



EURÓPAI BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2011.7.15.
COM(2011) 439 végleges

2011/0190 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

**az 1999/32/EK irányelvnek a tengeri közlekedésben használatos tüzelő- és üzemanyagok
kéntartalma tekintetében történő módosításáról**

{SEC(2011) 918 végleges}

{SEC(2011) 919 végleges}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

Háttér-információk

Az erőforrás-hatékonyabb, környezetbarátabb és versenyképesebb gazdaság ösztönzése az Európa 2020 stratégia¹ központi eleme. Ezzel összefüggésben a levegőszennyezés további csökkentése fontos az emberi egészség és a környezet minőségének javítása érdekében, valamint hozzájárul Európa fenntarthatóbbá tételéhez. Az elmúlt évtizedek uniós intézkedései hatására lényegesen csökkent a legtöbb levegőszennyező anyag, köztük a kén-dioxid (SO₂), a nitrogén-oxidok (NO_x), az illékony szerves vegyületek, az ammónia és a finomszemcsés anyagok (szálló por) kibocsátása. E csökkentésekből leginkább a szárazföldi kibocsátási források, például az ipari létesítmények és a közúti szállítás vették ki a részüket. A rendelkezésre álló adatok azt mutatják, hogy e szennyező anyagok további csökkentése jelentős előnyökkel járna az uniós polgárok egészségére, a környezetre, és általában a gazdaságra nézve.

A szárazföldi kibocsátási forrásokhoz képest a tengeri kibocsátási forrásokra hagyományosan kevesebb figyelmet fordítottak. Mivel azonban a tengeri kibocsátásból származó levegőszennyező anyagok nagy távolságokra juthatnak el, a szárazföldre is hatással vannak. A 2005. évi előrejelzések szerint további szabályozási intézkedések nélkül a SO₂ és a NO_x tengeri ágazatban történő egyre növekedő kibocsátása 2020-ig meg fogja haladni az említett szennyező anyagok összes szárazföldi forrás általi kibocsátását együttevén².

A javaslat okai és céljai

A folyékony tüzelőanyagok kéntartalma alapvetően meghatározza az adott tüzelőanyag elégetéséhez kapcsolódó SO₂-kibocsátást, valamint a (másodlagos) finomszemcsés anyagok képződését. A módosított 1999/32/EK irányelv a tengeri szállításához használt tüzelő- és üzemanyagok kéntartalmát szabályozza, és az uniós jogba épít be bizonyos, a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (a továbbiakban: IMO) által elfogadott szabályokat. Az irányelv különösen a különleges környezetvédelmi intézkedéseket igénylő kénkibocsátás-ellenőrzési területeken (SECA)³ közlekedő hajók által használt tüzelő- és üzemanyagok kéntartalmára vonatkozó szigorúbb szabályokat veszi át.

Az irányelv 2005. évi módosítása óta az IMO-szabályokat, többek között a SO₂-dal kapcsolatos rendelkezéseket, 2008 októberében vizsgálták felül az Európai Unió jelentős támogatása mellett. E szabályokat a tengerszennyezésről szóló egyezmény 1973/1978 VI.

¹ A Bizottság közleménye: Európa 2020 – Az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedés stratégiája, COM(2010) 2020 végleges.

² Bizottsági szolgálati munkadokumentum, a „Tematikus stratégia a levegőszennyezésről” című közlemény (COM(2005)446 végleges) és a környezeti levegő minőségéről és a Tiszta Levegőt Európának elnevezésű programról szóló irányelv (COM(2005)447 végleges) melléklete, SEC(2005) 1133; az Európai Unió levegőminőséggel kapcsolatos szakpolitikájának végrehajtásáról szóló és annak átfogó felülvizsgálatát előkészítő bizottsági szolgálati munkadokumentum, SEC(2011)342 végleges.

³ Az EU-ban található kénkibocsátás-ellenőrzési területek a Balti- és az Északi-tenger, valamint a La Manche-csatorna.

melléklete tartalmazza (a MARPOL módosított VI. melléklete)⁴. Az EU társjogalkotói valószínűsítették, hogy a hajózáskor történő kibocsátásokat tovább kell csökkenteni, ezért már az irányelv 2005. évi módosításának elfogadásakor felkérték a Bizottságot a folyékony tüzelőanyagok kéntartalmához kapcsolódó jogi követelmények felülvizsgálatára.

Összhang az Unió egyéb szakpolitikaival és célkitűzéseivel

Ez a javaslat az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 191. cikkével összhangban az emberi egészség és a környezet magas szintű védelmének biztosítására irányul. Összhangban áll továbbá az Európa 2020 stratégiával és annak kiemelt kezdeményezéseivel, különösen az alacsony szén-dioxid-kibocsátású társadalom ütemtervével és az Innovatív Unióval, valamint a fenntartható szállításra irányuló meglévő európai uniós szakpolitikákkal.

2. AZ ÉRDEKELTEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓ EREDMÉNYEI, HATÁSVIZSGÁLAT

Nyilvános konzultáció

E módosítás előkészítése során a Bizottság 2010. október 29. és 2011. január 5. között online konzultációt folytatott, amely minden érdekelt fél (többek között a különböző szervezetek, tagállamok, nem kormányzati szervezetek és a nyilvánosság) előtt nyitva állt. Az érdekelt feleket arra kérték, hogy mondják el véleményüket az IMO témához kapcsolódó legújabb szabályainak az uniós jogba való lehetséges beépítéséről. A Bizottság a nyilvános konzultáció keretén kívül is rendszeresen kikérte a tagállamok képviselői és az egyéb érdekelt felek véleményét.

A nyilvános konzultáció során a különböző szervezetektől 244 hozzászólás érkezett. Minden érdekelt fél elismerte, hogy a MARPOL módosított VI. melléklete nagymértékben hozzájárul a levegő minőségének javításához az Európai Unióban. A legtöbb válaszadó szerint a kibocsátáscsökkentési technológiákra vonatkozó európai uniós rendelkezéseket össze kell hangolni a MARPOL módosított VI. mellékletével. Szerintük számos különböző kibocsátáscsökkentési technológiát kell engedélyezni, emellett pedig biztosítani kell a megfelelő környezetvédelmi eszközöket. A válaszadók többsége egyetértett abban is, hogy a kéntartalommal kapcsolatos előírások ellenőrzésének és végrehajtásának megerősítése és összehangolása fontos szerepet játszhat a tervezett környezetvédelmi fejlődés elérésében. Néhány érdekelt fél aggodalmát fejezte ki az új követelmények költségeivel és a (tengeri szállításról tehergépjárművekre történő) modális váltások potenciális kockázataival kapcsolatban, különösen az olyan területeken, ahol szigorúbbak a kénnel kapcsolatos előírások (így a kénkibocsátás-ellenőrzési területeken). Mások szerint az EU-nak minél hamarabb cselekednie kell, hogy válasza ösztönözze az ágazatot és megőrizze a MARPOL módosított VI. mellékletének környezeti hasznát.

A nyilvános konzultáció eredményeinek további részletei megtalálhatók az e javaslatához csatolt hatásvizsgálatban⁵.

Külső szakértelem és nyilvános információk

⁴ A 2008. október 10-én elfogadott MEPC.176(58) számú IMO-határozat (a MARPOL módosított VI. melléklete).

⁵ SEC [hivatkozás].

Számos vizsgálat készült az e javaslatához vezető előkészítő munka alátámasztására. E vizsgálatokat befejezésük után elérhetővé tették a hajózásból származó kibocsátásokról szóló bizottsági honlapon: http://ec.europa.eu/environment/air/transport/ships_directive.htm.

