HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2010. december 13.)

a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok kéntartalmáról szóló 2005/33/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv által módosított, az egyes folyékony tüzelőanyagok kéntartalmának csökkentéséről szóló 1999/32/EK tanácsi irányelv 4b. cikke követelményeinek megfelelő, a tengeri hajózásban használatos, alacsony kéntartalmú tüzelő- és üzemanyagok alkalmazására alternatívát jelentő, technológiai módszerek cseppfolyósított földgázt szállító hajók általi használatára vonatkozó kritériumok meghatározásáról

(az értesítés a C(2010) 8753. számú dokumentummal történt)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2010/769/EU)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a 2005/33/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv [1] által módosított, az egyes folyékony tüzelőanyagok kéntartalmának csökkentéséről szóló, 1999. április 26-i 1999/32/EK tanácsi irányelvre [2] és különösen annak 4c. cikkére,

mivel:

(1) Az irányelv 4b. cikke értelmében a Közösség kikötőiben horgonyzó hajók 2010. január 1-jétől nem használhatnak 0,1 tömegszázaléknál nagyobb kéntartalmú, a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagot. E követelmény azonban nem vonatkozik a 4c. cikknek megfelelően a jóváhagyott kibocsátáscsökkentési technológiákat alkalmazó hajók fedélzetén használt tüzelő- és üzemanyagra.

(2) A 4c. cikk (4) bekezdése értelmében a tagállamok engedélyezhetik a hajók számára, hogy jóváhagyott kibocsátáscsökkentési technológiát alkalmazzanak a 4b. cikk követelményeit teljesítő, ként tartalmazó, tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyag alternatívájaként, feltéve, hogy ezek a hajók folyamatosan legalább akkora kibocsátáscsökkentést érnek el, mint az irányelvben meghatározott, a tüzelő- vagy üzemanyag kéntartalmára vonatkozó határérték.

(3) A 4c. cikk (3) bekezdése rögzíti, hogy az irányelv 9. cikkének (2) bekezdésében említett eljárással összhangban meg kell határozni a kibocsátáscsökkentési technológiák használatának követelményeit a Közösség zárt kikötőiben, horgonyzóhelyein és folyótorkolatiban bármely lobogó alatt közlekedő hajó számára. Ezeket a kritériumokat közölni kell a Nemzetközi Tengerészeti Szervezettel (IMO).

(4) Az LNG-szállító hajók (cseppfolyósított földgázt szállító hajók) gyakran kettős üzemanyagú kazánnal felszereltek, párolgási gázt és nehézolaj-alapú üzemanyagot használnak a meghajtáshoz és a szállítmánnyal kapcsolatos műveletekhez. Az EU kikötőiben kikötő legtöbb LNG-szállító hajó az irányelv követelményeinek teljesítése érdekében alkalmazhatna a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok, valamint párolgási gáz keverékének használatával járó kibocsátáscsökkentési technológiákat, hogy a 0,1 %-os kéntartalmú tüzelő- és üzemanyag használatával keletkező kibocsátásokkal egyenértékű vagy annál alacsonyabb kibocsátást érjen el.

(5) Hosszú távon a párolgási gázt elsődleges tüzelő- és üzemanyagként lehetne használni a kikötőben, ami alacsonyabb kénkibocsátást eredményez, mint amit a tüzelő- és üzemanyagban szereplő kéntartalomnak az irányelvben meghatározott korlátozása révén lehet elérni.

(6) Az e határozatban előírt rendelkezések összhangban vannak az irányelv 9. cikkének (2) bekezdése alapján létrehozott szabályozási bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A cseppfolyósított földgázt szállító hajó (LNG-szállító hajó) az IGC-szabályzat, az IMO cseppfolyósított gázokat ömlesztve szállító hajók építésére és felszerelésére vonatkozó nemzetközi szabályzata értelmében cseppfolyósított földgáz ömlesztett szállítására épített vagy átalakított és használt teherszállító hajó.

2. cikk

Ha az LNG-szállító hajó a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok, valamint a párolgási gáz keverékét alkalmazó alternatív technológiai kibocsátáscsökkentési módszer révén kívánja csökkenteni kibocsátásának mértékét, akkor a mellékletben meghatározott számítási kritériumokat kell alkalmaznia és teljesítenie.

[1] HL L 191., 2005.7.22., 59. o.
[2] HL L 121., 1999.5.11., 13. o.

Az LNG-szállító hajók alkalmazhatják az alternatív technológiai kibocsátáscsökkentési módszert a közösségi kikötőkben való horgonyzásukkor, de kellő időt kell biztosítani a legénység számára a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok, valamint a párolgási gáz keverékének használatához szükséges intézkedéseknek a kikötőbe érkezést követő lehető leghamarabbi, illetve a kikötő elhagyása előtti lehető legkésőbbi megtételére.

3. cikk

A 2. cikkben említett módszer alkalmazásával elért kénkibocsátás-csökkentésnek a tüzelő- és üzemanyag kéntartalmának az irányelvben meghatározott korlátozása révén elérhetővel legalább egyenértékűnek kell lennie.

