

II

(Nem jogalkotási aktusok)

RENDELETEK

A BIZOTTSÁG (EU) 2016/2071 FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ RENDELETE

(2016. szeptember 22.)

az (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a szén-dioxid-kibocsátások nyomonkövetési módszerei és az egyéb releváns információk nyomon követésére vonatkozó szabályok tekintetében történő módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról szóló, 2015. április 29-i (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 5. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

- (1) Az (EU) 2015/757 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 nyomon követésére, jelentésére és hitelesítésére vonatkozó szabályokat annak érdekében, hogy költséghatékony módon ösztönözze a tengeri közlekedésből származó szén-dioxid-kibocsátás csökkentését.
- (2) Az (EU) 2015/757 rendelet I. melléklete meghatározza a szén-dioxid-kibocsátás tüzelőanyag-fogyasztáson alapuló nyomon követésének módszereit. Az (EU) 2015/757 rendelet II. melléklete meghatározza az „egyéb releváns információk” nyomon követésére irányadó szabályokat.
- (3) Az (EU) 2015/757 rendelet I. mellékletének A. részében foglaltak értelmében a szén-dioxid-kibocsátást a tüzelőanyag-fogyasztás és a kibocsátási tényező szorzataként kell kiszámítani; a szén-dioxid-kibocsátás meghatározása pedig az ugyanazon melléklet B. részében foglalt A. (a tüzelőanyag szállítólevele és a tüzelőanyag-tartályok időszakos leltárba vétele), B. (a tartálytérben található tüzelőanyag-tartály fedélzeti nyomon követése) és C. (vonatkozó tüzelőanyag-égetési folyamatok áramlásmérővel történő ellenőrzése) nyomonkövetési módszer révén történik. Az új hajók esetében az elért energiahatékonysági tervezési mutató (EEDI) kiszámításának módszereire vonatkozó iránymutatásokról (Guidelines on the method of calculation of the attained Energy Efficiency Design Index [EEDI] for new ships) szóló IMO-határozat ⁽²⁾ alapértékeket határoz meg a hajók fedélzetén használt szabványos tüzelőanyagok kibocsátási tényezői vonatkozásában. Ezek az alapértékek felhasználhatók a hajózásból származó szén-dioxid-kibocsátás kiszámításához. Az, hogy a hajók esetében ezek az alapértékek felhasználhatók szén-dioxid-kibocsátásuknak az (EU) 2015/757 rendelet I. melléklete szerinti nyomon követéséhez és jelentéséhez, biztosítja a rugalmas szabályozói megközelítést és az összehangolt végrehajtást.
- (4) Az A., B. és C. nyomonkövetési módszerek a felvett tüzelőanyag (tüzelőanyag-ellátás) vagy a tüzelőanyag-tartályokban maradó tüzelőanyag mennyiségének meghatározását illetően a tüzelőanyag-sűrűség tényleges értékeinek alkalmazásával a térfogatból tömeggé való átalakításra irányulnak. Az I. melléklet B. része (2) pontja ötödik albekezdésének c) alpontja értelmében a B. nyomonkövetési módszert használó vállalatok a tényleges sűrűséget meghatározhatják egy akkreditált tüzelőanyag-vizsgáló laboratóriumban végzett kísérleti elemzés során

⁽¹⁾ HL L 123., 2015.5.19., 55. o.

⁽²⁾ MEPC 245 (66) 2014.

mért sűrűség alapján, amennyiben ilyen érték rendelkezésre áll. E lehetőségnek az A. és C. módszert használó vállalatokra való kiterjesztése biztosítaná e három nyomonkövetési módszer összehangolt végrehajtását, a 3675:1998 ISO-szabvánnyal ⁽¹⁾ összhangban. Emellett teljes mértékben tükrözné az ágazati gyakorlatot, és fokozná az érintett három módszer szerint nyomon követett tüzelőanyag-fogyasztás összehasonlíthatóságát.