A hatásvizsgálat eredményei

A tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok kén tartalmának új nemzetközi határértékei hatására várhatóan jelentősen csökkenni fog a tengeri hajózási ágazatban kibocsátott kén-dioxidok mennyisége. Ez nagyban hozzá fog járulni a 2005. évi, levegőszennyezésről szóló tematikus stratégiában meghatározott általános környezeti célkitűzéseknek, valamint az irányelv konkrét célkitűzéseinek az eléréséhez. Ezenfelül további fontos előnyökkel fog járni a finomszemcsés anyagok és a NO_x (a talajközeli ózon fontos előjelzője) kibocsátásának csökkentésére nézve. Biztosítani kell, hogy ezen előre jelzett hasznok megvalósuljanak, nem utolsósorban a környezeti levegő minőségére vonatkozó érvényes határértékeknek való megfelelés ösztönzése érdekében.

A hatásvizsgálat megerősítette, hogy az irányelvnek az IMO tüzelőanyagokra vonatkozó szigorúbb előírásaival és a kibocsátáscsökkentési módszerekre vonatkozó szabályokkal való összehangolása költséghatékony lenne. Eredményei szerint a MARPOL VI. mellékletének 2008. évi módosítása körülbelül 15 milliárd EUR és 34 milliárd EUR közötti hasznot hozhat az EU-nak az egészség javulása és a halandóság csökkenése terén. A módosítás végrehajtásának költségei 2,6 milliárd és 11 milliárd EUR közé esnek. A módosítástól várható haszon azonban legalább háromszorosa, de akár tizenháromszorosa is lehet a költségeknek.

A hatásvizsgálat az irányelvnek az IMO-szabályokkal való összehangolása mellett a SECA-kban hatályos, szigorúbb tüzelőanyag-szabványok és a SECA-kon kívül működő, rendszeres szolgáltatást nyújtó személyhajókra vonatkozó szabványok közti kapcsolat fenntartását is javasolja. A személyhajókra vonatkozó új SECA-szabvány bevezetését azonban – a tüzelőanyagok rendelkezésre állásával kapcsolatos potenciális problémák elkerülése érdekében – 5 évvel elhalasztaná. E lehetőség haszon-költség aránya 1,5-től 6-ig (amennyiben a 0,1 %-os szabványt 2020-ban vezetik be), valamint 0,8-től 10-ig terjed (amennyiben a 0,1 %-os szabványt 2025-ben vezetik be).

A hatásvizsgálat elemezte továbbá az irányelv felülvizsgálata során megállapított problémákat. Az elemzésből kiderült, hogy az irányelv végrehajtási (különösen a mintavételre és a jelentéstételre vonatkozó) rendelkezéseinek van néhány gyenge pontja. A hatásvizsgálat szerint először iránymutatásokat kell meghatározni az irányelv nyomon követésével és végrehajtásával kapcsolatban, és amennyiben ez a megközelítés eredménytelennek bizonyul, mérlegelni kell a kötelező érvényű szabályok bevezetését.

A hatásvizsgálat végül azt is javasolja, hogy az Európai Bizottság és a tagállamok használják, és lehetőség és szükség szerint dolgozzák át a rendelkezésre álló eszközöket, így támogatva az ágazatot az elérhető legjobb új technológiai szabványokra való átállásban, ideértve az IMO és más érintett szervezetek által megállapított előírásokat is (különösen a NO_x, a finomszemcsés anyagok és az ÜHG vonatkozásában).

3. A JAVASLAT JOGI ELEMEI

A javaslat összefoglalása

E javaslat célja az egyes folyékony tüzelőanyagok kéntartalmáról szóló 1999/32/EK irányelv módosítása a következő célból:

(1) Az irányelv összehangolása a tüzelőanyagokra vonatkozó szabványokkal, többek között a SECA-kon kívül érvényes szabványokkal kapcsolatos IMO-szabályokkal.

(2) Az irányelv összehangolása a kibocsátáscsökkentési módszerekre vonatkozó IMO-szabályokkal.

(3) A kapcsolat fenntartása a SECA-k szigorúbb tüzelőanyag-szabványai (jelenleg a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagokban maximum 1,5 %-os kéntartalmat engedélyez, 2015-től pedig 0,1 % lesz a határérték), és a SECA-kon kívül működő, rendszeres szolgáltatást nyújtó személyhajókra vonatkozó szabványok között (jelenleg 1,5 %).

(4) Az Európai Unió ellenőrzési és végrehajtási rendszerének megerősítése.

A tüzelőanyagokra vonatkozó nemzetközi szabványok uniós jogba való beépítése megerősítené ezen szabványok hatékonyságát, mivel a nemzetközi végrehajtási rendszernél hatékonyabb európai uniós rendszer ellenőrzése és végrehajtása alá esnének. Az innovatív kibocsátáscsökkentési módszerekhez való hozzáférés kiterjesztésére és ezen módszerek használatának egyenértékű megfelelési lehetőségként való ösztönzésére vonatkozó javaslat megoldást kínál az egyes ágazatokra vonatkozó új IMO-szabályok költségvonatából eredő problémákra. Ez jelentősen csökkentené az IMO-nak való megfelelés költségeit (50 %-tól akár 88 %-ig), valamint az Európa 2020 stratégiával és az Európai Unióról szóló szerződés (EUSz.) 3. cikkével összhangban ösztönözné az innovatív ágazati megoldásokat. A főleg kikötőkben vagy partközelségben működő, rendszeres szolgáltatást nyújtó személyhajókra vonatkozó szigorúbb tüzelőanyag-szabványok továbbá biztosítanák a tengerparti területek levegőjének minőségjavulását is. A személyhajókra vonatkozó szigorúbb tüzelőanyag-szabvány bevezetését a SECA-khoz képest 5 évvel elhalasztanák a tüzelőanyagok rendelkezésre állásával kapcsolatos potenciális problémák elkerülése érdekében. Végül pedig különösen fontos az EU ellenőrzési és végrehajtási rendszerének megerősítése, tekintve hogy a jóval szigorúbb tüzelőanyag-szabványok és a kapcsolódó megfelelési költségek miatt erősödhet a szabályok megkerülésére való hajlandóság.

Ezen intézkedések révén a nemzeti hatóságok jobban tudják végrehajtani és érvényesíteni az irányelvet, könnyebbé válik az ágazat irányelvnek való megfelelése, valamint magas szintű környezetvédelem valósítható meg.

Jogalap

Az irányelv elsődleges célja a környezetvédelem. Ezért ez a javaslat az EUMSZ 192. cikkén alapul.

A szubszidiaritás elve

Az EU azon jogát, hogy szabályozza a folyékony tüzelőanyagok kéntartalmát, ezáltal jelentős befolyást gyakorolva a belső piacra és a környezetre, az EUMSZ-ben állapították meg. Az EUSz 3.cikke a következőt írja elő: „Az Unió egy belső piacot hoz létre. Az Unió Európa fenntartható fejlődéséért munkálkodik, amely olyan kiegyensúlyozott gazdasági növekedésen, árstabilitáson és magas versenyképességű, teljes foglalkoztatottságot és társadalmi haladást célul kitűző szociális piacgazdaságon alapul, amely a környezet minőségének magas fokú védelmével és javításával párosul.” Az EUMSZ 191. cikkében továbbá az áll, hogy „Az Unió környezetpolitikája hozzájárul [a következő célkitűzések eléréséhez:] a környezet

minőségének megőrzése, védelme és javítása; az emberi egészség védelme; a természeti erőforrások körütekintő és ésszerű hasznosítása; a regionális vagy világméretű környezeti problémák leküzdésére [...] irányuló intézkedések ösztönzése nemzetközi szinten.”

