AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2015/757 RENDELETE

(2015. április 29.)

a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomonkövetéséről, jelentéséről és hitelesítéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ([1]),

a Régiók Bizottságával való konzultációt követően,

rendes jogalkotási eljárás keretében ([2]),

mivel:

(1) A 2009/29/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([3]), valamint a 406/2009/EK európai parlamenti és tanácsi határozat ([4]) – amelyek a gazdaság valamennyi ágazatát, többek között a nemzetközi tengeri hajózást is felhívták arra, hogy járuljanak hozzá a kibocsátáscsökkentési célok eléréséhez – úgy rendelkeznek, hogy abban az esetben, ha 2011. december 31-ig a tagállamok nem fogadnak el olyan, a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet keretein belüli nemzetközi megállapodást, amelynek csökkentési célkitűzései között szerepelnek a nemzetközi tengeri kibocsátások, vagy a Közösség nem fogad el ilyen jellegű megállapodást az Egyesült Nemzetek Szervezetének éghajlat-változási keretegyezményén keresztül, a Bizottságnak 2013-as hatálybalépési célkitűzéssel javaslatot kell tennie arra, hogy a nemzetközi tengeri kibocsátások a harmonizált módszerekkel összhangban bekerüljenek a Közösség csökkentési kötelezettségvállalásai közé. A javaslatnak a minimálisra kell csökkentenie a Közösség versenyképességét érintő hatásokat, figyelembe véve a lehetséges környezeti előnyöket.

(2) A tengeri közlekedés a szén-dioxid-kibocsátás, illetve más anyagok – úgymint a nitrogén-oxidok (NO_x), a kén-oxidok (SO_x), a metán (CH_4), a szálló por és a feketeszén – kibocsátása miatt hatást gyakorol a világ éghajlatára és a levegő minőségére.

(3) A nemzetközi tengeri szállítás továbbra is az egyetlen olyan szállítási mód, amely nem szerepel az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésével kapcsolatos uniós kötelezettségvállalások között. Az e rendeletjavaslatot kísérő hatásvizsgálat szerint a nemzetközi tengeri közlekedésből eredő uniós szén-dioxid-kibocsátások aránya 1990 és 2007 között 48 %-kal nőtt.

(4) Mivel a tengeri közlekedés által a globális éghajlatra gyakorolt, nem szén-dioxidhoz kapcsolódó kibocsátás okozta hatásokra vonatkozó tudományos ismeretek köre gyorsan bővül, e rendelet keretében rendszeres időközönként újra meg kell vizsgálni e hatásokat. A Bizottságnak pedig a hatásvizsgálatokra építve elemeznie kell, hogy mindez hogyan érinti az említett kibocsátások csökkentésére irányuló szakpolitikákat és intézkedéseket.

(5) Az éghajlat- és energiapolitika 2030-ra előirányzott keretéről szóló 2014. február 5-i európai parlamenti állásfoglalás felhívta a Bizottságot és a tagállamokat, hogy tűzzenek ki 2030-ig kötelezően megvalósítandó uniós célt az üvegházhatású gázok belföldi kibocsátásának az 1990-es szinthez képest legalább 40 %-kal történő csökkentésére. Az Európai Parlament az említett állásfoglalásban arra is rámutatott, hogy ahhoz, hogy az Unió méltányos mértékben részt vállalhasson a globális erőfeszítésekben, minden gazdasági ágazatnak hozzá kell járulnia az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentéséhez.

([1]) HL C 67., 2014.3.6., 170. o.

([2]) Az Európai Parlament 2014. április 16-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2015. március 5-i álláspontja első olvasatban (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé). Az Európai Parlament 2015. április 28-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

([3]) Az Európai Parlament és a Tanács 2009/29/EK irányelve (2009. április 23.) a 2003/87/EK irányelvnek az üvegházhatású gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének továbbfejlesztése és kiterjesztése tekintetében történő módosításáról (HL L 140., 2009.6.5., 63. o.).

([4]) Az Európai Parlament és a Tanács 406/2009/EK határozata (2009. április 23.) az üvegházhatású gázok kibocsátásának a 2020-ig terjedő időszakra szóló közösségi kötelezettségvállalásoknak megfelelő szintre történő csökkentésére irányuló tagállami törekvésekről (HL L 140., 2009.6.5., 136. o.).

(6) Az Európai Tanács a 2014. október 23-24-i következtetésében jóváhagyta azt a kötelező uniós célkitűzést, amely szerint 2030-ra az 1990-es szinthez képest legalább 40 %-kal csökkenteni kell az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását az Unióban. Az Európai Tanács hangsúlyozta továbbá, hogy fontos, hogy a közlekedési ágazatban csökkenjen az üvegházhatásúgáz-kibocsátás és a fosszilis tüzelőanyagoktól való függéshez kapcsolódó kockázat, valamint felkérte a Bizottságot, hogy folytassa eszközök és intézkedések tanulmányozását egy olyan, átfogó és technológiai szempontból semleges megközelítés érdekében, amely – többek között – támogatná a közlekedésből származó kibocsátás csökkentését és az energiahatékonyságot.

(7) A hetedik környezetvédelmi cselekvési program [1] hangsúlyozta, hogy ahhoz, hogy az Unió méltányos mértékben részt vállalhasson a globális erőfeszítésekben, minden gazdasági ágazatnak hozzá kell járulnia az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentéséhez. A hetedik környezetvédelmi cselekvési program ezzel összefüggésben rámutatott, hogy a 2011. évi közlekedéspolitikai fehér könyv célkitűzéseit szilárd szakpolitikai keretnek kell támogatnia.

(8) Az IMO 2011 júliusában technikai és működési intézkedéseket fogadott el, különösen az új hajókra vonatkozó energiahatékonysági tervezési mutatót (EEDI), és a hajózási energiahatékonysági gazdálkodási tervet (SEEMP), ami az üvegházhatásúgáz-kibocsátás várható növekedésének visszaszorítása terén előrelépést jelent, de önmagában nem eredményezheti a nemzetközi tengeri közlekedésből származó üvegházhatású gázok jelentős kibocsátáscsökkentését abszolút értékben, pedig ez szükséges lenne ahhoz, hogy erőfeszítéseink összhangban álljanak a globális hőmérséklet-emelkedés 2 °C fokra történő korlátozásának átfogó céljával.

(9) Az IMO által szolgáltatott adatok szerint a működési intézkedések bevezetésével és a rendelkezésre álló technológiák alkalmazásával a hajók energiafogyasztása és szén-dioxid-kibocsátása akár 75 %-kal is csökkenthető lenne; ezen intézkedések jelentős része költséghatékonynak tekinthető, és akár nettó előnyöket is kínálhat az ágazat számára, mivel a tüzelőanyag-költségek csökkenése biztosítja a működési, illetve beruházási költségek megtérülését.

(10) A tengeri közlekedésből származó szén-dioxid-kibocsátás uniós szintű csökkentése érdekében a legjobb lehetőség egy a hajók tüzelőanyag-fogyasztása alapján kialakított, a szén-dioxid-kibocsátásra vonatkozó nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendszer bevezetése, annak a fokozatos megközelítésnek az első lépéseként, amely a tengeri közlekedésből származó kibocsátásokat is be kívánja illeszteni az Európai Unió üvegházhatásúgáz-csökkentési kötelezettségvállalásába – a kötelezettségvállaláshoz már eddig is hozzájáruló más ágazatok kibocsátásaival együtt. A kibocsátási adatokhoz való nyilvános hozzáférés hozzá fog járulni azoknak a piaci akadályoknak a felszámolásához, amelyek meggátolják számos, tengeri közlekedésből eredő üvegházhatásúgáz-kibocsátások csökkentését eredményező költségnegatív intézkedés bevezetését.

(11) Az üvegházhatásúgáz-kibocsátást és tüzelőanyag-fogyasztást csökkentő intézkedések elfogadását hátráltatják olyan piaci akadályok, mint például a hajók tüzelőanyag-hatékonyságára vagy a hajók átalakításának technológiáira vonatkozó megbízható információk hiánya, a hajók hatékonyságát növelő beruházások finanszírozásához való hozzáférés hiánya és az ösztönzők megosztottsága, tekintve, hogy a hajótulajdonosok nem részesülnének a hajóik hatékonyságát növelő beruházások hasznából, mivel a tüzelőanyag-költségeket a hajók üzemeltetői viselik.

(12) Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk és a nemzetközi partnerekkel folytatott párbeszéd eredményei alapján a tengeri közlekedésből származó kibocsátásoknak az Unió üvegházhatásúgáz-csökkentési kötelezettségvállalásába történő beillesztéséhez fokozatos megközelítést kell alkalmazni, amelynek első lépése a tengeri közlekedésből származó szén-dioxid-kibocsátásra vonatkozó megbízható nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendszer megvalósítása, majd azt egy későbbi szakaszban követheti a kibocsátások beárazása. Ez a megközelítés nemzetközi szinten minimális költségek mellett jelentős előrelépést tesz lehetővé az üvegházhatású gázokkal kapcsolatos kibocsátáscsökkentési célokra és a csökkentések elérését célzó további intézkedésekre vonatkozó megállapodás tekintetében.

(13) A várakozások szerint az uniós nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendszer bevezetése a változatlan feltételekkel folytatódó működéshez képest akár 2 %-os kibocsátáscsökkenést is eredményezhet, a halmozott nettó költségcsökkenés pedig 2030-ig elérheti az 1,2 milliárd eurót, mivel a rendszer hozzájárulhat a piaci akadályok – elsősorban a hajók hatékonyságára vonatkozó információk hiányával kapcsolatos akadályok – felszámolásához azáltal, hogy összehasonlítható és megbízható információkat bocsát az érintett piacok rendelkezésére a tüzelőanyag-fogyasztásra és az energiahatékonyságra vonatkozóan. A szállítási költségek ebből eredő csökkenése várhatóan ösztönzőleg hat majd a nemzetközi kereskedelemre is. Továbbá, egy megbízható nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendszer az előfeltétele minden – akár uniós szinten, akár globálisan alkalmazott – piaci alapú intézkedésnek, hatékonysági előírásnak vagy egyéb intézkedésnek. A rendszer ezenkívül megbízható adatokat szolgáltat majd a kibocsátáscsökkentési célkitűzések pontos meghatározásához, valamint annak értékeléséhez, hogy milyen eredményeket sikerült elérni a tengeri közlekedés által a karbonszegény gazdaság megvalósításához nyújtott hozzájárulás terén. Tekintettel a hajózás nemzetközi jellegére, egy nemzetközi megállapodás lenne a legalkalmasabb és leghatékonyabb eszköz a nemzetközi tengeri közlekedés üvegházhatásúgáz-kibocsátásának csökkentésére.