4. cikk

A tagállamok előírják, hogy az alternatív technológiai kibocsátáscsökkentési módszert alkalmazó és a joghatóságuk alatt álló kikötőkben lehorgonyzó LNG-szállító hajók részletesen bejegyezzék a hajónaplóba a fedélzeten használt tüzelő- és üzemanyagok típusát és mennyiségét. Ebből a célból ezeket a hajókat fel kell szerelni a párolgási gáz és a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok fogyasztásának folyamatos nyomon követésére és mérésére szolgáló berendezéssel.

5. cikk

A tagállamok megteszik a megfelelő intézkedéseket az alternatív technológiai kibocsátáscsökkentési módszer alkalmazásának nyomon követésére és ellenőrzésére a kikötőben lehorgonyzott LNG-szállító hajók által elért és közölt kibocsátáscsökkentés alapján.

6. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2010. december 13-án.

a Bizottság részéről

Siim KALLAS

alelnök

MELLÉKLET

1. **A képlet**

A 3. cikk értelmében vett egyenértékűség megállapítására a következő képletet kell alkalmazni:

$$S_F\ (\%) \cdot M_F \leq 0{,}1\ \% \cdot M_{F0{,}1\ \%}$$

Ahol:

— S_F *(%)*: a felhasznált, a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyag kéntartalma tömegszázalékban

— M_F: a tengeri hajózásban használatos, a kikötőben horgonyzó hajó által elhasznált tüzelő- és üzemanyag tömege kg-ban

— $M_{F0{,}1\ \%}$: az egyenértékű, legfeljebb 0,1 % kéntartalmú tüzelő- és üzemanyag tömege kg-ban. E tényezőt a következő képlet alapján kell kiszámítani:

$$M_{F0{,}1\ \%} = (M_{BOG} \cdot E_{BOG} + M_F \cdot E_F)/E_{F0{,}1\ \%}$$

Ahol:

— M_{BOG}: a kikötőben való horgonyzáskor elhasznált párolgási gáz tömege kg-ban

— E_{BOG}: az elhasznált párolgási gáz energiatartalma MJ/kg-ban

— M_F: a tengeri hajózásban használatos, a kikötőben horgonyzó hajó által elhasznált tüzelő- és üzemanyag tömege kg-ban

— E_F: a tengeri hajózásban használatos, elhasznált tüzelő- és üzemanyag energiatartalma MJ/kg-ban

— $E_{F0{,}1\ \%}$: ≤ 0,1 % kéntartalmú, a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyag energiaértéke MJ/kg-ban

A képlet 1. átalakítása

A fent említett két képlet a következőképpen kombinálható:

$$S_F\ (\%) \cdot M_F/(M_{BOG} \cdot E_{BOG} + M_F \cdot E_F) \leq 0{,}1\ \%/E_{F0{,}1\ \%}$$

A képlet 2. átalakítása

A képlet a következőképpen alakítható tovább:

$$S_F\ (\%)/(R_{G/F} \cdot E_{BOG} + E_F) \leq 0{,}1\ \%/E_{F0{,}1\ \%}$$

Ahol:

— $R_{G/F}$: párolgási gáz tömegének és a tengeri hajózásban használatos, a kikötőben horgonyzó hajó által elhasznált tüzelő- és üzemanyag tömegének hányadosa (M_{BOG}/M_F)

Ez a második átalakítás a következőképpen is kifejezhető:

$$R_{G/F} \geq (S_F\ (\%) \cdot E_{F0{,}1\ \%} - 0{,}1\ \% \cdot E_F)/0{,}1\ \% \cdot E_{BOG}$$

2. **A képlet alkalmazása**

Mivel a tengeri hajózásban használatos különböző tüzelő- és üzemanyagoknak a képletbe behelyettesíthető energiaértéke nagyjából hasonló, indokolt az $E_{F0{,}1\ \%}$, az E_F és az E_{BOG} értékekre szabványértékeket használni a képlet gyakorlati alkalmazásának egyszerűsítése érdekében. Feltételezhető, hogy a következő energiatartalmak alkalmazhatóak:

$E_{F0{,}1\ \%}$= 43,0 MJ/kg (Forrás: DNV Petroleum Services)

E_F= 40,8 MJ/kg (Forrás: DNV Petroleum Services)

E_{BOG}= 50,0 MJ/kg (a metánra vonatkozó ISO energiaadat)

Ennek megfelelően a képlet a következőképpen egyszerűsíthető:

$$R_{G/F} \geq 8{,}6 \cdot S_F\ (\%) - 0{,}816$$

Ezen az alapon az elfogyasztott párolgási gáz és a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyag tömege közötti kívánt arány ($R_{G/F}$ vagy M_{BOG}/M_F) elérése érdekében a képletbe bevezetendő egyetlen érték a kikötőben horgonyzó hajó által elhasznált tüzelő- és üzemanyag kéntartalma. A következő táblázat a tengeri hajózásban használatos különböző kéntartalmú tüzelő- és üzemanyagok esetében az egyenértékűségi kritérium teljesítéséhez szükséges minimális arányt mutatja példák segítségével.

Kéntartalom (%)	1,0	1,5	2,0	2,5	3,0	3,5
M_{BOG}/M_F	7,8	12,1	16,4	20,7	25,0	29,3