A hajózás globális kiterjedése és a kéntartalmú tüzelőanyagok elégetésekor kibocsátott levegőszennyezés határokon átnyúló hatása miatt minden tagállamra vonatkozó közös szabályokat kell megállapítani. E szabályok hiányában az uniós vizeken működő hajókra különböző nemzeti szabványok vonatkoznának. Egy ilyen összetoldozott jogi helyzet rendkívül bonyolulttá és költségessé tenné az Unió hajózási ágazatának működését és torzítaná a belső piacot.

Egyedül egy uniós szintű, összehangolt, megerősített ellenőrzési és végrehajtási rendszer keretében történő intézkedés biztosítaná a nemzetközi tüzelőanyag-szabványok hatékony végrehajtását és alkalmazását az összes tagállamban⁶.

A javaslat részletes magyarázata

1. cikk

Ez a cikk az 1999/32/EK irányelv javasolt módosításait részletezi.

- (1) Az 1999/32/EK irányelv 2. cikke annyiban módosul, hogy hozzáigazítja a hajózási dízelolaj és a tengeri hajózásban használatos gázolaj meghatározását a legújabb ISO-szabványban található meghatározásokhoz, valamint kiterjeszti a kibocsátáscsökkentési módszer meghatározását és összehangolja a MARPOL módosított VI. mellékletének 4. rendelkezésében található egyenértékű módszerek meghatározásával.
- (2) A 3. cikk módosítása az ipari kibocsátásokról (a környezetszennyezés integrált megelőzése és csökkentése) szóló, 2010. november 24-i 2010/75/EU európai parlamenti és a tanácsi irányelvnek⁷ elfogadását követően, amely az ipari kibocsátásra vonatkozó európai jogszabályok átdolgozását tartalmazza, a nehéz-fűtőolaj maximális kéntartalmára vonatkozó rendelkezések módosítására irányul.
- (3) A szöveg kiegészül a 3a. cikkel annak érdekében, hogy a tagállamok területén ne lehessen olyan, a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagokat használni vagy forgalmazni, amelyek kéntartalma meghaladja a 3,5 tömegszázalékos általános szabványt. Ez a rendelkezés főként annak kockázatát csökkenti, hogy az alacsony kéntartalmú desztillált tüzelőanyagok használata helyett a nehéz-fűtőolajok és a kibocsátáscsökkentési módszerek egyidejű használatának lehetősége miatt rossz minőségű tüzelőanyagot használjanak vagy forgalmazzanak. A kibocsátáscsökkentési módszerek segítségével kénteleníteni lehetne a magas kéntartalmú tüzelőanyagokat, és csökkenteni lehetne a kén-dioxid levegőbe történő kibocsátását. Ha azonban magas kéntartalmú, gyenge minőségű tüzelőanyag esetében használják a kibocsátáscsökkentési technológiákat, az nagy sűrűségű szennyvíz kibocsátásához vezethet, és a tengeri környezet is károsodhat. A

⁶ A szubszidiaritás elvének további részletei megtalálhatók az e javaslatához csatolt hatásvizsgálatban.
⁷ HL L 334., 2010.12.17., 17. o.

tüzelőanyagok minimális minőségi követelményeinek betartásával megelőzhető a hajómotorok meghibásodása is.

- (4) A gázolaj maximális kéntartalmáról szóló 4. cikk módosítása arra irányul, hogy a kéntartalomra vonatkozó, már elavult határértékek hatálybalépésének dátumára vonatkozó hivatkozásokat el kell hagyni.
- (5) A 4a. cikk módosítása a következőkre terjed ki:
- Új rendelkezés bevezetése a SECA-kon kívül alkalmazandó, a tüzelőanyagok kéntartalmára vonatkozó szabvány („általános szabvány”) tekintetében.
 - A SECA-kban alkalmazandó, a tüzelőanyagok kéntartalmára vonatkozó szabványok összehangolása a MARPOL módosított VI. mellékletével.
 - 0,1 %-os határérték bevezetése 2020-ban a SECA-kon kívül működő személyhajók által használt tüzelőanyagok kéntartalmára, és ezáltal a SECA-kon kívül és a SECA-kban működő személyhajókra vonatkozó követelmények közötti kapcsolat visszaállítása.
 - Annak kinyilvánítása, hogy a tagállamok által a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok helyi szállítóiról kötelezően vezetett nyilvántartást nyilvánosan hozzáférhetővé kell tenni.
 - Az elavult hivatkozások elhagyása.
 - A Bizottság felhatalmazása arra, hogy az IMO határozata alapján új SECA-kat jelöljön ki.
- (6) A 4b. cikk a következőképpen módosul: elhagyják belőle a 4b. cikk (1) bekezdésében meghatározott kötelezettség alóli mentességet, amely egyes, Görögországban működő hajókra vonatkozik, mivel a mentesség érvényességi ideje lejárt, valamint elhagyják a tüzelőanyagok kéntartalmára vonatkozó, elavult határértékek hatálybalépésének dátumára való hivatkozásokat is.
- (7) A 4c. cikket módosítják, az irányelv pedig a 4d. és a 4e. cikkel egészül ki az irányelvnek a MARPOL módosított VI. mellékletével való összehangolása és a műszaki fejlődéshez való alkalmazkodása érdekében. A javasolt irányelv pontosabban arra kötelezi a tagállamokat, hogy engedélyezzék a hajóknak a kibocsátáscsökkentési módszerek alkalmazását a tengeri hajózásban használatos, alacsony kéntartalmú tüzelő- és üzemanyagok használata helyett, amennyiben folyamatosan olyan mértékben tudják csökkenteni a kén-dioxid-kibocsátást, mint ha alacsony kéntartalmú tüzelőanyagot használnának. A kibocsátáscsökkentési módszerek használatára is vonatkoznak bizonyos kritériumok, amelyek azt hivatottak biztosítani, hogy e módszerek ne járjanak jelentős negatív következményekkel és kockázatokkal az emberi egészségre és a környezetre. A kritériumokat az IMO fogja meghatározni, ebben az esetben a Bizottság határozata kiegészítheti és módosíthatja ezeket, vagy az IMO-eszközök hiányában a kritériumokat az Európai Bizottság határozza meg. A 2009/2002/EK rendelettel létrehozott, a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó

bizottságnak a tengeri felszerelésekről szóló, 1996. december 20-i 96/98/EK irányelv⁸, vagy pedig ezen irányelv alapján jóvá kell hagynia az EU-tagállamok lobogója alatt közlekedő hajók által alkalmazott kibocsátáscsökkentési módszereket. Az új kibocsátáscsökkentési módszerek tesztelési eljárása és feltételei változatlanok maradnak.

- (8) A 6. cikk módosítása a Bizottságot felhatalmazza arra, hogy meghatározza a mintavétel gyakoriságát, a mintavételi módszereket és a vizsgált tüzelőanyagot reprezentáló minta fogalmát, valamint hogy hozzáigazítsa a kéntartalom meghatározásának módszerét és a tüzelőanyag vizsgálatára szolgáló eljárást a legújabb nemzetközi műszaki szabványokhoz.
- (9) A 7. cikk módosítása egyértelműen rögzíti az irányelv által szabályozott tüzelőanyagok kéntartalmáról szóló, a tagállamok által a Bizottságnak benyújtandó jelentések hatályát, valamint felhatalmazza a Bizottságot a jelentés formátumának és tartalmának meghatározására. A módosítás továbbá összehangolja a 7. cikk (4) bekezdését, amely a szóban forgó irányelv rendelkezéseinek a tudományos és műszaki fejlődésnek megfelelő kiigazításáról szól, a Lisszaboni Szerződés szerinti új komitológiai szabályokkal.
- (10) A 8. cikket el kell hagyni, mivel olyan irányelvre utal, amelyet már hatályon kívül helyeztek.
- (11) A 9. cikket el kell hagyni, mivel az irányelv nem határoz meg végrehajtási aktusokat.
- (12) A szöveg kiegészül a 9a. cikkel, amely meghatározza a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadása tekintetében az Európai Bizottságra ruházott jogkör gyakorlásának feltételeit.

