

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2016/802 IRÁNYELVE**(2016. május 11.)****az egyes folyékony tüzelőanyagok kéntartalmának csökkentéséről****(kodifikált 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 folytatott konzultációt követően,

rendes jogalkotási eljárás keretében ⁽²⁾,

mivel:

- (1) Az 1999/32/EK tanácsi irányelvet ⁽³⁾ több alkalommal jelentősen módosították ⁽⁴⁾. Az irányelvet az áttekinthetőség és ésszerűség érdekében célszerű kodifikálni.
- (2) Az Unió környezetvédelmi politikája, amint az a környezeti cselekvési programokban és különösen az 1600/2002/EK európai parlamenti és tanácsi határozattal ⁽⁵⁾ elfogadott hatodik környezetvédelmi cselekvési programban és az 1386/2013/EU európai parlamenti és tanácsi határozattal ⁽⁶⁾ elfogadott hetedik környezetvédelmi cselekvési programban megfogalmazásra került, egyik céljaként a levegő minőségének olyan szintjét kívánja elérni, amely nem jár jelentős negatív hatással és kockázattal az emberi egészségre és a környezetre.
- (3) Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 191. cikkének (2) bekezdése kimondja, hogy az Unió környezetpolitikájának célja a magas szintű védelem, figyelembe véve az Unió különböző régióinak helyzetében mutatkozó különbségeket.
- (4) Ez az irányelv meghatározza az Unióban használt nehéz- fűtőolaj, gázolaj, tengeri hajózásban használatos gázolaj és tengeri hajózásban használatos dízelolaj megengedett maximális kéntartalmát.
- (5) A magas kéntartalmú, tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok hajózáskor való elégetése során történő kibocsátás kén-dioxid és részecske emisszió formájában hozzájárul a levegőszennyezéshez, amelyek ártalmasak az emberi egészségre és a környezetre, és hozzájárulnak a savak lerakódásához. Az ezen irányelvben előírt intézkedések nélkül a hajók által okozott kibocsátás hamarosan meghaladta volna a szárazföldi forrásokból származó kibocsátások mértékét.

⁽¹⁾ HL C 12., 2015.1.15., 117. o.

⁽²⁾ Az Európai Parlament 2016. március 9-i álláspontra (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2016. április 11-i határozata.

⁽³⁾ A Tanács 1999/32/EK irányelve (1999. április 26.) az egyes folyékony tüzelőanyagok kéntartalmának csökkentéséről, valamint a 93/12/EGK irányelv módosításáról (HL L 121., 1999.5.11., 13. o.).

⁽⁴⁾ Lásd a III. melléklet A. részét.

⁽⁵⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1600/2002/EK határozata (2002. július 22.) a hatodik közösségi környezetvédelmi cselekvési program megállapításáról (HL L 242., 2002.9.10., 1. o.).

⁽⁶⁾ 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 (HL L 354., 2013.12.28., 171. o.).