[1] Az Európai Parlament és a Tanács 1386/2013/EU határozata (2013. november 20.) a „Jólét bolygónk felélése nélkül” című, a 2020-ig tartó időszakra szóló általános uniós környezetvédelmi cselekvési programról EGT-vonatkozású szöveg (HL L 354., 2013.12.28., 171. o.).

(14) A nyomonkövetés szempontjából figyelembe kell venni minden Unión belüli utat, az utolsó nem uniós kikötőből az Unióban elsőként érintett útiterv szerinti kikötőbe tartó összes utat, valamint a valamely uniós kikötőből az Unión kívül elsőként érintett útiterv szerinti kikötőbe tartó összes utat – ideértve a ballasztban megtett utakat is. Az uniós kikötőkben történő szén-dioxid-kibocsátást szintén figyelembe kell venni, ideértve azt is, amikor a hajó a kikötőben horgonyoz vagy a kikötőn belül mozog, különösen mivel léteznek konkrét intézkedések az ilyen kibocsátások csökkentésére vagy elkerülésére is. Ezeket a szabályokat megkülönböztetésmentes módon kell alkalmazni minden hajó tekintetében, függetlenül attól, hogy milyen lobogó alatt közlekedik. Ugyanakkor, tekintettel arra, hogy ez a rendelet a tengeri közlekedésre összpontosít, nem lenne helyénvaló, hogy az olyan hajómozgásokra és hajózási tevékenységekre vonatkozóan is nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési követelményeket írjon elő, amelyeknek a célja nem áruk vagy személyek kereskedelmi célú szállítása – ilyen tevékenység például a kotrás, a jégtörés, a csővezeték fektetése vagy tengeri létesítmények telepítése.

(15) Annak érdekében, hogy a kedvezőtlenebb éghajlati körülmények között működő hajók számára is egyenlő versenyfeltételek álljanak rendelkezésre, lehetővé kell tenni, hogy az e rendelet szerinti nyomonkövetésbe bevont adatok között a hajó jégosztályára vagy a jeges vizeken történő hajózásra vonatkozó adatok is szerepeljenek.

(16) A javasolt nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendszert rendelettel kell bevezetni, tekintettel a következő szempontokra: a bevezetni kívánt rendelkezések összetettsége és erősen technikai jellege; a tengeri közlekedés nemzetközi jellegéből adódóan – mivel várhatóan sok hajó fut be a különböző tagállamok kikötőibe – annak a szükségessége, hogy Unió-szerte egységes szabályok legyenek alkalmazandók; továbbá az egész Unióra kiterjedő végrehajtás elősegítése.

(17) Egy megbízható, hajóspecifikus uniós nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendszernek az uniós kikötőkbe érkező, illetve onnan induló utakon felhasznált tüzelőanyagból származó kibocsátások kiszámításán kell alapulnia, mivel a hajók nagy tartálykapacitása következtében a tüzelőanyag-értékesítési adatokból nem nyerhetők megbízható becslések a tüzelőanyag-fogyasztásra vonatkozóan.

(18) Az uniós nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendszernek egyéb releváns információkat is tartalmaznia kell, amelyek – a kereskedelmi és üzleti információk titkosságának megőrzése mellett – lehetővé teszik a hajók hatékonyságának meghatározását vagy azoknak a tényezőknek a további elemzését, amelyek a kibocsátási értékeket befolyásoló fejlesztéseket ösztönzik. A fent említett adatokra vonatkozó uniós nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendszer összhangban lesz a már meglévő hajókra vonatkozó hatékonysági előírások bevezetését célzó nemzetközi kezdeményezésekkel, ideértve a működési intézkedéseket is, valamint hozzájárul az információhiánnyal összefüggő piaci akadályok felszámolásához.

(19) A hajótulajdonosokat és a hajók üzemeltetőit sújtó adminisztratív terhek minimalizálása érdekében – különös tekintettel a kis- és középvállalkozásokra –, valamint a nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendszer költség-haszon arányának optimalizálása céljából a nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési szabályokat csak a nagy kibocsátókra kell alkalmazni, nem tévesztve azonban szem elől azt a célt, hogy a rendszer kiterjedjen a tengeri közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás meghatározó részére. Az uniós kikötőkbe érkező és onnan távozó hajók méretének és kibocsátásainak részletes objektív elemzését követően a Bizottság az 5 000 bruttó tonnatartalmat (BT) határozta meg küszöbértékként. Az 5 000 BT feletti hajók teszik ki az uniós kikötőkbe érkező hajók számának hozzávetőlegesen 55 %-át, és körülbelül a kibocsátások 90 %-áért felelősek. Ez a megkülönböztetésmentes küszöbérték biztosítaná azt, hogy a legfontosabb kibocsátókra terjedjen ki a rendszer alkalmazása. Az ennél alacsonyabb küszöbérték több adminisztratív teherrel járna, magasabb küszöbérték esetén pedig a kibocsátásoknak csak korlátozott része tartozna a nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendszer hatálya alá, ezért csökkenne a rendszer környezetvédelmi hatékonysága.

(20) A hajótulajdonosokra és a hajók üzemeltetőire háruló adminisztratív terhek további csökkentése érdekében a nyomonkövetési szabályokat a szén-dioxidra – mint a tengeri közlekedés által kibocsátott messze legfontosabb üvegházhatású gázra – kell összpontosítani.

(21) A szabályoknak figyelembe kell venniük a már létező követelményeket és a hajók fedélzetén már rendelkezésre álló adatokat; ezért a társaságok számára lehetőséget kell biztosítani arra, hogy kiválaszthassanak egyet az alábbi négy nyomonkövetési módszer közül: a tüzelőanyag szállítóleveleinek használata, a tartálytérben található tüzelőanyag-tartály fedélzeti nyomonkövetése, a vonatkozó tüzelőanyag-égetési folyamatok áramlásmérővel történő ellenőrzése, vagy a közvetlen kibocsátásmérés. A kiválasztott módszert egy hajóspecifikus nyomonkövetési tervben kell dokumentálni, és további részletekkel kell szolgálni a módszer alkalmazását illetően.

(22) Bármely olyan társaságot, amely egy hajózási tevékenységet végző hajó teljes jelentési időszaka tekintetében felelősséggel tartozik, felelősnek kell tekinteni az e jelentési időszak alatt felmerülő valamennyi nyomonkövetési és jelentéstételi kötelezettség vonatkozásában, beleértve a megfelelően hitelesített kibocsátási jelentés benyújtását is. A társaság megváltozása esetén az új társaság csak az azon jelentési időszakra vonatkozó nyomonkövetési és jelentési kötelezettségekért felelős, amely időszakban a változás történt. E kötelezettségek teljesítésének elősegítése érdekében az új társaságnak meg kell kapnia a legutolsó nyomonkövetési terv egy példányát és adott esetben a megfelelőségi dokumentumot.

(23) Az uniós nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendszernek az egyéb üvegházhatású gázokra, éghajlat-befolyásolókra és légszennyező anyagokra e szakaszban nem kell vonatkoznia, megelőzendő a nem kellőképp megbízható és kereskedelmileg nem elérhető mérőberendezések felszerelésének előírását, ami akadályozhatná az uniós nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendszer megvalósítását.

(24) A hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi IMO-egyezmény (MARPOL) előírja az EEDI új hajókra való kötelező alkalmazását és a SEEMP-eknek a teljes világflotta tekintetében történő alkalmazását.

(25) A hajótulajdonosokra és a hajók üzemeltetőire háruló adminisztratív terhek minimalizálása érdekében a jelentéstételt és a bejelentett információk közzétételét éves alapon kell megszervezni. Az adatvédelmi kérdéseket a kibocsátások, a tüzelőanyag-fogyasztások és a hatékonysággal kapcsolatos információk közzétételének az éves átlagokra és az összesített adatokra történő korlátozásával kell biztosítani. Annak biztosítása érdekében, hogy az információk közzétételéhez fűződő közérdekkel szemben elsőbbséget élvező jogos gazdasági érdekek védelme ne sérüljön, kivételes esetekben, az érintett társaság kérésére, az adatösszesítés eltérő szintjét kell alkalmazni. A 2012/504/EU bizottsági határozatnak ([1]) megfelelően a Bizottság felé jelentett adatokat olyan mértékben kell a statisztikákkal integrálni, amennyire az említett adatok az európai statisztikák fejlesztése, előállítása és közzététele szempontjából relevánsak.

(26) A nyomonkövetési tervek és a kibocsátási jelentések pontosságát, továbbá az e rendeletben meghatározott követelményeknek való megfelelőségét az akkreditált hitelesítők által végzett hitelesítésnek kell biztosítani. A hitelesítők az adatok hitelességét – a hitelesítés egyszerűsítésének fontos elemeként – úgy ellenőrzik, hogy a bejelentett adatokat összehasonlítják a hajókövetési adatokon és jellemzőkön alapuló becsült adatokkal. Ilyen becsléseket a Bizottság szolgáltathat. A pártatlanság biztosítása érdekében a hitelesítők olyan független és kompetens jogi személyek lehetnek, akik vagy amelyek rendelkeznek a 765/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([2]) szerint létrehozott nemzeti akkreditáló testületek által kiadott tanúsítvánnyal.

(27) A hitelesítő által kibocsátott megfelelőségi dokumentumot a nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési kötelezettségeknek való megfelelőség igazolása érdekében a hajók fedélzetén kell tartani. A hitelesítők kötelesek tájékoztatni a Bizottságot az említett dokumentumok kibocsátásáról.

(28) A tengerbiztonsággal kapcsolatos hasonló feladatok terén szerzett tapasztalatai alapján az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökségnek (EMSA) a megbízatásának keretein belül bizonyos feladatok elvégzésével támogatnia kell a Bizottságot.

(29) A nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendszerrel kapcsolatos kötelezettségek betartatásának a már meglévő – nevezetesen a 2009/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel ([3]) és a 2009/21/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel ([4]) létrehozott –eszközökön, valamint a megfelelőségi dokumentumok kibocsátására vonatkozó információkon kell alapulnia. A hajó nyomonkövetési és jelentési kötelezettségeknek való megfelelését megerősítő dokumentumot fel kell venni a 2009/16/EK irányelv IV. mellékletében említett bizonyítványok és dokumentumok közé.

(30) A tagállamoknak törekedniük kell arra, hogy ellenőrizzék azokat a joghatóságuk alá tartozó kikötőkbe érkező hajókat, amelyekre vonatkozóan nem állnak rendelkezésre a megfelelőségi dokumentummal kapcsolatos bizonyos követelményként szereplő információk.