2. cikk

Ez a cikk a javasolt irányelv átültetését írja elő a tagállamoknak.

3. cikk

Ez a cikk a javasolt irányelv hatálybalépésének időpontjára vonatkozik.

4. cikk

Ez a cikk a tagállamoknak címezi a javasolt irányelvet.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A javaslatnak nincsenek az uniós költségvetést érintő költségvetési vonzatai.

⁸ HL L 46., 1997.2.17., 25. o.

5. EGYÉB MEGJEGYZÉSEK

A bizottsági javaslatot közlemény kíséri, amely a 4. szakaszban javaslatokat tartalmaz a megfelelési stratégiákkal kapcsolatban, valamint ismerteti azokat a rendelkezésre álló eszközöket és lehetséges jövőbeni intézkedéseket, amelyek segítségével az ágazat meg tud felelni a környezetvédelmi kihívásoknak.

A Bizottság előirányozza továbbá az 1999/32/EK irányelv és későbbi módosításainak, többek között e módosítási javaslatnak a kodifikálását, amint azt az Európai Parlament és a Tanács elfogadja. Ezáltal az 1999/32/EK irányelv érthetőbbé és jogilag egyértelművé válna, valamint hozzájárulna az EU jobb szabályozásra irányuló stratégiájának teljesüléséhez.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

az 1999/32/EK irányelvnek a tengeri közlekedésben használatos tüzelő- és üzemanyagok kén tartalma tekintetében történő módosításáról

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 192. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára⁹,

a jogalkotási aktus tervezetének a nemzeti parlamenteknek való továbbítását követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹⁰,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére¹¹,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) Az Unió környezetvédelmi politikája, amint az a környezeti cselekvési programokban és különösen az 1600/2002/EK európai parlamenti és tanácsi határozattal¹² elfogadott hatodik környezeti cselekvési programban megfogalmazásra került, a levegő minőségének olyan szintjét kívánja elérni, amely az emberi egészségre és a környezetre nem jár jelentős negatív következményekkel és kockázatokkal.
- (2) Az egyes folyékony tüzelőanyagok kén tartalmának csökkentéséről, valamint a 93/12/EGK irányelv módosításáról szóló, 1999. április 26-i 1999/32/EK tanácsi irányelv¹³ meghatározza az Unióban használt nehéz-fűtőolaj, a gázolaj és a tengeri hajózásban használatos gázolaj megengedett maximális kén tartalmát.
- (3) A tengeri hajózásban használatos, magas kén tartalmú tengeri tüzelő- és üzemanyagok hajózáskor való elégetése során történő kibocsátás kén-dioxid és szemcsés anyagok

⁹ HL C ., . . o.

¹⁰ HL C ., . . o.

¹¹ HL C ., . . o.

¹² HL L 242., 2002.9.10., 1. o.

¹³ HL L 121., 1999.5.11., 13. o.

formájában hozzájárul a levegőszennyezéshez, amelyek ártalmasak az emberi egészségre és hozzájárulnak a savasodáshoz.

- (4) Az 1999/32/EK irányelv szerint a Bizottság jelentést nyújt be az Európai Parlament és a Tanács részére az irányelv végrehajtásáról és benyújtja a módosítási javaslatokat is, különösen a SO_x-kibocsátás-ellenőrzési területeken (SECA) használt, a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok kéntartalmára vonatkozó határértékek csökkentésének tekintetében, figyelembe véve a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben (IMO) folyó munkát.
- (5) 2008-ban elfogadtak egy határozatot az 1978. évi jegyzőkönyvvvel módosított, a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló 1973. évi nemzetközi egyezményt (a továbbiakban: MARPOL) módosító 1997. évi jegyzőkönyv VI. mellékletének módosítására, amely a hajókról történő levegőszennyezés megelőzésére vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz. A MARPOL módosított VI. melléklete 2010. július 1-jén lépett érvénybe.
- (6) A MARPOL módosított VI. melléklete többek között a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok kéntartalmára vonatkozó szigorúbb határértékeket vezet be a SECA-kban (2010. július 1-jétől 1,00 %, 2015 január 1-jétől pedig 0,10 %), valamint a SECA-kon kívül is (2012. január 1-jétől 3,5 %, 2020. január 1-jétől pedig elvileg 0,50 %). A legtöbb tagállam, nemzetközi kötelezettségei alapján, 2010. július 1-jétől köteles a hajók számára előírni, hogy a SECA-kban maximum 1,00 %-os kéntartalmú tüzelőanyagot használjanak. A nemzetközi joganyaggal való koherencia és az új, globális szintű szabványok Unióban történő megfelelő végrehajtásának biztosítása érdekében az 1999/32/EK irányelv rendelkezéseit össze kell hangolni a MARPOL módosított VI. mellékletével. A hajók által tüzelőanyag céljára vagy a technológiai alapú megfelelés érdekében használt tüzelőanyagok minimális minőségének biztosítása érdekében meg kell tiltani a 3,5 tömegszázalékos általános szabványt meghaladó kéntartalmú, tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok használatát és forgalmazását az Unióban.
- (7) A személyhajók általában a kikötőkben vagy a tengerpartközeli területeken működnek, így az emberi egészségre és a környezetre gyakorolt hatásuk jelentős. E hajóknak olyan, tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagokat kell használniuk, amelyek maximális kéntartalma megegyezik a SECA-kban előírttal (1,5 %). Amennyiben a SECA-kban szigorúbb kéntartalomra vonatkozó szabványok lépnek érvénybe, a SECA-kon kívül eső területek kikötői és tengerpartjai körüli levegő minőségének javítása érdekében indokolt ugyanazon szabványok érvényesítése az ott működő személyhajókra is. A személyhajókra vonatkozó új SECA-szabvány bevezetését azonban a tüzelőanyagok rendelkezésre állásával kapcsolatos potenciális problémák elkerülése érdekében 5 évvel elhalasztanák.
- (8) Az 1999/32/EK irányelv célkitűzéseinek eléréséhez megfelelően gondoskodni kell a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok kéntartalmára vonatkozó kötelezettségek teljesítéséről. Az említett irányelv végrehajtása során szerzett tapasztalatok alapján ezen irányelv megfelelő végrehajtása érdekében szigorúbb ellenőrzési és végrehajtási rendszerre van szükség. A tagállamoknak ezért gondoskodniuk kell a forgalmazott vagy a hajók fedélzetén használt, tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagokból történő megfelelően gyakori és pontos mintavételről, valamint a hajónaplók és szállítólevelek rendszeres

ellenőrzéséről. Létre kell hozniuk továbbá az 1999/32/EK irányelv rendelkezéseinek be nem tartása esetén alkalmazandó hatékony, arányos és visszatartó erejű szankciók rendszerét. Az információk átláthatóbbá tétele érdekében rendelkezni kell arról is, hogy a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok helyi szállítóinak nyilvántartását nyilvánosan hozzáférhetővé tegyék.