- (6) A savasodás és a légköri kén-dioxid károsítja az érzékeny ökoszisztémákat, csökkenti a biodiverzitást és annak élvezeti értékét, valamint hátrányosan befolyásolja a növénytermesztést és az erdők növekedését. A városokra hulló savas eső jelentős károkat okozhat az épületekben és az építészeti örökségben. A kéndioxid-szennyezés jelentős hatással lehet az emberi egészségre is, különösen a népesség olyan csoportjainál, amelyek légzési betegségekben szenvednek.
- (7) A savasodás határokon áterjedő jelenség, amely uniós, illetve nemzeti vagy helyi megoldásokat igényel.
- (8) A kén-dioxid-kibocsátás hozzájárul az atmoszférában a részecske emisszió kialakulásához.
- (9) A kikötőben horgonyzó hajók által okozott levegőszennyezés számos, az uniós levegőminőségi határértékek betartásán fáradozó kikötővárosban komoly aggodalomra ad okot.
- (10) A tagállamoknak ösztönözniük kell a partmenti villamos energia használatát, mivel a mai hajók villamosenergia-szükségletét általában kisegítő motorokkal biztosítják.
- (11) Az Unió és az egyes tagállamok szerződő felei az Egyesült Nemzetek Szervezete Európai Gazdasági Bizottsága nagy távolságra jutó, országhatárokon áterjedő levegőszennyezésről szóló, 1979. november 13-i egyezményének. Az Egyesült Nemzetek Szervezete Európai Gazdasági Bizottságának a kén-dioxid országhatárokon áterjedő szennyező hatásával foglalkozó második jegyzőkönyve úgy rendelkezik, hogy a Szerződő Felek legalább az első jegyzőkönyvben meghatározott 30 %-os vagy annál nagyobb mértékben csökkentsék a kén-dioxid-kibocsátásukat, és az Egyesült Nemzetek Szervezete Európai Gazdasági Bizottságának második jegyzőkönyve azon az előfeltételre alapul, hogy a kritikus terheléseket és szinteket néhány érzékeny területen továbbra is meg fogja haladni. További, a kén-dioxid-kibocsátások csökkentésére vonatkozó rendelkezésekre lesz szükség. A Szerződő Feleknek ezért további jelentős csökkentéseket kell megvalósítaniuk a kén-dioxid-kibocsátás terén.
- (12) Évtizedek óta az olajban és szénben kis mennyiségben természetesen előforduló ként tekintik a kén-dioxid-kibocsátás legjelentősebb forrásának, ami a „savas eső” egyik legfontosabb kiváltója és számos városi és ipari terület légszennyezettségének egyik legjelentősebb okozója.
- (13) Tanulmányok kimutatták, hogy a tüzelőanyagok kéntartalmának csökkentése révén elért kén-dioxid-kibocsátás mérséklődés előnyei gyakran jelentősen nagyobbak, mint az ipar ezzel az irányelvvel kapcsolatban felmerült becsült költsége. A folyékony tüzelőanyagok kéntartalmának csökkentésére szolgáló technológia létezik és jól megalapozott.
- (14) Az EUMSZ 193. cikkével összhangban ez az irányelv nem tilthatja meg egyetlen tagállam számára sem szigorúbb környezetvédelmi rendelkezések fenntartását vagy bevezetését; hogy ezáltal a korai végrehajtásra ösztönözzön a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok maximális kéntartalma tekintetében, például a SO_x-kibocsátás-ellenőrzési területeken kívüli kibocsátáscsökkentési módszerek alkalmazása révén. Az ilyen rendelkezéseknek összeegyeztethetőnek kell lenniük a Szerződésekkel, és azokról értesíteni kell a Bizottságot.
- (15) A tagállamnak új, szigorúbb védintézkedések bevezetése előtt az (EU) 2015/1535 európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽¹⁾ rendelkezéseivel összhangban tájékoztatnia kell a Bizottságot az intézkedések tervezetéről.
- (16) Az EUMSZ előírja az Unió legkülső régiói, nevezetesen Franciaország tengerentúli megyéi, az Azori-szigetek, Madeira és a Kanári-szigetek különleges jellemzőinek figyelembevételét.
- (17) A nehéz-fűtőolaj kéntartalmának korlátozására tekintettel, azokban a tagállamokban és régiókban, amelyekben a környezet állapota lehetővé teszi, eltérési lehetőség biztosítható.
- (18) A nehéz-fűtőolaj kéntartalmának korlátozására tekintettel, eltérési lehetőség biztosítható olyan tüzelőberendezésekben történő felhasználásokra, amelyek megfelelnek a 2001/80/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben ⁽²⁾ vagy a 2010/75/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽³⁾ V. mellékletében megfogalmazott kibocsátási határértékeknek.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/1535 irányelve (2015. szeptember 9.) a műszaki szabványok és szabályok terén történő információszolgáltatási eljárás és az információs társadalom szolgáltatásaira vonatkozó szabályok megállapításáról (HL L 241., 2015.9.17., 1. o.).