- (5) A „kikötéstől kikötésig” módszer nagyobb egyértelműséget és összehangoltabb megközelítést biztosítana annak vonatkozásában, hogy egy út esetében mi tekinthető a pontos indulási és érkezési időpontnak. Ez pontosítaná az (EU) 2015/757 rendelet II. melléklete A. része (1) pontja a), illetve b) alpontjában említett „tengeren töltött idő” és „megtett út” nyomon követésére használt paramétereket, és tükrözné az ágazati gyakorlatot.
- (6) A hajó energiahatékonysági működési mutatójának (EEOI) önkéntes használatára vonatkozó IMO-iránymutatások ⁽²⁾, valamint az EN 16258 (2012) CEN-szabvány ⁽³⁾ lehetővé teszik a ro-ro hajók esetében a szállított rakománynak a szállítmány tényleges tömege alapján történő nyomon követését és jelentését. E további paraméternek az (EU) 2015/757 rendelet II. melléklete A. része (1) pontja e) alpontjában foglaltak közé való felvétele jobban tükrözné az ágazati gyakorlatot, és így megkönnyítené a nyomon követést.
- (7) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítő szakaszában a szakértőkkel folytatott konzultáció szokásos bizottsági gyakorlatával összhangban az Európai Fenntarthatósági Hajózási Fórum (ESSF) égisze alatt létrejött a hajózásra vonatkozó nyomon követéssel, jelentéssel és hitelesítéssel foglalkozó nyomonkövetési alcsoport. Az alcsoport számos nemzetközi és európai szabványt, nemzetközi szabályt, valamint tudományos és műszaki eredményt azonosított, és javasolta, hogy a rendelet hatályát ezekre is terjesszék ki. Az alcsoport ezen szempontokra vonatkozó ajánlástervezetét az ESSF plenáris ülése 2016. június 28-án elfogadta.
- (8) Az (EU) 2015/757 rendelet I. és II. mellékletét ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az (EU) 2015/757 rendelet I. és II. melléklete e rendelet mellékletének megfelelően módosul.

2. cikk

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

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

Kelt Brüsszelben, 2016. szeptember 22-én.

a Bizottság részéről
az elnök
Jean-Claude JUNCKER

⁽¹⁾ ISO 3675:1998: Ásványolajok és folyékony ásványolajtermékek. A sűrűség laboratóriumi meghatározása. Areométeres módszer.

⁽²⁾ MEPC.1/Circ.684 IMO Guidelines for voluntary use of the ship Energy Efficiency Operational Indicator.

⁽³⁾ A szállítás (teher és személy) energiaszükségletének és a GHG- (üvegházhatású) gázok kibocsátásának számítási és megadási módszerei.

MELLÉKLET

Az (EU) 2015/757 rendelet I. és II. melléklete az alábbiak szerint módosul:

1. Az I. melléklet a következőképpen módosul:

a) Az A. rész helyébe a következő szöveg lép:

„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.

A fedélzeten használt tüzelőanyagok kibocsátási tényezőihez a következő alapértékeket kell alkalmazni:

Tüzelőanyag típusa	Referencia	Kibocsátási tényező (t-CO ₂ /t-tüzelőanyag)
1. Dízel/gázolaj	ISO 8217 DMX-től DMB-ig terjedő fokozatok	3,206
2. Könnyű fűtőolaj	ISO 8217 RMA-tól RMD-ig terjedő fokozatok	3,151
3. Nehéz fűtőolaj	ISO 8217 RME-től RMK-ig terjedő fokozatok	3,114
4. Cseppfolyósított szénhidrogéngáz (LPG)	Propán	3,000
	Bután	3,030
5. Cseppfolyósított földgáz (LNG)		2,750
6. Metanol		1,375
7. Etanol		1,913

Megfelelő kibocsátási tényezőket kell alkalmazni a bio-tüzelőanyagokra, az alternatív nem fosszilis tüzelőanyagokra és más tüzelőanyagokra, amelyek esetében nem határoztak meg alapértékeket.”

b) A B. rész a következőképpen módosul:

i. az 1. pont ötödik bekezdése b) alpontjának helyébe a következő szöveg lép:

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

ii. Az 1. pont ötödik bekezdése a következő c) alponttal egészül ki:

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

iii. A 3. pont negyedik bekezdése b) alpontjának helyébe a következő szöveg lép:

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

iv. A 3. pont negyedik bekezdése a következő c) alponttal egészül ki:

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

2. A II. melléklet A. rész 1. pontja a következőképpen módosul:

a) Az a) alpont első mondata helyébe a következő szöveg lép:

„a kikötőből való elindulás és a kikötőbe való megérkezés dátumát és időpontját a greenwichi középideő (GMT/UTC) alkalmazásával kell megadni;”,

b) A b) alpont utolsó mondata helyébe a következő szöveg lép:

„A megtett távolságot az indító kikötőben található kikötőhely és az érkezési kikötőben található kikötőhely közötti távolság alapján kell meghatározni és tengeri mérföldben kell kifejezni;”,

c) Az e) alpontban az első albekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„ro-ro hajók esetében a szállított rakomány a fedélzeten lévő rakomány tömegét jelenti, melynek meghatározása a következő lehet: tényleges tömeg, a rakományegységek (tehergépjárművek, személygépjárművek stb.) száma vagy az elfoglalt sávméterek száma és a tömegüknek megfelelő alapértékek szorzata”.