- (9) A tagállamoknak az 1999/32/EK irányelv értelmében történő jelentéstétele nem bizonyult elegendőnek az irányelv rendelkezései betartásának ellenőrzésére, mivel a tagállamok jelentéseinek tartalmára és formátumára vonatkozóan nincsenek összehangolt és elég pontos rendelkezések. Ezért az összehangoltabb jelentéstétel érdekében a jelentések tartalmát és formátumát részletesebben meg kell határozni.
- (10) Az ipari kibocsátásokról (a környezetszennyezés integrált megelőzése és csökkentése) szóló, 2010. november 24-i 2010/75/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv¹⁴ elfogadását követően, amely az ipari kibocsátásra vonatkozó európai jogszabályok átdolgozását tartalmazza, módosítani kell az 1999/32/EK irányelvnek a nehéz-fűtőolaj maximális kéntartalmára vonatkozó rendelkezéseit.
- (11) A tüzelőanyagokra vonatkozó alacsony kéntartalom-határértékek betartásának hatására, különösen a SECA-kban jelentősen emelkedhet rövid távon a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok ára, ami negatívan érintheti a rövid távú tengeri szállítás versenyképességét a többi szállítási móddal szemben, valamint a SECA-kkal határos országok iparának versenyképességére is hatással lehet. Az érintett ágazatok megfelelési költségeinek csökkentése érdekében megfelelő megoldásokra, például a tüzelőanyag-alapú megfelelésnél költséghatékonyabb megfelelési módszerekre, valamint szükség szerint támogatásra van szükség. A Bizottság – többek között a tagállami jelentésekre támaszkodva – szorosan figyelemmel kíséri, hogy az új üzemanyag-minőségi szabványoknak a hajózási ágazatban való bevezetése milyen hatással jár, ezen belül is azt, hogy bekövetkezik-e esetlegesen a tengeri szállításról a tehergépjárművekre történő modális váltás.
- (12) Elő kell segíteni a kibocsátáscsökkentési módszerekhez való hozzáférést. Ezek a módszerek – amennyiben nincs jelentős negatív hatásuk a környezetre, például a tengeri ökoszisztémára, és kifejlesztésük a megfelelő jóváhagyási és ellenőrzési mechanizmusok szerint történt – legalább ugyanakkora vagy nagyobb kibocsátáscsökkentésre képesek, mint amilyen az alacsony kéntartalmú tüzelő- és üzemanyagok használatával érhető el. A kibocsátáscsökkentési módszerek használatának kritériumait az IMO-nak kell meghatároznia, ebben az esetben a Bizottság határozata kiegészítheti vagy módosíthatja ezeket, vagy az IMO-eszközök hiányában a kritériumokat az Európai Bizottságnak kell meghatároznia. Az Uniónak el kell ismernie a már ismert alternatív módszereket, például a kipufogógázt tisztító fedélzeti berendezések, vagy pedig a tüzelőanyag és a cseppfolyósított földgáz (LNG) keverékének használatát. Ösztönözni kell az új kibocsátáscsökkentési módszerek tesztelését és kifejlesztését.
- (13) A 0,50 %-os kéntartalom-határérték bevezetése időpontjának meghatározása, az új SECA-k kijelölése, az alternatív kibocsátáscsökkentési módszerek elfogadása és az alkalmazásukhoz szükséges feltételek megteremtése, a tüzelő- és üzemanyagok

¹⁴

HL L 334., 2010.12.17., 17. o.

kéntartalmának és a tagállamok jelentéseinek összehangolt tartalmának és formátumának megfelelő ellenőrzése, valamint az irányelv rendelkezéseinek a tudományos és műszaki fejlődéssel való összehangolása érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkével összhangban jogi aktusokat fogadjon el a tüzelő- és üzemanyagok kéntartalmára vonatkozó maximum 0,50 tömegszázalékos határérték érvényessége kezdetének az Unióban történő meghatározására, az új SECA-knak az IMO határozata alapján történő kijelölésére, a 96/98/EK tanácsi irányelv¹⁵ által nem szabályozott kibocsátáscsökkentési módszerek elfogadásának és alkalmazásuk feltételeinek meghatározására, kiegészítésére vagy módosítására, a mintavételi és a kibocsátás-ellenőrzési módszer, illetve a jelentés tartalmának és formátumának meghatározására, továbbá a 2. cikk 1., 2., 3., 3a., 3b. és 4. pontjának vagy a 6. cikk (1) bekezdése a) pontjának és (2) bekezdésének a tudományos és műszaki fejlődés és adott esetben az IMO eszközei fényében való módosítására vonatkozóan. Különösen fontos, hogy a Bizottság előkészítő munkája során – többek között szakértői szinten is – megfelelő konzultációkat folytasson. A Bizottságnak a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítése és kidolgozása során biztosítani kell a releváns dokumentumoknak az Európai Parlament és a Tanács részére történő egyidejű, kellő időben történő és megfelelő átadását.

- (14) A tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) létrehozásáról, valamint a tengeri közlekedés biztonságáról és a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló rendeletek módosításáról szóló, 2002. november 5-i 2099/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet¹⁶ által létrehozott, a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság támogatást nyújthat a Bizottságnak a tengerészeti felszerelésekről szóló, 1996. december 20-i 96/98/EK tanácsi irányelv¹⁷ hatálya alá nem tartozó kibocsátáscsökkentési technológiák jóváhagyásával kapcsolatban. Az 1999/32/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell.

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Az 1999/32/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk (2) bekezdésének h) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„h) a hajókon a 4c. és a 4e. cikkel összhangban lévő kibocsátáscsökkentő módszerek alkalmazásával felhasznált tüzelő- és üzemanyagok.”
2. A 2. cikk a következőképpen módosul:
 - a) a 3a. és a 3b. pont helyébe a következő szöveg lép:

¹⁵ HL L 241., 1998.8.29., 27. o.

¹⁶ HL L 324., 2002.11.29., 1. o.

¹⁷ HL L 46., 1997.2.17., 25. o.

„3a. *hajózási dízelolaj*: bármely olyan tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyag, amely az ISO 8217 I. sz. táblázatában a DMB fokozatra meghatározott tartományba esik, a kéntartalomra való hivatkozás kivételével;

3b. *tengeri hajózásban használatos gázolaj*: bármely olyan tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyag, amely az ISO 8217 I. sz. táblázatában a DMX, DMA és DMZ fokozatra meghatározott tartományba esik, a kéntartalomra való hivatkozás kivételével.”

- b) A 3m. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3m. *kibocsátáscsökkentési módszer*: bármely olyan, a hajóba szerelt alkatrész, anyag, eszköz vagy berendezés, vagy egyéb eljárás, alternatív fűtőanyag vagy megfelelési módszer, amelyet az alacsony kéntartalmú, tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok helyett használnak, és amely megfelel az ezen irányelvben meghatározott követelményeknek, azaz ellenőrizhető, számszerűsíthető és kikényszeríthető.”

3. A 3. cikk a következőképpen módosul:

- a) Az (1) és (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„1. A tagállamok biztosítják, hogy a területükön ne lehessen 1 tömegszázalékot meghaladó kéntartalmú nehéz-fűtőolajat használni.