(31) Az e rendelet rendelkezéseinek való meg nem felelés esetén szankciókat kell alkalmazni. A tagállamoknak szabályokat kell megállapítaniuk az említett szankciókra vonatkozóan. A szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük.

(32) Amennyiben egy hajó kettő vagy több egymást követő jelentési időszakban nem tett eleget a nyomonkövetési és jelentéstételi követelményeknek, és amennyiben más intézkedésekkel nem sikerült biztosítani a megfelelést, indokolt biztosítani a kiutasítás lehetőségét. Az ilyen intézkedést olyan módon kell alkalmazni, hogy az lehetőséget nyújtson a megfelelés hiányának ésszerű időn belül történő rendezésére.

(33) Azon tagállamok számára, amelyek nem rendelkeznek a területükön tengeri kikötővel, és nem közlekedik olyan hajó a lobogójuk alatt, amely e rendelet hatálya alá tartozik, vagy amelyek lezárták a nemzeti hajólajstromukat, biztosítani kell annak a lehetőségét, hogy eltérjenek e rendelet szankciókra vonatkozó rendelkezéseitől mindaddig, amíg egyetlen ilyen hajó sem közlekedik a lobogójuk alatt.

([1]) A Bizottság 2012/504/EU határozata (2012. szeptember 17.) a Eurostatról (HL L 251., 2012.9.18., 49. o.).

([2]) Az Európai Parlament és a Tanács 765/2008/EK rendelete (2008. július 9.) a termékek forgalmazása tekintetében az akkreditálás és piacfelügyelet előírásainak megállapításáról és a 339/93/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 218., 2008.8.13., 30. o.).

([3]) 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.).

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

(34) Az uniós nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendszernek a globális nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendszer megvalósítási modelljéül kell szolgálnia. A globális nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendszer kialakítása azért lenne előnyösebb, mert az a szélesebb hatályának köszönhetően hatékonyabb lehetne. Ezzel összefüggésben – és annak érdekében, hogy elősegítse a tengeri közlekedésből eredő üvegházhatásúgáz-kibocsátások nyomonkövetésére, jelentésére és hitelesítésére vonatkozó nemzetközi szabályoknak az IMO keretében történő fejlesztését – a Bizottságnak rendszeresen meg kell osztania az e rendelet végrehajtására vonatkozó információkat az IMO-val és más illetékes nemzetközi szervezetekkel, továbbá erre vonatkozó előterjesztéseket kell küldenie az IMO részére. Amennyiben létrejön egy globális nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendszerre vonatkozó megállapodás, a Bizottságnak felül kell vizsgálnia az uniós nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendszert annak érdekében, hogy összhangba hozza azt a globális rendszerrel.

(35) A releváns nemzetközi szabályok, nemzetközi és európai szabványok, valamint a technológiai és tudományos fejlemények figyelembevétele érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikke szerinti jogi aktusokat fogadjon el a hajókról származó szén-dioxid-kibocsátás nyomonkövetése és jelentése bizonyos technikai szempontjainak felülvizsgálatára, valamint a hitelesítési tevékenységek és a hitelesítők akkreditálási módszerének további szabályaira vonatkozóan. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő, többek között szakértői szintű konzultációkat folytasson. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítése és megszövegezése során a Bizottságnak gondoskodnia kell a vonatkozó dokumentumoknak az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz történő egyidejű, időben és megfelelő módon történő eljuttatásáról.

(36) A szén-dioxid-kibocsátások nyomonkövetésére és egyéb releváns információkra vonatkozó szabványos formanyomtatványok használata, a szén-dioxid-kibocsátásokról és egyéb releváns információkról szóló, a Bizottság és az érintett, lobogó szerinti államok részére történő összehangolt jelentéstételre alkalmazott automatizált rendszerek és szabványos elektronikus formanyomtatványok használata, valamint a személyszállító hajóktól, ro-ro hajóktól és konténerszállító hajóktól eltérő hajókategóriákra alkalmazandó paramétereket meghatározó technikai szabályok meghatározása és az említett paraméterek felülvizsgálata egységes feltételeinek biztosítása érdekében végrehajtási hatásköröket kell ruházni a Bizottságra.. Ezeket a hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben ([1]) foglaltak szerint kell gyakorolni.

(37) Mivel e rendelet célját, nevezetesen az üvegházhatásúgáz-kibocsátások csökkentését célzó fokozatos megközelítés első lépéseként a hajókból származó szén-dioxid-kibocsátások nyomonkövetését, jelentését és hitelesítését a tengeri közlekedés nemzetközi jellegéből adódóan a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban az intézkedés léptéke és hatásai miatt e cél jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányossági elvnek megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.

(38) A nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendszert létrehozó szabályoknak meg kell felelniük a 95/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek ([2]) és a 45/2001/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek ([3]).

(39) Ennek a rendeletnek 2015. július 1-jén kell hatályba lépnie annak biztosítása érdekében, hogy a tagállamok és az érintett felek számára kellő idő álljon rendelkezésre az első jelentési időszak 2018. január 1-jei kezdete előtt a rendelet hatékony alkalmazásához szükséges intézkedések megtételére,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. cikk

Tárgy

Ez a rendelet meghatározza a tagállamok joghatósága alatt álló kikötőkbe érkező, azokon belül tartózkodó vagy azokból távozó hajók szén-dioxid-kibocsátásának és az e hajókkal kapcsolatos egyéb releváns információknak a pontos nyomonkövetésére, jelentésére és hitelesítésére vonatkozó szabályokat annak érdekében, hogy költséghatékony módon ösztönözze a tengeri közlekedésből származó szén-dioxid-kibocsátás csökkentését.

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

([2]) Az Európai Parlament és a Tanács 95/46/EK irányelve (1995. október 24.) a személyes adatok feldolgozása vonatkozásában az egyének védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról (HL L 281., 1995.11.23., 31. o.).

([3]) Az Európai Parlament és a Tanács 45/2001/EK rendelete (2000. december 18.) a személyes adatok közösségi intézmények és szervek által történő feldolgozása tekintetében az egyének védelméről, valamint az ilyen adatok szabad áramlásáról (HL L 8., 2001.1.12., 1. o.).

2. cikk

Hatály

(1) Ezt a rendeletet az 5 000 bruttó tonnatartalom feletti hajókra kell alkalmazni az utolsó útiterv szerinti kikötőből egy tagállami joghatóság alatt álló kikötőbe tartó útjaik során, egy tagállami joghatóság alatt álló kikötőből a következő útiterv szerinti kikötőbe tartó útjaik során, valamint a tagállami joghatóság alatt álló kikötőn belül történő szén-dioxid-kibocsátásaik vonatkozásában.

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

3. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

a) „szén-dioxid-kibocsátás”: a szén-dioxid légkörbe történő kibocsátása hajók által;

b) „útiterv szerinti kikötő”: az a kikötő, ahol a hajó a rakomány be- vagy kirakodása, illetve utasok be- vagy kiszállása céljából megáll; […] következésképpen nem tartoznak ide az olyan megállások, amelyeknek kizárólagos célja tüzelőanyag-vételezés, készletek beszerzése, a legénység partraszállása, szárazdokkba állás vagy a hajónak és/vagy berendezéseinek a javítása, a segítségkérés céljából vagy vészhelyzet miatt történő megállás, illetve a hajók közötti átrakodás miatti, kikötőn kívüli megállás, valamint az olyan megállás, amelynek kizárólagos célja a rossz időjárási körülmények miatti menedékkeresés, illetve a kutatási és mentési tevékenységek miatt szükségessé váló megállás;

c) „út”: a hajó minden olyan mozgása, amely egy útiterv szerinti kikötőből indul vagy ott ér véget, és amelynek a célja személyek vagy áruk kereskedelmi célú szállítása;

d) „társaság”: a hajó tulajdonosa, illetve bármely más szervezet vagy személy, például az igazgató vagy a hajót személyzet nélkül bérlő személy, aki a hajó tulajdonosától átvállalta a hajó üzemeltetésének felelősségét;

e) „bruttó tonnatartalom (BT)”: a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) által 1969. június 23-án Londonban elfogadott, a hajók köbözéséről szóló nemzetközi egyezmény I. mellékletében vagy bármely utódegyezményben meghatározott köbözési szabályok szerint számított bruttó űrtartalom;

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

g) „hitelesítés”: azok a tevékenységek, amelyeket a hitelesítő végez annak értékelése céljából, hogy a társaság által továbbított dokumentumok megfelelnek-e az e rendelet szerinti követelményeknek;

h) „megfelelőségi dokumentum”: olyan, egy adott hajóra vonatkozó dokumentum, amelyet hitelesítő bocsátott ki a társaság számára, és amely igazolja, hogy a hajó egy meghatározott jelentési időszak tekintetében megfelelt az e rendelet szerinti követelményeknek;

i) „egyéb releváns információk”: a hajó tüzelőanyag-fogyasztásából származó szén-dioxid-kibocsátásra, a fuvarozási tevékenységére és az energiahatékonyságára vonatkozó olyan információk, amelyek lehetővé teszik a kibocsátási tendenciák elemzését és a hajó teljesítményének értékelését;

j) „kibocsátási tényező”: üvegházhatású gáz átlagos kibocsátása az adott forrásanyaggal kapcsolatos tevékenységre vonatkozó adatokhoz viszonyítva, az égetés során teljes oxidációt és más vegyi reakciók esetében teljes átalakulást feltételezve;

k) „bizonytalanság”: egy mennyiség meghatározásának eredményével összefüggő, százalékban kifejezett paraméter, amely az adott mennyiséghez ésszerűen hozzárendelhető értékek szórását jellemzi – beleértve a szisztematikus és véletlenszerű hibák hatásait is, valamint leírja a szóban forgó értékeknek az átlagérték körüli 95 %-át magában foglaló megbízhatósági intervallumot, figyelembe véve az értékek eloszlásának esetleges aszimmetriáját is;

l) „konzervatív”: egy feltételrendszer meghatározásának olyan módja, amely biztosítja, hogy ne lehessen alulbecsülni az éves kibocsátást vagy túlbecsülni a távolságokat és a szállított rakomány mennyiségét;

m) „jelentési időszak”: egy naptári év, amely alatt a szén-dioxid-kibocsátásokat nyomon kell követni és jelentést kell róluk készíteni. Olyan utak esetében, amelyeknél az indulási és az érkezési időpont két különböző naptári évre esik, a nyomon követett és jelentett adatokat az első érintett naptári évre vonatkozóan kell figyelembe venni;

n) „kikötőben horgonyzó hajó”: az a hajó, amelyet a berakodás, kirakodás valamint az utasok ki- és beszállása idejére biztonságosan kikötnek, vagy lehorgonyoznak egy adott tagállam joghatósága alá tartozó kikötőben, beleértve azt az időt is, amelyet nem a rakományhoz kapcsolódó műveletekkel töltenek;

o) „jégosztály”: a hajóhoz rendelt jelölés, amelyet a lobogó szerinti állam illetékes nemzeti hatóságai vagy a lobogó szerinti állam által elismert szervezet ad ki a hajó részére, és amely jelzi, hogy a hajót jeges vizeken történő hajózásra tervezték.

