási szabályai egyaránt a hajókra összpontosítanak, és számos azonos vagy hasonló rendelkezést tartalmaznak, de vannak különbségek. Meg lehetne vizsgálni egy közös érvényesítési rendszer létrehozását bizonyos tevékenységek észszerűsítése és a tagállami hatóságok terheinek csökkentése érdekében.

VI. A megfelelési kötelezettségek ütemezése

A tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendeletben és a FuelEU Maritime rendeletben foglalt megfelelési kötelezettségek összehasonlítása azt mutatja, hogy a két rendelet az ütemezés tekintetében összhangban van egymással.

Ha a jövőben döntés születik arról, hogy a két rendelet tekintetében egyetlen átfogó nyomonkövetési tervvel kell dolgozni, az ütemezést bizonyos pontokon egymáshoz kell igazítani. Jelenleg például azoknak a hajóknak, amelyek 2024. augusztus 31. után

[8] A Bizottság (EU) 2025/192 felhatalmazáson alapuló rendelete (2024. szeptember 9.) a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri szállításban való alkalmazásáról, valamint a 2009/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról szóló (EU) 2023/1805 európai parlamenti és tanácsi rendelet szerinti hitelesítői akkreditációra vonatkozó eljárásokról *(HL L, 2025/192, 2025.1.29.,*
ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/192/oj) és a fent említett (EU) 2023/2917 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet.

[9] 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., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj).

futnak be először valamely tagállami kikötőbe, a nyomonkövetési tervet a FuelEU Maritime rendelet alapján legkésőbb két hónappal, a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet alapján viszont legkésőbb három hónappal azt követően kell benyújtaniuk, hogy először futnak be valamely tagállami kikötőbe.

A hitelesítési időszakon belül január 31-ig be kell nyújtani a FuelEU jelentést a hitelesítőnek, és a hitelesítési időszakon belül március 31-ig a hitelesítő köteles rögzíteni a hitelesített FuelEU jelentést a FuelEU adatbázisban. Ezzel szemben a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet kimondja, hogy a felelős igazgatási hatóság szabályaitól függően a hitelesített kibocsátási jelentést a hitelesítési időszakon belül a február 28. és március 31. közötti időszakban kell benyújtani az illetékes hatóságoknak. Az egyes igazgatási hatóságok feladata eldönteni, hogy pontosan mikor nyújtják be a jelentést az említett időszakon belül.

Következtetések

- A két rendelet követelményeinek teljesítése érdekében követendő határidők és eljárások szerkezete hasonló, de a határidőkben és a kötelezettségek megfogalmazásában eltérések vannak. Fontolóra lehetne venni a nyomonkövetési és jelentéstételi folyamat további összehangolását.

VII. Általános következtetések

Az összehasonlítás azt mutatja, hogy bár a FuelEU Maritime rendelet, a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet és az EU ETS irányelv már számos szempontból jól összehangolt, a jogi aktusok közelgő felülvizsgálata révén lehetőség van a meglévő eltérések csökkentésére a végrehajtás egyszerűsítése, valamint az üzemeltetőkre, a hitelesítőkre és a tagállamokra nehezedő adminisztratív terhek csökkentése érdekében.

A legnagyobb előnyök egy olyan egységes nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendszer létrehozásából származnának, amely mind a FuelEU Maritime rendelet, mind az EU ETS irányelv céljait szolgálná, és biztosítaná, hogy a társaságok felhasználhassák a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet alapján gyűjtött, hitelesített és bejelentett adatokat az EU ETS irányelvnek és a FuelEU Maritime rendeletnek való megfelelés érdekében.

A tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendeleten alapuló ilyen rendszernek i. ki kell terjednie az EU ETS irányelv és a FuelEU Maritime rendelet szerinti valamennyi nyomonkövetési követelményre, ii. minimalizálnia kell a követelmények közötti eltéréseket és az összhang hiányát, iii. össze kell hangolnia és lehetőség szerint egyetlen egységes formanyomtatványba (azaz nyomonkövetési tervekbe, kibocsátási jelentésekbe) kell összevonnia a jelentéstételi dokumentumokat, iv. egyetlen egyedi hitelesítési és akkreditációs keretet kell létrehoznia, és v. össze kell hangolnia a szabályozott jogalanynak a tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet, a FuelEU Maritime rendelet és az EU ETS irányelv szerinti fogalmát.

A nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendszeren túl a jövőben más területeken, például a földrajzi mentességek, a hajótípusok, a hatály alá tartozó energia és kibocsátás, a jeges vizeken történő hajózás és az érvényesítési intézkedések terén is fontolóra lehetne venni a FuelEU Maritime rendelet és az EU ETS irányelv közötti további konvergenciát. Az említett rendelkezések közötti következetesség javítása azonban nagyobb kihívást jelentene, mint a nyomonkövetési, jelentéstételi és ellenőrzési rendszerek összehangolása; ezenkívül jogos indokok állnak fenn a társjogalkotók konkrét döntésein alapuló meglévő különbségek megtartására.

A fent említett kérdések valamennyi módosítását össze kell hangolni, és mindhárom jogszabály tekintetében figyelembe kell venni a változások hatását. Ugyanakkor minden felülvizsgálatnak meg kell vizsgálnia a további konvergencia megvalósíthatóságát, valamint gazdasági, környezeti és társadalmi hatásait, tekintettel az uniós éghajlat-politikai fellépés környezeti integritásának és hatékonyságának megőrzésére irányuló célra, beleértve a kapcsolódó, jogilag kötelező erejű kötelezettségvállalásokat is.