2. Amennyiben az illetékes hatóságok megfelelő módon ellenőrzik a kibocsátásokat, az (1) bekezdésben foglalt követelmény 2015. december 31-ig nem vonatkozik a nehéz-fűtőolajok alábbi felhasználására:

- a) azokban a tüzelőberendezésekben, amelyek a 2001/80/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv* hatálya alá tartoznak, amelyek a fenti irányelv 4. cikkének (1), (2) bekezdése, vagy (3) bekezdése a) pontjának hatálya alá esnek, és amelyek betartják a fenti irányelvben az ilyen létesítmények számára előírt kén-dioxid-kibocsátási határértékeket;
- b) azokban a tüzelőberendezésekben, amelyek a 2001/80/EK irányelv hatálya alá tartoznak, amelyek a fenti irányelv 4. cikke (3) bekezdése b) pontjának és (6) bekezdésének hatálya alá esnek, és amelyek kén-dioxid-kibocsátása nem haladja meg az 1700 mg/Nm^3 értéket, a száraz füstgázok 3 térfogatszázalékos oxigéntartalma mellett;
- c) azokban a tüzelőberendezésekben, amelyek nem tartoznak az a) és a b) pont hatálya alá, és amelyek havi átlagos kén-dioxid-kibocsátása nem haladja meg az 1700 mg/Nm^3 értéket, a száraz füstgázok 3 térfogatszázalékos oxigéntartalma mellett;

* HL L 309., 2001.11.27., 1. o.

- d) azokban a finomítókban történő elégetés, ahol a finomító összes létesítményére vonatkoztatott, a felhasznált tüzelőanyagtól vagy tüzelőanyag-kombinációtól független havi átlagos kén-dioxid-kibocsátása nem haladja meg az 1700 mg/Nm^3 értéket, a száraz füstgázok 3 térfogatszázalékos oxigéntartalma mellett, de kizárva azokat az égetőüzemeket, amelyek az a) és a b) pont hatálya alá tartoznak, valamint a gázturbinákat és gázmotorokat.

Amennyiben az illetékes hatóságok megfelelő módon ellenőrzik a kibocsátásokat, az (1) bekezdésben foglalt követelmény 2016. január 1-jétől nem vonatkozik a nehéz-fűtőolajok alábbi felhasználására:

- a) azokban a tüzelőberendezésekben, amelyek a 2010/75/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv^{**} III. fejezetének hatálya alá esnek, és amelyek betartják a fenti irányelv V. mellékletében az ilyen létesítményekre meghatározott kén-dioxid-kibocsátási határértékeket, vagy amennyiben ezek a kibocsátási határértékek a fenti irányelv értelmében nem alkalmazhatók, azokban a tüzelőberendezésekben, amelyek kén-dioxid-kibocsátása nem haladja meg az 1700 mg/Nm^3 értéket, a száraz füstgázok 3 térfogatszázalékos oxigéntartalma mellett;
- b) azokban a tüzelőberendezésekben, amelyek nem tartoznak az a) pont hatálya alá, és amelyek havi átlagos kén-dioxid-kibocsátása nem haladja meg az 1700 mg/Nm^3 értéket, a száraz füstgázok 3 térfogatszázalékos oxigéntartalma mellett;
- c) azokban a finomítókban történő elégetés, ahol a finomító összes létesítményére vonatkoztatott, a felhasznált tüzelőanyagtól vagy tüzelőanyag-kombinációtól független havi átlagos kén-dioxid-kibocsátása nem haladja meg az 1700 mg/Nm^3 értéket, a száraz füstgázok 3 térfogatszázalékos oxigéntartalma mellett, de kizárva azokat az égetőüzemeket, amelyek az a) pont hatálya alá tartoznak, valamint a gázturbinákat és gázmotorokat.

A tagállamok meghozzák a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy az (1) bekezdésben meghatározott kénkoncentrációnál több ként tartalmazó nehéz-fűtőolajat használó tüzelőberendezés ne működhessen az illetékes hatóság által kiadott engedély nélkül, amelyben a kibocsátási határértékeket meghatározzák.”

- b) A (3) bekezdést el kell hagyni.

4. Az irányelv a következő 3a. cikkel egészül ki:

^{**} HL L 334., 2010.12.17., 17. o.

A tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok maximális kéntartalma

A tagállamok biztosítják, hogy a területükön ne lehessen a 3,5 tömegszázalékot meghaladó kéntartalmú, tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagot forgalmazni.”5. A 4. cikk (1) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„1. A tagállamok biztosítják, hogy a területükön ne lehessen 0,10 tömegszázalékot meghaladó kéntartalmú gázolajat használni.”

6. A 4a. cikk a következőképpen módosul:

a) A cím helyébe a következő szöveg lép:

„A tagállamok parti tengerein, kizárólagos gazdasági övezeteik és környezetszennyezés-ellenőrzési térségeik területén, ideértve a SO_x-kibocsátás-ellenőrzési területeket, valamint az uniós kikötőkbe irányuló vagy onnan kiinduló rendszeres szolgáltatást nyújtó személyhajók által használt, tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok maximális kéntartalma”

b) Az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„1. A tagállamok megtesznek minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy a SO_x-kibocsátás-ellenőrzési területeikre eső parti tengereiken, kizárólagos gazdasági övezeteikben és környezetszennyezés-ellenőrzési térségeikben ne lehessen az alábbi értékű tömegszázalékot meghaladó kéntartalmú tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagokat használni:

(a) 2014. december 31-ig 1,00 %;

(b) 2015. január 1-jétől 0,10 %.

Ez a bekezdés minden, bármely zászló alatt hajózó hajóra vonatkozik, beleértve azokat is, amelyek útvonala az Unión kívülről indul.

c) A szöveg a következő (1a) bekezdéssel egészül ki:

„1a. A tagállamok megtesznek minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy parti tengereik, kizárólagos gazdasági övezeteik és környezetszennyezés-ellenőrzési térségeik területén ne lehessen az alábbi értékű tömegszázalékot meghaladó kéntartalmú tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagokat használni:

(a) 2012. január 1-jétől 3,50 %;

(b) 2020. január 1-jétől 0,50 %.

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy ezen irányelv 9a. cikke szerinti felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az e bekezdés b) pontjában meghatározott, kéntartalomra vonatkozó szabványok bevezetésének időpontjára vonatkozóan. Ez az időpont a MARPOL VI. mellékletének 14. rendelkezése (8) bekezdésében említett, a tüzelő- és üzemanyagok 0,50 tömegszázalékos maximális kéntartalmának való megfeleléshez szükséges, tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok rendelkezésre állására vonatkozó, az IMO által végzett értékelés alapján 2020. január 1-je vagy 2025. január 1-je lesz.

Ez a bekezdés minden, bármely zászló alatt hajózó hajóra vonatkozik, beleértve azokat is, amelyek útvonala az Unión kívülről indul, az (1) és (4) bekezdés és a 4b. cikk sérelme nélkül.”

- d) A (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„A Bizottság felhatalmazást kap, hogy ezen irányelv 9a. cikkének megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a tengersizakaszok SO_x-kibocsátás-ellenőrzési területekké való kijelölésére vonatkozóan, amely az IMO határozata alapján, a MARPOL VI. mellékletének 14. rendelkezése (3) bekezdésének 2) pontjával összhangban történik.”

- e) A (4), (5) és (6) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„4. A tagállamok megtesznek minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy a SO_x-kibocsátás-ellenőrzési területeken kívül eső parti tengereik, kizárólagos gazdasági övezeteik és környezetszennyezés-ellenőrzési térségeik területén az unió kikötőibe irányuló vagy onnan kiinduló rendszeres szolgáltatást nyújtó személyhajók ne használhassanak az alábbi értékű tömegszázalékot meghaladó kéntartalmú, tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagokat:

(c) 1,5 %;

(d) 2020. január 1-jétől 0,10 %.