II. FEJEZET

NYOMONKÖVETÉS ÉS JELENTÉS

1. SZAKASZ

A nyomonkövetés és a jelentés alapelvei és módszerei

4. cikk

A nyomonkövetés és a jelentés közös alapelvei

(1) A 8–12. cikkel összhangban a társaságok minden hajójuk tekintetében kötelesek nyomon követni és bejelenteni az adott jelentési időszak során a releváns paramétereket. Az említett nyomonkövetést és jelentést a valamely tagállam joghatósága alá tartozó összes kikötőre, valamint a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe érkező vagy onnan induló összes hajóútra vonatkozóan el kell végezniük.

(2) A nyomonkövetésnek és a jelentésnek teljes körűnek kell lennie és ki kell terjednie a tengeren tartózkodó és a kikötőben horgonyzó hajók tüzelőanyag-elégetéséből származó szén-dioxid kibocsátásra. A társaságok a jelentési időszakban kötelesek megfelelő intézkedéseket tenni a hiányos adatok előfordulásának megelőzése érdekében.

(3) A nyomonkövetésnek és a jelentésnek összehangoltnak és összehasonlíthatónak kell lennie. Ennek érdekében a társaságoknak ugyanazokat a nyomonkövetési módszereket és adatkészleteket kell használniuk, a hitelesítő által értékelt változtatásokkal.

(4) A társaságoknak átlátható módon kell felvenniük, rögzíteniük, összeállítaniuk, elemezniük és dokumentálniuk a nyomonkövetési adatokat – így a feltevéseket, referenciákat, kibocsátási tényezőket és a tevékenységre vonatkozó adatokat – annak érdekében, hogy a hitelesítő számára lehetővé tegyék a szén-dioxid-kibocsátás újbóli meghatározását.

(5) A társaságok kötelesek biztosítani, hogy a szén-dioxid-kibocsátás meghatározása sem rendszerszerű hiba miatt, sem tudatosan ne legyen pontatlan. A társaságok kötelesek azonosítani és csökkenteni a pontatlanságok esetleges forrásait.

(6) A társaságok a nyomon követendő és jelentendő szén-dioxid-kibocsátás értékek megbízhatóságával kapcsolatban gondoskodnak az elvárható bizonyosság meglétéről.

(7) A társaságok későbbi nyomonkövetési és jelentési tevékenységük során a 13. cikk (3) vagy (4) bekezdésének megfelelően kiadott hitelesítési jelentésekben foglalt ajánlások figyelembevételére törekednek.

5. cikk

A szén-dioxid-kibocsátások és egyéb releváns információk nyomonkövetésének módszerei

(1) A 4. cikk (1), (2) és (3) bekezdésének alkalmazásában a társaságok az összes hajójuk tekintetében meghatározzák az I. mellékletben megállapított módszerek bármelyike szerint a szén-dioxid kibocsátást, továbbá nyomon követik a II. mellékletben foglalt, vagy az annak megfelelően elfogadott szabályok szerint az egyéb releváns információkat.

(2) A Bizottság – a vonatkozó nemzetközi szabályok, valamint a nemzetközi és európai előírások figyelembevétele érdekében – a 23. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadhat el az I. mellékletben foglalt módszerek és a II. mellékletben foglalt szabályok módosítása céljából. A Bizottság a 23. cikkel összhangban abból a célból is elfogadhat felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat, hogy – figyelemmel a technológiai és tudományos fejlődésre – módosítsa az I. és II. mellékletet a nyomonkövetési módszerek elemeinek pontosítása érdekében.

2. SZAKASZ

Nyomonkövetési terv

6. cikk

A nyomonkövetési terv tartalma és benyújtása

(1) A társaságok 2017. augusztus 31-ig kötelesek a hitelesítőknek az összes hajójuk tekintetében benyújtani egy nyomonkövetési tervet, amelyben feltüntetik, hogy a szén-dioxid-kibocsátások és az egyéb releváns információk nyomonkövetésére és jelentésére milyen módszert választottak.

(2) Az (1) bekezdéstől eltérve, azon hajók tekintetében, amelyek 2017. augusztus 31. után első alkalommal kerülnek e rendelet hatálya alá, a hajót üzemeltető társaság köteles indokolatlan késedelem nélkül, de legkésőbb az említett összes hajónak valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőben történő első kikötését követő két hónapon belül benyújtani a hitelesítőnek a nyomonkövetési tervet.

(3) A nyomonkövetési tervnek tartalmaznia kell az érintett hajó nyomonkövetési módszertanának teljes és átlátható dokumentációját, továbbá legalább a következő elemeket:

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

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

c) a hajó fedélzetén található következő szén-dioxid kibocsátó források leírása: főgépek, segédgépek, gázturbinák, kazánok és semlegesgáz-generátorok, valamint a felhasznált tüzelőanyag-típusok;

d) a jelentési időszakban a szén-dioxid kibocsátó források jegyzékének frissítéséhez felhasznált eljárások, rendszerek és felelősségi körök leírása;

e) az utak hiánytalan felsorolásának nyomonkövetésére használt eljárások leírása;

f) a hajó tüzelőanyag-fogyasztásának nyomonkövetésére szolgáló eljárásoknak a leírása, ideértve az alábbiakat:

   i. az egyes szén-dioxid kibocsátó források tüzelőanyag-fogyasztásának kiszámítására az I. mellékletből kiválasztott egyik módszer, amely adott esetben tartalmazza a használt mérőberendezés leírását is,

   ii. a tüzelőanyag-feltöltés és a tüzelőanyag-tartályban lévő tüzelőanyag mérésére szolgáló eljárás, a használt merőberendezés leírása és adott esetben a mérésre vonatkozó információk feljegyzésére, lehívására, továbbítására és tárolására szolgáló eljárások,

   iii. adott esetben a sűrűség meghatározására kiválasztott módszer,

   iv. azon eljárás, amely biztosítja, hogy a tüzelőanyag méréseivel járó bizonytalanság összességében véve megfeleljen e rendelet követelményeinek, adott esetben utalva a nemzeti jogszabályokra, a fogyasztói szerződésekben lévő záradékokra vagy a tüzelőanyag-szállító pontosságát biztosító szabványokra;

g) az egyes tüzelőanyag-típusokra alkalmazott egyedi kibocsátási tényezők, vagy – alternatív tüzelőanyagok esetében – a kibocsátási tényezők meghatározására szolgáló módszer, beleértve a mintavételnél követett módszert, az elemzési módszereket és az igénybe vett laboratóriumok leírását, adott esetben e laboratóriumok ISO 17025 tanúsítványával együtt;

h) az utankénti tevékenységi adatok meghatározására alkalmazott eljárásoknak a leírása, ideértve az alábbiakat:

   i. a távolság meghatározására és rögzítésére szolgáló eljárások, felelősségi körök és adatforrások;

   ii. adott esetben a szállított rakománynak és a szállított utasok számának meghatározására és rögzítésére szolgáló eljárások, felelősségi körök, képletek és adatforrások;

   iii. a kiindulási és az érkezési kikötő között a tengeren töltött idő meghatározására és rögzítésére szolgáló eljárások, felelősségi körök, képletek és adatforrások;

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

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

(4) A nyomonkövetési terv a hajó jégosztályára és/vagy a jeges vizeken történő hajózás során megtett távolság és tengeren töltött idő meghatározására és rögzítésére szolgáló eljárásokra, felelősségi körökre, képletekre és adatforrásokra vonatkozó információkat is tartalmazhat.

(5) A társaságok kötelesek formanyomtatványokon alapuló szabványos nyomonkövetési terveket használni. Az említett formanyomtatványokat, beleértve az egységes alkalmazásukra vonatkozó technikai szabályokat is, a Bizottságnak végrehajtási jogi aktusok keretében kell meghatároznia. Az említett végrehajtási jogi aktusok a 24. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kerülnek elfogadásra.

7. cikk

A nyomonkövetési terv módosításai

(1) A társaságok kötelesek rendszeresen, de legalább évente ellenőrizni, hogy a hajó nyomonkövetési terve megfelel-e a hajó jellegének és működésének, továbbá hogy javíthatók-e a nyomonkövetési módszerek.

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

a) a társaság változása esetén;

b) a nyomonkövetési tervben még nem szereplő, új szén-dioxid kibocsátó forrás vagy új tüzelőanyag használata miatti új kibocsátás esetében;

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

d) az alkalmazott nyomonkövetési módszerekből származó adatok pontatlansága esetén;

e) amennyiben a nyomonkövetési terv bármely részéről megállapítják, hogy az nem felel meg e rendelet követelményeinek, és a társaságnak felül kell vizsgálnia a tervet a 13. cikk (1) bekezdésének megfelelően.

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

(4) A nyomonkövetési terv az e cikk (2) bekezdésének b), c) és d) pontja szerinti módosításához a hitelesítő 13. cikk (1) bekezdésének megfelelő értékelése szükséges. Az értékelést követően a hitelesítő köteles tájékoztatni a társaságot arról, hogy az említett módosítások esetében teljesül-e a követelményeknek való megfelelés.

3. SZAKASZ

A kibocsátások és egyéb releváns információk nyomonkövetése

8. cikk

A tevékenységek nyomonkövetése a jelentési időszak során

A társaságok 2018. január 1-jétől a 13. cikk (1) bekezdésének megfelelően értékelt nyomonkövetési terv alapján nyomon követik minden egyes hajó szén-dioxid-kibocsátását utanként és éves alapon, a szén-dioxid-kibocsátás meghatározására az I. melléklet B. részében rögzített módszerek közül a megfelelőt alkalmazva és a szén-dioxid-kibocsátásokat az I. melléklet A. része szerint kiszámítva.

9. cikk

Utankénti alapú nyomonkövetés

(1) A 13. cikk (1) bekezdésének megfelelően értékelt nyomonkövetési terv alapján a társaságok az I. melléklet A. részének és a II. melléklet A. részének megfelelően valamely uniós tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe érkező és onnan induló valamennyi hajó és valamennyi út tekintetében nyomon követik a következő információkat:

a) indulási és érkezési kikötő, beleértve az indulás és az érkezés napját és időpontját;

a) a felhasznált tüzelőanyag teljes mennyisége és kibocsátási tényezője valamennyi felhasznált tüzelőanyag-típus tekintetében;

c) a kibocsátott szén-dioxid;

d) a megtett távolság;

e) a tengeren töltött idő;

f) a szállított rakomány;

g) a fuvarozási tevékenység.