⁽²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2001/80/EK irányelve (2001. október 23.) a nagy tüzelőberendezésekből származó egyes szennyező anyagok levegőbe történő kibocsátásának korlátozásáról (HL L 309., 2001.11.27., 1. o.).

⁽³⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2010/75/EU irányelve (2010. november 24.) az ipari kibocsátásokról (a környezetszennyezés integrált megelőzése és csökkentése) (HL L 334., 2010.12.17., 17. o.).

- (19) Az olajfinomító üzemek tüzelőberendezései esetében, amelyekre nem terjed ki az ezen irányelv 3. cikke (2) bekezdésének d) pontja vagy 3. cikke (3) bekezdésének c) pontja, az átlagos kén-dioxid-kibocsátás nem haladhatja meg a 2001/80/EK irányelvben vagy a 2010/75/EU irányelv V. mellékletében vagy ezen irányelvek jövőbeni módosításaiban meghatározott határértéket. Ennek az irányelvnek az alkalmazása során a tagállamoknak annak tudatában kell eljárniuk, hogy a 2. cikkben említett tüzelőanyagoktól eltérő tüzelőanyagokkal történő helyettesítés nem növelheti a savképző szennyező anyagok kibocsátását.
- (20) 2008-ban a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) határozatot fogadott el az 1978. évi jegyzőkönyvvel módosított, a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló 1973. évi nemzetközi egyezményt (a továbbiakban: MARPOL) módosító 1997. évi jegyzőkönyv VI. mellékletének módosításáról, amely a hajókról történő levegőszennyezés megelőzésére vonatkozó szabályokat tartalmaz. A MARPOL módosított VI. melléklete 2010. július 1-jén lépett hatályba.
- (21) A MARPOL módosított VI. melléklete többek között a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok kéntartalmára vonatkozó szigorúbb határértékeket vezet be a SO_x-kibocsátás-ellenőrzési területeken (2010. július 1-jétől 1,00 %, 2015. január 1-jétől pedig 0,10 %), valamint a SO_x-kibocsátás-ellenőrzési területeken kívül is (2012. január 1-jétől 3,50 %, 2020. január 1-jétől pedig elvileg 0,50 %). A legtöbb tagállam nemzetközi kötelezettségeivel összhangban köteles előírni, hogy a hajók 2010. július 1-jétől maximum 1,00 %-os kéntartalmú tüzelőanyagot használjanak a SO_x-kibocsátás-ellenőrzési területeken. A nemzetközi jognak való megfelelés és az új, globális szintű szabványok Unióban történő megfelelő végrehajtásának biztosítása érdekében ennek az irányelvnek összhangban kell lennie a MARPOL módosított VI. mellékletével. A hajók által a tüzelőanyag vagy a technológia tekintetében való megfelelés érdekében használt tüzelőanyagok minimális minőségi követelményének biztosítása érdekében meg kell tiltani a 3,50 tömegszázalékos általános szabványt meghaladó kéntartalmú, tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok használatát az Unióban, kivéve a kibocsátáscsökkentési módszereket zárt rendszerekben alkalmazó hajók ellátására szánt tüzelőanyagokat.
- (22) A MARPOL VI. mellékletét az IMO eljárásaival módosítani lehet a SO_x-kibocsátás-ellenőrzési területek tekintetében. Abban az esetben, ha további változtatások – ideértve a mentességeket is – kerülnek bevezetésre a MARPOL VI. mellékletében a SO_x-kibocsátás-ellenőrzési területekre meghatározott határértékek alkalmazása tekintetében, a Bizottságnak minden ilyen változtatást meg kell vizsgálnia, és szükség esetén haladéktalanul be kell nyújtania a szükséges javaslatot az EUMSZ rendelkezéseinek megfelelően ennek az irányelvnek a SO_x-kibocsátás-ellenőrzési területekre vonatkozó IMO-szabványokkal való maradéktalan összhangba hozatala érdekében.