5. A tagállamok a hajók uniós kikötőkbe történő befutásának feltételeként megkövetelik a hajónaplók pontos vezetését, beleértve az üzemanyagcsere-műveleteket is.
6. A MARPOL VI. mellékletének 18. rendelkezésével összhangban a tagállamok kötelesek:
- (a) a nyilvánosság számára hozzáférhető nyilvántartást vezetni a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok helyi szállítóiról;
- (b) biztosítani, hogy a területükön értékesített valamennyi, tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyag kéntartalmát a tartálytér szállítójegyével dokumentálják, az átvevő hajó képviselője által aláírt lepecsételt minta kíséretében;

- (c) intézkedéseket tenni a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok azon szállítóival szemben, akikről bebizonyosodott, hogy olyan tüzelő- vagy üzemanyagot szállítottak, amely nem felelt meg a tartálytér szállítójegyen szereplő előírásnak;
- (d) biztosítani, hogy helyreigazító intézkedéseket tegyenek a nem megfelelő, tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyag megfelelővé tételére.”
- (e) A (8) bekezdést el kell hagyni.

7. A 4b. és 4c. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„4b. cikk

Az Unió kikötőiben horgonyzó hajók által használt, tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok maximális kéntartalma

1. A tagállamok megtesznek minden szükséges intézkedést annak biztosítása érdekében, hogy az alábbi hajók ne használjanak olyan tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagot, amelynek a kéntartalma meghaladja a 0,10 tömegszázalékot:

- b) az Unió kikötőiben horgonyzó hajók, amelyek legénysége számára elegendő időt kell biztosítani ahhoz, hogy a kikötőbe való megérkezés után és a továbbindulás előtt elvégezzék az adott esetben szükséges üzemanyagcserét.

A tagállamok megkövetelik az üzemanyagcserére fordított idő hajónaplóban történő rögzítését.

2. Az (1) bekezdést nem kell alkalmazni:

- a) ha a nyilvános menetrend szerint a hajó kikötőben való tartózkodása nem haladja meg a két órát;
- d) olyan hajókra, amelyek a kikötőkben való horgonyzás idejére az összes motorjukat leállítják és part menti villamos energiát használnak.

3. A tagállamok biztosítják, hogy a területükön ne lehessen olyan tengeri hajózásban használatos gázolajat forgalmazni, amely kéntartalma meghaladja a 0,10 tömegszázalékot.

„4c. cikk

Kibocsátáscsökkentési módszerek

1. A tagállamok engedélyezik, hogy minden, bármely zászló alatt hajózó hajó alkalmazhasson kibocsátáscsökkentési módszereket a kikötőikben, parti tengereiken, kizárólagos gazdasági övezeteik és

környezetszennyezés-ellenőrzési térségeik területén az olyan, tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok helyett, amelyek megfelelnek 4a. és 4b. cikk követelményeinek, a (2) és (3) bekezdés rendelkezéseinek függvényében.

2. Azok a hajók, amelyek az (1) bekezdésben említett kibocsátáscsökkentési módszereket alkalmazzák, folyamatosan csökkentik a kén-dioxid-kibocsátásukat; e csökkentés legalább olyan mértékű, amelyet a 4a. és 4b. cikk követelményeinek megfelelő, tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok használatával el lehet érni. A kibocsátáscsökkentési módszerek alkalmazásából származó kén-dioxid-kibocsátás nem lépheti túl az 1. mellékletben megadott határértékeket.

3. Az (1) bekezdésben említett kibocsátáscsökkentési módszerek megfelelnek a 2. melléklet 1. pontjában említett eszközökben meghatározott kritériumoknak, kivéve ha a 2. melléklet 2. pontjában meghatározott kritériumok a helyükbe lépnek vagy kiegészítik őket.

4. A 9a. cikknek megfelelően a Bizottság felhatalmazást kap felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására az alábbiak vonatkozásában:

- az 1. mellékletben meghatározott értékek módosítása vagy kiegészítése;
- a 2. melléklet 1. pontjában említett eszközök listájának módosítása vagy kiegészítése;
- a 2. melléklet 2. pontjában említett kritériumok meghatározása, módosítása vagy kiegészítése;
- adott esetben kibocsátások ellenőrzésére vonatkozó részletes követelmények.

A Bizottság figyelembe veszi többek között a tudományos és technológiai fejlődést, valamint a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet által elfogadott alkalmazandó eszközöket és szabványokat.”

8. Az irányelv a következő 4d. és 4e. cikkel egészül ki:

„4d. cikk

A kibocsátáscsökkentési módszerek használatának engedélyezése a tagállamok zászlója alatt hajózó hajók fedélzetén

1. A 96/98/EK tanácsi irányelv^{*} hatálya alá tartozó kibocsátáscsökkentési módszereket a fenti irányelv rendelkezéseivel összhangban kell engedélyezni.

2. Az (1) bekezdés hatálya alá nem tartozó kibocsátáscsökkentési módszereket a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) létrehozásáról szóló,

^{*} HL L 241., 1998.8.29., 27. o.

2002. november 5-i 2099/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet^{**} 3. cikke (2) bekezdésében meghatározott eljárással összhangban kell jóváhagyni, az alábbiakra figyelemmel:

- a) az IMO által kidolgozott iránymutatások;
- b) a 4e. cikk szerint végrehajtott próbák eredményei;
- c) a környezetre gyakorolt hatás, beleértve a megvalósítható kibocsátáscsökkentést, valamint a zárt kikötők, horgonyzóhelyek és folyótorkolatok ökoszisztémáira gyakorolt hatás;
- d) az ellenőrzés és felülvizsgálat megvalósíthatósága.”

„4e. cikk

Új kibocsátáscsökkentési módszerek kipróbálása

A tagállamok – szükség esetén más tagállamokkal együttműködve – jóváhagyhatják a saját lobogójuk alatt vagy a joghatóságuk alá tartozó tengerszakaszokon közlekedő hajókon elvégzett kibocsátáscsökkentési módszerek kipróbálását. E próbák során nem kötelező a 4a. és 4b. cikkeken előírt követelményeknek megfelelő, tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok használata, amennyiben:

- (1) a Bizottságot és minden érintett, kikötővel rendelkező államot legalább hat hónappal a próbák megkezdése előtt írásban értesítenek;
- (2) a próbákra vonatkozó engedélyek érvényességi időtartama nem haladja meg a 18 hónapot;
- (3) a próbákban részt vevő valamennyi hajó hamisíthatatlan berendezést használ a füstcsövön történő gázkibocsátás folyamatos ellenőrzésére, és azt a próbák teljes időtartama alatt használja;
- (4) valamennyi részt vevő hajó legalább akkora kibocsátáscsökkentést ér el, amely nem kisebb az ezen irányelvben meghatározott, a tüzelő- és üzemanyag kéntartalmára vonatkozó határértéknél;
- (5) a kibocsátáscsökkentési módszer alkalmazásából adódóan a próbák ideje alatt keletkezett hulladékok kezelése céljából megfelelő hulladékkezelési rendszert alkalmaznak a helyszínen;
- (6) a próbák teljes időtartamára kiterjedő hatásvizsgálatot végeznek a tengeri környezetre, különösen a zárt kikötők, horgonyzóhelyek és folyótorkolatok ökoszisztémáira gyakorolt határról;
- (7) a próbák lezárását követő 6 hónapon belül a teljes eredményt a Bizottság rendelkezésére bocsátják, és nyilvánosan hozzáférhetővé teszik.”

^{**} HL L 324., 2002.11.29., 1. o.