A társaságok adott esetben nyomon követhetik a hajó jégosztályára és jeges vizeken történő hajózására vonatkozó információkat is.

(2) Az e cikk (1) bekezdésétől eltérve és a 10. cikk sérelme nélkül a társaságok mentesülnek egy adott hajó tekintetében az (1) bekezdésben említett információk utankénti nyomonkövetésének kötelezettsége alól, ha:

a) a jelentési időszak során a hajó valamennyi útja valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőből indul vagy ott ér véget; valamint

b) a hajó a menetrendje szerint a jelentési időszakban több mint 300 utat tesz meg.

10. cikk

Éves alapú nyomonkövetés

A 13. cikk (1) bekezdésének megfelelően értékelt nyomonkövetési terv alapján a társaság köteles az I. melléklet A. részének és a II. melléklet B. részének megfelelően minden hajó és minden naptári év tekintetében nyomon követni a következő paramétereket:

a) a felhasznált tüzelőanyag teljes mennyisége és kibocsátási tényezője valamennyi felhasznált tüzelőanyag-típus tekintetében;

b) az e rendelet hatálya alá tartozó, összesített szén-dioxid kibocsátás;

c) a tagállami joghatóság alatt álló kikötők közötti utakból származó, összesített szén-dioxid-kibocsátás;

d) a tagállami joghatóság alatt álló kikötőkből induló utakból származó, összesített szén-dioxid-kibocsátás;

e) a tagállami joghatóság alatt álló kikötőkbe érkező utakból származó, összesített szén-dioxid-kibocsátás;

f) a tagállami joghatóság alatt álló kikötőkben horgonyzó hajóktól származó szén-dioxid-kibocsátás;

g) az összes megtett távolság;

h) az összes tengeren töltött idő;

i) az összes fuvarozási tevékenység;

j) az átlagos energiahatékonyság.

A társaságok adott esetben nyomon követhetik a hajó jégosztályára és jeges vizeken történő hajózására vonatkozó információkat.

A társaságok a nyomonkövetési tervben meghatározott egyéb kritériumok alapján differenciálva is nyomon követhetik a felhasznált tüzelőanyagot és a kibocsátott szén-dioxidot.

4. SZAKASZ

Jelentés

11. cikk

A kibocsátási jelentés tartalma

(1) A társaságok 2019-től kezdve minden év április 30-ig kötelesek a Bizottsághoz és az érintett, lobogó szerinti államok hatóságaihoz a felelősségi körükbe tartozó minden egyes hajó tekintetében a teljes jelentési időszakra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátásokat és egyéb releváns információkat tartalmazó olyan kibocsátási jelentést benyújtani, amelyet egy hitelesítő a 13. cikkel összhangban megfelelőnek minősített.

(2) A társaság változása esetén az új társaság az érintett hajó feletti felelősség átvételekor köteles gondoskodni arról, hogy a felelősségi körébe tartozó minden egyes hajó a teljes jelentési időszak alatt megfeleljen e rendeletnek.

(3) A társaságok a kibocsátási jelentésben kötelesek feltüntetni a következő információkat:

a) a hajót és a társaságot azonosító adatok, beleértve a következőket:

   i. a hajó neve;

   ii. IMO-azonosító szám;

   iii. lajstromozási kikötő vagy anyakikötő;

   iv. a hajó jégosztálya, amennyiben szerepel nyomonkövetési tervben;

   v. a hajó technikai hatékonysága (adott esetben az energiahatékonysági tervezési mutató, [EEDI] vagy a becsült mutatóérték [EIV], az IMO MEPC.215 (63) határozatának megfelelően);

   vi. a hajótulajdonos neve;

   vii. a hajótulajdonos címe és üzleti tevékenységének fő helye;

viii. a társaság neve (ha eltér a hajótulajdonostól);

ix. a társaság címe és üzleti tevékenységének fő helye (ha eltér a hajótulajdonostól);

x. a kapcsolattartó személy címe, telefonszáma, valamint e-mail elérhetősége;

b) a kibocsátási jelentést értékelő hitelesítő azonosítása;

c) az alkalmazott nyomonkövetési módszerre és a kapcsolódó bizonytalansági szintre vonatkozó információ;

d) a paraméterek 10. cikk szerinti éves nyomonkövetésének eredményei.

12. cikk

A kibocsátási jelentés formátuma

(1) A kibocsátási jelentést automatizált rendszerek és adatcsere-formátumok alkalmazásával kell benyújtani, beleértve az elektronikus formanyomtatványokat is.

(2) Az adatcsere-formátumokat – beleértve az elektronikus formanyomtatványokat is – rögzítő technikai szabályokat a Bizottság végrehajtási jogi aktusok keretében határozza meg. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 24. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

III. FEJEZET

HITELESÍTÉS ÉS AKKREDITÁLÁS

13. cikk

A hitelesítési tevékenységek köre és a hitelesítési jelentés

(1) A hitelesítő köteles értékelni, hogy a nyomonkövetési terv megfelel-e a 6. és 7. cikkben meghatározott követelményeknek. Amennyiben a hitelesítő értékelésében megállapítja, hogy a terv nem felel meg az említett követelményeknek, az érintett társaság a jelentési időszak kezdete előtt ennek megfelelően felülvizsgálja nyomonkövetési tervét, és végső értékelés céljából benyújtja a felülvizsgált tervet a hitelesítőnek. A társaság megállapodik a hitelesítővel az említett módosítások bevezetésének határidejéről. E határidő semmilyen esetben sem lehet a jelentési időszak kezdeténél későbbi időpont.

(2) A hitelesítő köteles értékelni, hogy a kibocsátási jelentés megfelel-e a 8–12. cikkben, valamint az I. és II. mellékletben meghatározott követelményeknek.

A hitelesítő különösen azt köteles értékelni, hogy a kibocsátási jelentésben foglalt szén-dioxid-kibocsátások és egyéb releváns információk a 8., 9. és 10. cikkel összhangban, valamint a nyomonkövetési tervnek megfelelően kerültek-e meghatározásra.

(3) Amennyiben a hitelesítői értékelés során a hitelesítőtől elvárható bizonyossággal megállapítást nyer, hogy a kibocsátási jelentés nem tartalmaz lényeges valótlanságot, a hitelesítő a kibocsátási jelentést megfelelőnek minősítő hitelesítési jelentést ad ki. Az értékelési jelentésben meg kell határozni minden, a hitelesítő által elvégzett munka szempontjából lényeges kérdést.

(4) Amennyiben a hitelesítői értékelés során az nyer megállapítást, hogy a kibocsátási jelentés valótlanságokat vagy e rendelet követelményeitől való eltéréseket tartalmaz, a hitelesítő kellő időben tájékoztatja erről a társaságot. Ebben az esetben a társaság köteles korrigálni a valótlanságokat vagy eltéréseket annak érdekében, hogy a hitelesítési folyamatot időben véglegesíteni lehessen, továbbá köteles benyújtani a hitelesítőnek a felülvizsgált jelentést és az azonosított eltérések korrekciójához szükséges egyéb információkat. A hitelesítő a hitelesítési jelentésében köteles feltüntetni, hogy a társaság korrigálta-e a hitelesítői értékelés során azonosított valótlanságokat, illetve eltéréseket. Amennyiben e valótlanságokat és eltéréseket nem korrigálták, és azok külön-külön vagy együttesen lényeges valótlanságot eredményeznek, a hitelesítő az általa kiadott hitelesítői jelentésben azt állapítja meg, hogy a kibocsátási jelentés nem felel meg e rendeletnek.

14. cikk

A hitelesítőkre vonatkozó általános kötelezettségek és alapelvek

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

(2) A kibocsátási jelentés és a társaság által alkalmazott nyomonkövetési eljárások hitelesítése során a hitelesítő köteles értékelni a nyomonkövetési rendszerek, valamint a szén-dioxid-kibocsátásokkal kapcsolatban jelentett adatok és információk megbízhatóságát, hitelességét és pontosságát, különös tekintettel az alábbiakra:

a) a tüzelőanyag-fogyasztás utakhoz történő hozzárendelése;

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

c) a kibocsátási tényezők kiválasztása és alkalmazása;

d) a teljes szén-dioxid-kibocsátás meghatározásához alkalmazott számítások;

e) az energiahatékonyság meghatározásához alkalmazott számítások.

(3) A hitelesítő csak akkor veheti figyelembe a 12. cikknek megfelelően benyújtott kibocsátási jelentéseket, ha a szén-dioxid-kibocsátások megbízható és hiteles adatok és információk alapján elvárható fokú bizonyossággal határozhatók meg, és ha biztosítottak az alábbiak:

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

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

c) az adatgyűjtés az alkalmazandó szabályoknak megfelelően történt; és

d) a hajó vonatkozó nyilvántartásai hiánytalanok és ellentmondásmentesek.

15. cikk

Hitelesítési eljárások

(1) A hitelesítő köteles azonosítani a nyomonkövetési és jelentési folyamathoz kapcsolódó lehetséges kockázatokat oly módon, hogy a bejelentett szén-dioxid-kibocsátásokat összehasonlítja a hajókövetési adatokon és az olyan jellemzőkön, mint például a beépített motor teljesítményén alapuló becsült adatokkal. A hitelesítőnek további elemzéseket kell végeznie, ha jelentős eltéréseket talál.

(2) A hitelesítő az összes felhasznált adatforrás és módszer felülvizsgálatával azonosítja a különböző számításokhoz kapcsolódó lehetséges kockázatokat.

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

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

(5) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 23. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az e rendeletben említett hitelesítési tevékenységek pontosabb meghatározása céljából. Az említett jogi aktusok elfogadásakor a Bizottság figyelembe veszi a III. melléklet A. részében meghatározott elemeket. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok által rögzített szabályoknak a 14. cikkben meghatározott hitelesítési alapelveken és a nemzetközileg elfogadott vonatkozó előírásokon kell alapulniuk.

16. cikk

A hitelesítők akkreditálása

(1) A nyomonkövetési terveket és kibocsátási jelentéseket értékelő és az e rendeletben említett hitelesítési és megfelelőségi dokumentumokat kiállító hitelesítőt az e rendelet hatálya alá eső tevékenységei tekintetében a 765/2008/EK rendeletnek megfelelően nemzeti akkreditáló testületnek kell akkreditálnia.

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

(3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 23. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a hitelesítők akkreditálására alkalmazandó módszerek pontosabb meghatározása céljából. Az említett jogi aktusok elfogadásakor a Bizottság figyelembe veszi a III. melléklet B. részében meghatározott elemeket. Az ezekben a felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban rögzített módszereknek a 14. cikkben meghatározott hitelesítési alapelveken és a vonatkozó, nemzetközileg elfogadott előírásokon kell alapulniuk.

IV. FEJEZET

MEGFELELŐSÉG ÉS AZ INFORMÁCIÓK KÖZZÉTÉTELE

17. cikk

A megfelelőségi dokumentum

(1) Amennyiben a kibocsátási jelentés megfelel a 11–15. cikkben valamint az I. és II. mellékletben foglalt követelményeknek, a hitelesítő a hitelesítési jelentés alapján megfelelőségi dokumentumot állít ki az érintett hajó részére.

(2) A megfelelőségi dokumentumnak a következő információkat kell tartalmaznia:

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

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

c) a hitelesítő azonosítása;

d) a megfelelőségi dokumentum kibocsátásának időpontja (az érvényességi ideje és a tárgyát képező jelentési időszak).

(3) A megfelelőségi dokumentum a jelentési időszak végét követő 18 hónapig érvényes.

(4) A hitelesítő köteles késedelem nélkül tájékoztatni a Bizottságot és a lobogó szerinti állam hatóságát bármely megfelelőségi dokumentum kiállításáról. A hitelesítő köteles a (2) bekezdésben említett információt automatizált rendszerek és adatcsere-formátumok, ezen belül az elektronikus formanyomtatványok alkalmazásával továbbítani.

(5) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok keretében meghatározza az adatcsere-formátumok technikai szabályait, ideértve az elektronikus formanyomtatványokat is. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 24. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

18. cikk

Az érvényes megfelelőségi dokumentum fedélzeten történő tartására vonatkozó kötelezettség

A jelentési időszak végét követő év június 30-ig a valamely tagállam joghatósága alatt álló kikötőbe érkező, ott tartózkodó vagy onnan induló, és az adott jelentési időszak során utakat végrehajtó hajók kötelesek a fedélzetükön tartani az érvényes megfelelőségi dokumentumot.

19. cikk

A nyomonkövetési és jelentési követelményeknek való megfelelés és az ellenőrzések

(1) A 21. cikk (1) bekezdésének megfelelően közzétett információk alapján minden uniós tagállam meghozza az összes szükséges intézkedést annak biztosítására, hogy a lobogója alatt közlekedő hajók megfeleljenek a 8–12. cikkben meghatározott nyomonkövetési és jelentési előírásoknak. A tagállamok e megfelelés bizonyítékának tekintik azt a 17. cikk (4) bekezdése szerinti adatot, mely szerint az érintett hajó részére megfelelőségi dokumentumot állítottak ki.

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

(3) Minden olyan, valamely tagállam joghatósága alatt álló kikötőbe érkezett hajó esetében, amelyre vonatkozóan a hajó megérkezésének időpontjában nem áll rendelkezésre a 21. cikk (2) bekezdésének i) és j) pontjában említett információ, az érintett tagállam ellenőrizheti, hogy a megfelelőségi dokumentum a fedélzeten található-e.

20. cikk

Szankciók, információcsere és kiutasítási határozat

(1) A tagállamok szankciórendszert alakítanak ki a 8–12. cikkben előírt nyomonkövetési és jelentési kötelezettségek be nem tartására vonatkozóan, és megtesznek minden szükséges intézkedést e szankciók alkalmazásának biztosítása érdekében. Az előírt szankcióknak hatékonynak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük. A tagállamok 2017. július 1-jéig tájékoztatják e rendelkezésekről a Bizottságot, valamint az e rendelkezéseket érintő további módosításokról szintén haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

(2) A tagállamok hatékony információcserét és együttműködést alakítanak ki a nyomonkövetési és jelentési kötelezettségeknek való megfelelés biztosításáért felelős nemzeti hatóságaik, vagy adott esetben a szankcionálási eljárásokért felelős hatóságaik között. Ha valamely tagállam nemzeti szankcionálási eljárást indít egy adott hajóval szemben, arról értesíteni kell a Bizottságot, az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökséget (EMSA), a többi tagállamot és az érintett lobogó szerinti államot.

(3) Azon hajók vonatkozásában, amelyek két vagy több egymást követő jelentési időszak során nem feleltek meg a nyomonkövetési és jelentési követelményeknek, és amennyiben egyéb végrehajtási intézkedésekkel sem sikerült biztosítani a megfelelést, az érkezési kikötő szerinti tagállam illetékes hatósága kiutasítási határozatot hozhat, amelyről értesíti a Bizottságot, az EMSA-t, a többi tagállamot és az érintett lobogó szerinti államot. Ilyen kiutasítási határozat kibocsátásának következményeként minden tagállam köteles visszautasítani az adott hajó belépését bármelyik kikötőjébe mindaddig, amíg a társaság nem teljesíti a 11–18. cikk szerinti nyomonkövetési és jelentési kötelezettségeket. E kötelezettségeknek való megfelelést a kiutasítási határozatot hozó nemzeti illetékes hatóság számára érvényes megfelelőségi dokumentummal kell igazolni. Ez a bekezdés nem érinti a veszélyben lévő hajókra alkalmazandó nemzetközi tengerészeti szabályokat.

(4) A hajó tulajdonosa vagy üzemeltetője, illetve annak a tagállamokon belüli képviselője számára biztosítani kell a jogot a kiutasítási határozattal szembeni, bíróság vagy törvényszék előtti hatékony jogorvoslathoz, és az érkezési kikötő szerinti tagállam illetékes hatóságától megfelelő tájékoztatást kell kapnia erről. A tagállamok megfelelő eljárásokat alakítanak ki és tartanak fenn ebből a célból.

(5) Amennyiben valamely tagállam nem rendelkezik a területén tengeri kikötővel és lezárta nemzeti hajólajstromát, vagy nincs olyan, a lobogója alatt közlekedő hajó, amely e rendelet hatálya alá tartozik, és mindaddig, amíg egyetlen ilyen hajó sem közlekedik a lobogója alatt, eltérhet e cikk rendelkezéseitől. Amennyiben valamely tagállam alkalmazni kívánja ezt az eltérést, legkésőbb 2015. július 1-jén értesítenie kell a Bizottságot. Bármely későbbi változást is közölni kell a Bizottsággal.

21. cikk

Az információk és a Bizottság jelentésének közzététele

(1) A Bizottság minden év június 30-ig közzéteszi a 11. cikknek megfelelően bejelentett szén-dioxid-kibocsátásokkal kapcsolatos információkat, valamint az e cikk (2) bekezdésében meghatározott információkat.

(2) A Bizottságnak a közzéteendő információkban a következőket is fel kell tüntetnie:

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

b) a hajó technikai hatékonysága (adott esetben EEDI vagy EIV);

c) az éves szén-dioxid-kibocsátás;

d) az utak tekintetében az éves összes tüzelőanyag-fogyasztás;

e) az utak során megtett távolságra eső éves átlagos tüzelőanyag-fogyasztás és szén-dioxid-kibocsátás;

f) az utak során megtett távolságra és a szállított rakományra eső éves átlagos tüzelőanyag-fogyasztás és szén-dioxid-kibocsátás;

g) az utak során évente a tengeren töltött összes idő;

h) az alkalmazott nyomonkövetési módszer;

i) a megfelelőségi dokumentum kibocsátásának és lejáratának időpontja;

j) a kibocsátási jelentést értékelő hitelesítő azonosítása;

k) a 10. cikkel összhangban bármely egyéb, önkéntes alapon nyomon követett és jelentett információ.

(3) Amennyiben sajátos körülmények folytán a (2) bekezdés szerinti összesített adatok azon kategóriájának közzététele, amely nem szén-dioxid-kibocsátásra vonatkozik, rendkívüli mértékben sértené olyan kereskedelmi érdek védelmét, amely az 1367/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([1]) szerinti, közzétételhez fűződő közérdekkel szemben elsőbbséget élvező jogos gazdasági érdekként védelemben részesítendő, a társaság kérésére ezen érdek védelme céljából az említett adatok esetében eltérő összesítési szintet kell alkalmazni. Amennyiben az eltérő összesítési szint alkalmazása nem lehetséges, a Bizottság nem teszi közzé az említett adatokat.

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács 1367/2006/EK rendelete (2006. szeptember 6.) a környezeti ügyekben az információhoz való hozzáférésről, a nyilvánosságnak a döntéshozatalban történő részvételéről és az igazságszolgáltatáshoz való jog biztosításáról szóló Aarhusi Egyezmény rendelkezéseinek a közösségi intézményekre és szervekre való alkalmazásáról (HL L 264., 2006.9.25., 13. o.).

(4) A Bizottság – összesített és magyarázattal ellátott eredményeket is tartalmazó – éves jelentést tesz közzé a tengeri közlekedésből származó szén-dioxid-kibocsátásokról és egyéb releváns információkról abból a célból, hogy tájékoztatást nyújtson a nyilvánosság számára és lehetővé tegye a tengeri közlekedésre jellemző szén-dioxid-kibocsátás és energiahatékonyság méret, hajótípus, tevékenység és egyéb relevánsnak ítélt kategória szerinti értékelését.

(5) A Bizottság kétévente értékeli a tengeri közlekedési ágazat globális éghajlatra gyakorolt teljes hatását, ideértve a nem szén-dioxiddal kapcsolatos kibocsátást vagy hatásokat is.

(6) Az 1406/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel összhangban ([1]) az EMSA a megbízatásának keretein belül segíti a Bizottságot az e cikknek, valamint az e rendelet 12. és 17. cikkének történő megfelelés érdekében végzett munkájában.

V. FEJEZET

NEMZETKÖZI EGYÜTTMŰKÖDÉS

22. cikk

Nemzetközi együttműködés

(1) A Szerződések szerinti hatáskörmegosztás, illetve döntéshozatali eljárások sérelme nélkül a Bizottság rendszeresen tájékoztatja az IMO-t és az egyéb illetékes nemzetközi szerveket e rendelet végrehajtásáról.

(2) A Bizottság és adott esetben a tagállamok technikai információcserét folytatnak harmadik országokkal, különösen a nyomonkövetési módszerek továbbfejlesztése, a jelentés megszervezése és a kibocsátási jelentések hitelesítése tekintetében.

(3) Amennyiben nemzetközi megállapodás születik az üvegházhatásúgáz-kibocsátások nyomonkövetésének, jelentésének és hitelesítésének globális rendszeréről, vagy a tengeri közlekedésből eredő üvegházhatásúgáz-kibocsátások csökkentését célzó globális intézkedésekről, a Bizottság felülvizsgálja ezt a rendeletet, és szükség esetén javaslatot tesz a rendelet módosítására annak érdekében, hogy hozzáigazítsa az említett nemzetközi megállapodáshoz.