9. A 6. cikk a következőképpen módosul:

a) Az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„1. A tagállamok megtesznek minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy mintavétellel ellenőrizzék, hogy a felhasznált tüzelőanyagok kéntartalma megfelel a 3., a 3a., a 4., 4a. és a 4b. cikk előírásainak. A mintavételezést a tüzelő- vagy üzemanyag maximális kéntartalmára vonatkozó korlátozás hatálybalépésének napján kell megkezdeni. A mintavételezést megfelelő gyakorisággal és olyan módon kell végezni, hogy a minták reprezentatívak legyenek a vizsgált tüzelőanyag tekintetében és – a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok esetében – a megfelelő tengerszakaszokon és kikötőkben tartózkodó vízi járművek által használt tüzelőanyag tekintetében. A tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok esetében az alábbi mintavételezési, elemzési és ellenőrzési módszereket kell használni:

- a) mintavétel a hajókon elégetésre szánt tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagból annak a hajóhoz történő szállítása közben, a MARPOL módosított VI. mellékletében foglaltaknak való megfelelés ellenőrzésére vonatkozó, a fűtőolajból történő mintavételre vonatkozó iránymutatásokkal* összhangban, valamint a tüzelő- és üzemanyag kéntartalmának elemzése;
- b) a tartályokban, valamint lepecsételt fedélzeti tüzelő- és üzemanyag-mintákban tárolt, fedélzeti használatra szánt tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagból történő mintavétel és annak kéntartalmának elemzése;
- c) a hajónaplók és a szállítólevelek ellenőrzése.

A 9a. cikknek megfelelően a Bizottságot fel kell jogosítani felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására az alábbiak vonatkozásában:

- i. a mintavételezés gyakorisága;
 - ii. a mintavételezés módszerei;
 - iii. a megvizsgált tüzelő- és üzemanyagokból vett reprezentatív minták meghatározása;
 - iv- a hajónaplókban és a szállítólevelekben feltüntetendő információk.”
- b) Az (1a) bekezdést el kell hagyni.
- c) A (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„2. A kéntartalom meghatározására elfogadott referencia-módszer az ISO 8754 módszer (2003).

*

A 2009. július 17-én elfogadott MEPC.182(59) számú határozat.

Annak megállapítására, hogy a hajók fedélzetére szállított és az ott használt, tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok megfelelnek-e a 3., a 3a., a 4., a 4a. és a 4b. cikkben előírt kéntartalom-határértékeknek, a MARPOL VI. mellékletében említett fűtőolaj-mintákra vonatkozó tüzelőanyag-ellenőrzési eljárást^{**} kell alkalmazni.”

10. A 7. cikk a következőképpen módosul:

a) Az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„1. A 6. cikkel összhangban végzett mintavételezés, elemzés és ellenőrzés eredményei alapján a tagállamok minden év június 30-ig jelentést nyújtanak be a Bizottság részére az irányelvben meghatározott, kéntartalomra vonatkozó szabványok előző év során való betartásáról.”

b) A szöveg a következő (1a) bekezdéssel egészül ki:

„1a. A Bizottságot fel kell hatalmazni, hogy a 9a. cikk szerinti felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a jelentésben feltüntetendő információkra és a jelentés formátumára vonatkozóan.”

c) A (2) és (3) bekezdést el kell hagyni.

d) A (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„4. A Bizottságot fel kell hatalmazni, hogy a 9a. cikk szerinti felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a 2. cikk 1), 2), 3), 3a), 3b) és 4) pontjának, a 6. cikk (1) bekezdése a) pontjának és a (2) bekezdésének a tudományos és műszaki fejlődéshez való hozzáigazítására vonatkozóan.”

11. A 8. cikket el kell hagyni.

12. A 9. cikket el kell hagyni.

13. A szöveg a következő 9a. cikkel egészül ki:

„9a. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

1. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás gyakorlásának feltételeit e cikk határozza meg.
2. A Bizottságnak a 4a. cikk (1a) és (2) bekezdésében, a 4c. cikk (4) bekezdésében, a 6. cikk (1) bekezdésében, valamint a 7. cikk (1a) és (4) bekezdésében említett felhatalmazása [ezen irányelv hatálybalépésétől] kezdődő határozatlan időre szól.

^{**} A 2008. október 10-én elfogadott MEPC.176(58) határozat VI. melléklete (a MARPOL módosított VI. melléklete).

3. Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 4a. cikk (1a) és (2) bekezdésében, a 4c. cikk (4) bekezdésében, a 6. cikk (1) bekezdésében, valamint a 7. cikk (1a) és (4) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.
 4. A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.
 5. A 4a. cikk (1a) és (2) bekezdése, a 4c. cikk (4) bekezdése, a 6. cikk (1) bekezdése, valamint a 7. cikk (1a) és (4) bekezdése alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az értesítést követő két hónapos időtartam leteltéig sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt kifogást a felhatalmazáson alapuló jogi aktus ellen, vagy ha az Európai Parlament és a Tanács az időtartam leteltét megelőzően egyaránt arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem emel kifogást. Ezen időtartam az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére két hónappal meghosszabbodik.”
14. Az 1999/32/EK irányelv mellékletének helyébe ezen irányelv melléklete lép.

2. cikk

Átmeneti rendelkezések

1. A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb [az irányelv hatálybalépésétől számított 12 hónap]-ig megfeleljenek. E rendelkezések szövegét, valamint az e rendelkezések és az irányelv közötti megfelelést bemutató táblázatot haladéktalanul megküldik a Bizottság számára.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.
2. A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

3. cikk

Hatálybalépés

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt [...] -ban/-ben, [...] -án/-én.

*az Európai Parlament részéről
az elnök*

*a Tanács részéről
az elnök*

MELLÉKLET

„1. MELLÉKLET

A kibocsátás felső határértékei a 4c. cikk (2) bekezdésében említett kibocsátáscsökkentési módszerek esetében

A tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok kéntartalmának a 4a. és 4b. cikkben és a MARPOL VI. mellékletének 14.1 és 14.4 rendelkezésében említett határértékei, illetve a 4c. cikk (2) bekezdésében említett megfelelő kibocsátási határértékek

A tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok kéntartalma (tömegszázalék)	A SO ₂ (ppm) és a CO ₂ (térfogatszázalék) kibocsátási aránya
4,50	195,0
3,50	151,7
1,50	65,0
1,00	43,3
0,50	21,7
0,10	4,3

Megjegyzés: -A kibocsátási arány határértékei csak kőolajalapú párlat vagy maradék fűtőolaj használata esetén használhatók.
- Az olyan füstgáztisztító rendszerek esetében, amelyek a füstgáz tisztításának folyamata során elnyelik a CO₂-ot, a tisztítás folyamata előtt kell mérni a CO₂-ot, és a tisztítás előtti CO₂-koncentrációt kell használni a tisztítás utáni SO₂-koncentrációval.”

„2. MELLÉKLET

A 4c. cikk (3) bekezdésében említett kibocsátáscsökkentési módszerek használatának kritériumai

1. A 4c. cikkben említett kibocsátáscsökkentési módszereknek adott esetben legalább az alábbi eszközökben meghatározott kritériumoknak meg kell felelniük:

<i>Kibocsátáscsökkentési módszer</i>	<i>A Bizottság vonatkozó határozata</i>
A tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyag, illetve a párolgási gáz keveréke	A Bizottság 2010. december 13-i 2010/769/EU határozata 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 (HL L 328., 2010.12.14., 15. o.).
Füstgáztisztító rendszerek	A 2009. július 17-én elfogadott MEPC.184(59) számú IMO-HATÁROZAT.

2. A 4c. cikknek megfelelő kibocsátáscsökkentési módszereket használó hajók:

- folyamatosan ellenőrzik és feljegyzik a kén-dioxid-kibocsátásokat, valamint;
- gondosan dokumentálják, hogy a tengerbe, ideértve a zárt kikötőkbe, horgonyzóhelyekbe és folyótorkolatokba történő hulladékkibocsátásaik nem járnak jelentős negatív következményekkel és kockázatokkal az emberi egészségre és a környezetre.”