VI. FEJEZET

FELHATALMAZÁS ÉS VÉGREHAJTÁSI HATÁSKÖRÖK ÉS ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

23. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

(1) Afelhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás gyakorlásának feltételeit e cikk határozza meg. Kiemelten fontos, hogy a Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadását megelőzően a szokásos gyakorlat szerint járjon el, és konzultáljon szakértőkkel, így a tagállamok szakértőivel is.

(2) A Bizottságnak az 5. cikk (2) bekezdésében, a 15. cikk (5) bekezdésében és a 16. cikk (3) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól, 2015. július 1-jétől kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. Amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal az egyes időtartamok vége előtt, a felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja az 5. cikk (2) bekezdésében, a 15. cikk (5) bekezdésében és a 16. cikk (3) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban megjelölt felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A 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.

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács 1406/2002/EK rendelete (2002. június 27.) az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség létrehozásáról (HL L 208., 2002.8.5., 1. o.).

(5) Az 5. cikk (2) bekezdése, a 15. cikk (5) bekezdése és a 16. cikk (3) bekezdése értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

24. cikk

Bizottsági eljárás

(1) A Bizottságot az 525/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet ([1]) 26. cikke által létrehozott bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.

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

25. cikk

A 2009/16/EK irányelv módosítása

A 2009/16/EK irányelv IV. mellékletében foglalt lista a következő ponttal egészül ki:

„50. A tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomonkövetéséről, jelentéséről és hitelesítéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról szóló, 2015. április 29-i (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet (*) alapján kiállított megfelelőségi dokumentum.

(*) HL L 123., 2015.5.19., 55. o.”.

26. cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet 2015. július 1-jén lép hatályba.

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

Kelt Strasbourgban, 2015. április 29-én.

az Európai Parlament részéről	*a Tanács részéről*
az elnök	*az elnök*
M. SCHULZ	Z. KALNIŅA-LUKAŠEVICA

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács 525/2013/EU rendelete (2013. május 21.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának nyomon követésére és bejelentésére, valamint az éghajlatváltozással kapcsolatos egyéb információk nemzeti és uniós szintű bejelentésére szolgáló rendszerről, valamint a 280/2004/EK határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 165., 2013.6.18., 13. o.).

I. MELLÉKLET

A szén-dioxid-kibocsátások nyomonkövetésének módszerei

A. A SZÉN-DIOXID-KIBOCSÁTÁSOK KISZÁMÍTÁSA (9. CIKK)

A szén-dioxid-kibocsátások kiszámítása során a társaságoknak a következő képletet kell alkalmazniuk:

Tüzelőanyag-fogyasztás × kibocsátási tényező

A tüzelőanyag-fogyasztás tartalmazza a főgépek, segédgépek, gázturbinák, kazánok és semlegesgáz-generátorok által felhasznált tüzelőanyagot.

A kikötőkben a kikötőhelyen felhasznált tüzelőanyag-fogyasztást külön kell számításba venni.

Főszabályként a tüzelőanyagok kibocsátási tényezőire az alapértékeket kell figyelembe venni, kivéve, ha a társaság úgy dönt, hogy a tüzelőanyag szállítólevelében meghatározott tüzelőanyag-minőségi adatokat rögzíti, amelyeket a kénkibocsátásra vonatkozó szabályozásoknak történő megfelelés igazolására használnak.

A kibocsátási tényezők alapértékének a legutolsó rendelkezésre álló Éghajlatváltozással foglalkozó kormányközi munkacsoport (IPCC) által megállapított értékeken kell alapulnia. Ezek az adatok az 601/2012/EU bizottsági rendelet ([1]) VI. mellékletéből származtathatók.

A bioüzemanyagok és az alternatív nem fosszilis tüzelőanyagok tekintetében a megfelelő kibocsátási tényezőket kell alkalmazni.

B. A SZÉN-DIOXID-KIBOCSÁTÁSOK MEGHATÁROZÁSÁNAK MÓDSZEREI

A társaság a nyomonkövetési tervben meghatározza, milyen nyomonkövetési módszert alkalmaz a felelősségi körébe tartozó egyes hajók tüzelőanyag-fogyasztásának kiszámítására, és gondoskodik a kiválasztott módszer következetes alkalmazásáról.

Minden egyes út tekintetében a tényleges tüzelőanyag-fogyasztást kell rögzíteni, amelyet az alábbi módszerek valamelyikével kell kiszámítani:

a) a tüzelőanyag szállítólevele és a tüzelőanyag-tartályok időszakos leltárba vétele;

b) a tartálytérben található tüzelőanyag-tartály fedélzeti nyomonkövetése;

c) a vonatkozó tüzelőanyag-égetési folyamatok áramlásmérővel történő ellenőrzése;

d) közvetlen szén-dioxid-kibocsátás mérés.

Az említett, a hitelesítő által már értékelt módszerek bármely kombinációja alkalmazható, ha az összességében növeli a mérés pontosságát.

1. A. módszer: a tüzelőanyag szállítólevele és a tüzelőanyag-tartályok időszakos leltárba vétele

   Ez a módszer a tüzelőanyag szállítólevelében meghatározott tüzelőanyag minőségén és típusán alapul, kiegészítve a tüzelőanyag-tartályok időszakos leltárba vételével, amely a tartályszintek leolvasásával történik. Az adott időszak alatt fogyasztott tüzelőanyag mennyisége: az időszak elején rendelkezésre álló tüzelőanyag és a vételezések, amelyből le kell vonni az időszak végén rendelkezésre álló tüzelőanyag mennyiségét, valamint az időszak kezdete és vége között a hajóról eltávolított tüzelőanyagot.

   Az időszak a két kikötés közötti időszakot vagy a kikötőben töltött időt jelenti. Az adott időszak alatt felhasznált tüzelőanyag tekintetében meg kell határozni a tüzelőanyag típusát és kéntartalmát.

   Ez a módszer nem alkalmazható, ha a hajó fedélzetén a tüzelőanyag szállítólevele nem áll rendelkezésre, különösen akkor, ha a rakományt tüzelőanyagként használják, például cseppfolyósított földgáz párolgási gázként történő hasznosításával.

   A tüzelőanyag szállítólevele a hatályos MARPOL-egyezmény VI. mellékletének rendelkezései szerint kötelező, azt a tüzelőanyag vételezését követő három évig a fedélzeten kell tartani és elérhetővé kell tenni. A fedélzeten található tüzelőanyag-tartályok időszakos leltárba vétele a tartályszintek leolvasásával történik. E módszer során az egyes tüzelőanyag-tartályokra vonatkozó tartály-táblázatokat használnak annak megállapítására, hogy a leolvasáskor milyen mennyiség található a tartályban. A tüzelőanyag szállítóleveléhez kapcsolódó bizonytalanságot a nyomonkövetési tervben kell meghatározni. A tüzelőanyag-tartályok leolvasását megfelelő módszerekkel, így automatikus rendszerekkel, hangmérésekkel és merülő mérőszalaggal kell végezni. A tartály hangmérésének módszerét és annak bizonytalanságát a nyomonkövetési tervben kell meghatározni.

([1]) A Bizottság 601/2012/EU rendelete (2012. június 21.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek megfelelő nyomon követéséről és jelentéséről (HL L 181., 2012.7.12., 30. o.).

Ha a társaság a felvett vagy a tüzelőanyag-tartályokban maradó tüzelőanyag mennyiségét térfogategységben (literben) határozza meg, akkor ezt a mennyiséget a tényleges sűrűség értékeinek alkalmazásával tömeggé kell átalakítania. A társaság a tényleges sűrűséget az alábbiak egyikével határozza meg:

a) fedélzeti mérőrendszerek;

b) a tüzelőanyag-szállító által a tüzelőanyag-feltöltéskor mért és a számlára vagy a tüzelőanyag szállítólevelére feljegyzett sűrűség.

A tényleges sűrűséget kg/l-ben kell kifejezni és a méréskor fennálló tényleges hőmérsékleten kell meghatározni. Azokban az esetekben, amikor a tényleges sűrűség értékei nem állnak rendelkezésre, a hitelesítő általi értékelést követően az adott tüzelőanyag-típus átlagos sűrűségét kell alkalmazni.

2. B. módszer: A tartálytérben található tüzelőanyag-tartály fedélzeti nyomonkövetése

Ez a módszer a fedélzeten található összes tüzelőanyag-tartály leolvasásán alapul. A tartályok leolvasását naponta kell elvégezni, amikor a hajó a tengeren van, továbbá minden esetben, amikor a hajó tüzelőanyagot vesz fel vagy ad le.

A tüzelőanyag-tartály szintjének két leolvasás közötti összesített változása jelenti az adott időszak tüzelőanyag-fogyasztását.

Az időszak a két kikötés közötti időszakot vagy a kikötőben töltött időt jelenti. Az adott időszak alatt felhasznált tüzelőanyag tekintetében meg kell határozni a tüzelőanyag típusát és kéntartalmát.

A tüzelőanyag-tartályok leolvasását megfelelő módszerekkel, így automatikus rendszerekkel, hangmérésekkel és merülő mérőszalaggal kell végezni. A tartály hangmérésének módszerét és annak bizonytalanságát a nyomonkövetési tervben kell meghatározni.

Ha a társaság a felvett vagy a tüzelőanyag-tartályokban maradó tüzelőanyag mennyiségét térfogategységben (literben) határozza meg, akkor ezt a mennyiséget a tényleges sűrűség értékeinek alkalmazásával tömeggé kell átalakítania. A társaságnak a tényleges sűrűséget az alábbiak egyikével kell meghatároznia:

a) fedélzeti mérőrendszerek;

b) a tüzelőanyag-szállító által a tüzelőanyag-feltöltéskor mért és a számlára vagy a tüzelőanyag szállítólevelére feljegyzett sűrűség;

c) amennyiben rendelkezésre áll, egy akkreditált tüzelőanyag-vizsgáló laboratóriumban végzett kísérleti elemzés során mért sűrűség.

A tényleges sűrűséget kg/l-ben kell kifejezni és a méréskor fennálló tényleges hőmérsékleten kell meghatározni. Azokban az esetekben, amikor a tényleges sűrűség értékei nem állnak rendelkezésre, a hitelesítő általi értékelést követően az adott tüzelőanyag-típus átlagos sűrűségét kell alkalmazni.

3. C. módszer: A vonatkozó tüzelőanyag-égetési folyamatok áramlásmérővel történő ellenőrzése

Ez a módszer a fedélzeti tüzelőanyag-áramlás mérésén alapul. A releváns szén-dioxid kibocsátó forrásokhoz kapcsolt áramlásmérők adatait összesíteni kell egy adott időszak összes tüzelőanyag-fogyasztásának meghatározásához.

Az időszak a két kikötés közötti időszakot vagy a kikötőben töltött időt jelenti. Az adott időszak alatt felhasznált tüzelőanyag tekintetében nyomon kell követni a tüzelőanyag típusát és kéntartalmát.

Az alkalmazott kalibrációs módszereket és a használt áramlásmérőkhöz kapcsolódó bizonytalanságot a nyomonkövetési tervben kell meghatározni.

Ha társaság a felhasznált tüzelőanyag mennyiségét térfogategységben (literben) határozza meg, akkor ezt a mennyiséget a tényleges sűrűség értékeinek alkalmazásával tömeggé kell átalakítania. A társaságnak a tényleges sűrűséget az alábbiak egyikével kell meghatároznia:

a) fedélzeti mérőrendszerek;

b) a tüzelőanyag-szállító által a tüzelőanyag-feltöltéskor mért és a számlára vagy a tüzelőanyag szállítólevelére feljegyzett sűrűség.

A tényleges sűrűséget kg/l-ben kell kifejezni és a méréskor fennálló tényleges hőmérsékleten kell meghatározni. Azokban az esetekben, amikor a tényleges sűrűség értékei nem állnak rendelkezésre, a hitelesítő általi értékelést követően az adott tüzelőanyag-típus átlagos sűrűségét kell alkalmazni.

4. D. módszer: Közvetlen szén-dioxid-kibocsátás mérés

Közvetlen szén-dioxid-kibocsátás mérések alkalmazhatók az utak, valamint a tagállamok joghatósága alá tartozó kikötőkben történő szén-dioxid-kibocsátások esetében. A szén-dioxid-kibocsátás tartalmazza a főgépek, segédgépek, gázturbinák, kazánok és semlegesgáz-generátorok által kibocsátott szén-dioxidot. Azon hajók esetén, amelyek tekintetében a jelentés ezt a módszert alkalmazza, a tüzelőanyag-fogyasztás kiszámítása a mért szén-dioxid-kibocsátás és az adott tüzelőanyag vonatkozó kibocsátási tényezője felhasználásával történik.

E módszer alapja az égésterméket kibocsátó kürtőben (kémény) történő szén-dioxid-kibocsátás áramlásának meghatározása az égéstermék szén-dioxid koncentrációjának és az égéstermék áramlásának szorzataként.

Az alkalmazott kalibrációs módszereket és a használt eszközökhöz kapcsolódó bizonytalanságot a nyomonkövetési tervben kell meghatározni.

II. MELLÉKLET

Az egyéb releváns információk nyomonkövetése

A. UTANKÉNTI ALAPÚ NYOMONKÖVETÉS (9. CIKK)

1. Az egyéb releváns információk utankénti alapú nyomonkövetése érdekében (9. cikk (1) bekezdés) a társaságoknak tiszteletben kell tartaniuk az alábbi szabályokat:

   a) az indulás és az érkezés dátumát és időpontját a greenwichi középidő (GMT) alkalmazásával kell megadni. A tengeren töltött időt a kikötőből történő elindulásra és az oda történő megérkezésre vonatkozó információk alapján kell kiszámítani, ami nem tartalmazhatja a horgonyzást;

   b) a megtett út vagy az indulási és az érkezési kikötő közötti legrövidebb út távolsága, vagy a ténylegesen megtett távolság lehet. Az indulási és az érkezési kikötő közötti legrövidebb út távolságának használata esetén konzervatív korrekciós tényezőt kell figyelembe venni annak biztosítása érdekében, hogy a megtett távolságot ne becsüljék alá jelentősen. Az alkalmazott távolságszámítást, valamint – szükség esetén – az alkalmazott korrekciós tényezőt a nyomonkövetési tervben kell meghatározni. A megtett távolságot tengeri mérföldben kell kifejezni;

   c) a fuvarozási tevékenységet a megtett távolság és a szállított rakomány mennyiségének szorzataként kell meghatározni;

   d) személyszállító hajók esetén a szállított rakomány kifejezésére az utasok számát kell figyelembe venni. Minden további hajókategória esetén a szállított rakomány mennyiségét metrikus tonnában vagy adott esetben szabvány köbméterben kell meghatározni;

   e) ro-ro hajók esetén a szállított rakományt a rakományegységek (tehergépjárművek, személygépjárművek stb.) vagy sávméterek száma és a tömegüknek megfelelő alapértékek szorzataként kell meghatározni. Amennyiben a ro-ro hajók által szállított rakomány meghatározására az EN-16258:2012 CEN szabvány „A szállítás (teher és személy) energiaszükségletének és a GHG- (üvegházhatású) gázok kibocsátásának számítási és megadási módszerei” című B. mellékletének megfelelően kerül sor, úgy kell tekinteni, hogy a meghatározás megfelel e rendelet előírásainak.

      E rendelet alkalmazásában a „ro-ro hajó” kifejezés olyan hajót jelent, amelyet „roll-on/roll-off” szállítási egységek szállítására terveztek, illetve amely „roll-on/roll-off” rakomány számára kialakított rakodótereket tartalmaz;

   f) konténerszállító hajók esetén a szállított rakományt a rakomány metrikus tonnában kifejezett össztömege vagy ennek hiányában a 20 láb hosszúságú konténerek (TEU) száma és a tömegüknek megfelelő alapértékek szorzataként kell meghatározni. Amennyiben a konténerszállító hajók által szállított rakomány meghatározására az IMO vonatkozó iránymutatásainak vagy az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény) szerinti eszközöknek megfelelően kerül sor, úgy kell tekinteni, hogy a meghatározás megfelel e rendelet előírásainak.

      E rendelet alkalmazásában a „konténerszállító hajó” kifejezés olyan hajót jelent, amelyet kizárólag konténerek rakodótérben és fedélzeten történő szállítására terveztek;

   g) a személyszállító hajóktól, ro-ro hajóktól és konténerszállító hajóktól eltérő hajókategóriák esetében a szállított rakományt oly módon kell meghatározni, hogy az adott esetben lehetővé tegye a szállított rakomány tömegének és térfogatának, illetve a szállított személyek számának a figyelembevételét. E kategóriák magukban foglalják többek között a tartályhajókat, az ömlesztettáru-szállító hajókat, az általános teherhajókat, a mélyhűtött rakományt szállító hajókat, a járműszállító hajókat és a kombinált áruszállító hajókat.

2. Az 1. pont g) alpontja egységes alkalmazási feltételeinek a biztosítása érdekében a Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján elfogadja az említett pontban említett további hajókategóriákra vonatkozó paramétereket meghatározó technikai szabályokat.

   Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 24. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni, legkésőbb 2016. december 31-ig.

   A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben – adott esetben – felülvizsgálhatja az 1. pont g) alpontjában említett alkalmazandó paramétereket. A Bizottság az említett paramétereket adott esetben annak céljából is felülvizsgálhatja, hogy azok figyelembe vegyék e mellékletnek az 5. cikk (2) bekezdése szerinti módosításait. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 24. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

3. Az 1. és 2. pontban említett szabályok betartása mellett a társaságok úgy is dönthetnek, hogy feltüntetik a hajó jégosztályára és jeges vizeken történő hajózására vonatkozó információkat is.

B. ÉVES ALAPÚ NYOMONKÖVETÉS (10. CIKK)

Az egyéb releváns információk éves alapú nyomonkövetése érdekében a társaságoknak tiszteletben kell tartaniuk az alábbi szabályokat:

A 10. cikk szerint nyomon követendő értékek az adott utankénti adatok összegzésével kerülnek meghatározásra.

Az átlagos energiahatékonyságot legalább az alábbi négy mutató használatával kell nyomon követni: az adott távolságra eső tüzelőanyag-fogyasztás, a fuvarozási tevékenységre eső tüzelőanyag-fogyasztás, az adott távolságra eső szén-dioxid-kibocsátás és a fuvarozási tevékenységre eső szén-dioxid-kibocsátás, amelyeket a következők szerint kell kiszámítani:

adott távolságra eső tüzelőanyag-fogyasztás = éves összes tüzelőanyag-fogyasztás/megtett összes távolság

fuvarozási tevékenységre eső tüzelőanyag-fogyasztás = éves összes tüzelőanyag-fogyasztás/összes fuvarozási tevékenység

adott távolságra eső szén-dioxid-kibocsátás = éves összes szén-dioxid-kibocsátás/összes megtett távolság

fuvarozási tevékenységre eső szén-dioxid-kibocsátás = éves összes szén-dioxid-kibocsátás/összes fuvarozási tevékenység.

A szabályok betartása mellett a társaságok úgy is dönthetnek, hogy feltüntetik a hajó jégosztályára és jeges vizeken történő hajózására vonatkozó információkat, valamint – a nyomonkövetési tervben meghatározott egyéb kritériumok alapján differenciálva – egyéb, a felhasznált tüzelőanyagra és a kibocsátott szén-dioxidra vonatkozó információkat is.

III. MELLÉKLET

A 15. és 16. cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok tekintetében a következő elemeket kell figyelembe venni

A. HITELESÍTÉSI ELJÁRÁSOK

— a hitelesítők hatáskörei,

— a társaságok által a hitelesítőknek átadandó dokumentumok,

— a hitelesítő által végrehajtandó kockázatértékelés,

— a nyomonkövetési terv megfelelőségének az értékelése,

— a kibocsátási jelentés hitelesítése,

— lényegességi küszöb,

— a hitelesítőtől elvárható bizonyosság,

— valótlanságok és eltérések,

— a hitelesítése jelentés tartalma,

— fejlesztési javaslatok,

— a társaság, a hitelesítő és a Bizottság közötti kommunikáció.

B. A HITELESÍTŐK AKKREDITÁLÁSA

— Hogyan lehet kérelmezni a hajózási tevékenységek tekintetében történő akkreditálást,

— hogyan értékelik a nemzeti akkreditáló testületek a hitelesítőket annak céljából, hogy azok akkreditációs tanúsítványt állíthassanak ki,

— hogyan teljesítik a nemzeti akkreditáló testületek az ahhoz szükséges felügyeletet, hogy megerősítsék az akkreditáció érvényben maradását,

— a nemzeti akkreditáló testületekkel szemben annak érdekében támasztott követelmények, hogy hatáskörük legyen a hitelesítőknek a hajózási tevékenységek tekintetében történő akkreditálására, beleértve a harmonizált szabványokra való hivatkozást is.