- (23) Az új kibocsátás-ellenőrzési területek bevezetésekor a MARPOL VI. melléklete szerinti IMO-eljárást kell alkalmazni, és az adott esetet környezetvédelmi és gazdasági indokokon és tudományos adatokon alapuló, megfelelő alátámasztással kell igazolni.
- (24) A MARPOL módosított VI. melléklete 18. szabályának megfelelően a tagállamoknak gondoskodniuk kell annak biztosításáról, hogy az ennek az irányelvnek megfelelő, tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok rendelkezésre álljanak.
- (25) Tekintettel a környezetvédelmi politikák és a hajók által okozott kibocsátások globális vetületére, nagyra törő kibocsátási szabványokat kell globális szinten előírni.
- (26) Az Unió a SO_x kibocsátásra érzékeny területek hatékonyabb védelmét és az üzemanyagolaj normál kibocsátási határértékeinek csökkentését fogja továbbra is javasolni IMO-nál.
- (27) A személyhajók többnyire a kikötőkben vagy a tengerpartközeli területeken üzemelnek, így az emberi egészségre és a környezetre gyakorolt hatásuk jelentős. A kikötők környékén és a partvidékeken a levegőminőség javítása érdekében e hajóknak mindaddig 1,50 % maximális kéntartalmú, tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagokat kell használniuk, amíg a tagállamok parti tengerein, kizárólagos gazdasági övezeteikben és környezetszennyezés-ellenőrzési térségeikben közlekedő valamennyi hajóra vonatkozóan szigorúbb szabványok kerülnek alkalmazásra.
- (28) Azon új motortechnológiákra való áttérés megkönnyítése érdekében, amelyek alkalmasak lehetnek a tengeri ágazat kibocsátásainak további jelentős csökkentésére, a Bizottságnak további lehetőségeket kell megvizsgálnia, hogy lehetővé tegye és ösztönözze a gázmeghajtású motorok hajókon történő alkalmazását.
- (29) Ezen irányelv célkitűzéseinek eléréséhez megfelelően gondoskodni kell a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok kéntartalmára vonatkozó kötelezettségek teljesítéséről. Az 1999/32/EK irányelv végrehajtása során szerzett tapasztalatok alapján ezen irányelv megfelelő végrehajtása érdekében szigorúbb ellenőrzési és végrehajtási rendszerre van szükség. A tagállamoknak ezért gondoskodniuk kell a forgalomba hozott vagy a hajók fedélzetén használt, tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagokból történő megfelelően gyakori és pontos mintavételről, valamint a hajónaplók és szállítólevelek rendszeres ellenőrzéséről. A tagállamoknak létre kell hozniuk továbbá az ezen irányelv rendelkezéseinek be nem tartása esetén alkalmazandó hatékony, arányos és visszatartó erejű szankciók rendszerét. Az információk átláthatóbbá tétele érdekében rendelkezni kell arról is, hogy a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok helyi szállítóinak nyilvántartását nyilvánosan hozzáférhetővé tegyék.

- (30) A tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagokra vonatkozó alacsony kéntartalom-határértékek betartása – különösen a SO_x-kibocsátás-ellenőrzési területeken – azzal járhat, hogy – legalábbis rövid távon – jelentősen emelkedik az ilyen tüzelőanyagok ára, ami negatívan érintheti a rövid távú tengeri szállítás versenyképességét a többi szállítási móddal szemben, valamint a SO_x-kibocsátás-ellenőrzési területekkel- határos országok iparának versenyképességére is hatással lehet. Az érintett ágazatok megfelelési költségeinek csökkentése érdekében megfelelő megoldásokra, például a tüzelőanyag tekintetében való megfelelésnél költséghatékonyabb megfelelési módszerekre, valamint szükség szerint támogatásra van szükség. A Bizottság – többek között a tagállami jelentésekre támaszkodva – szorosan figyelemmel kell, hogy kísérje az új tüzelőanyag-minőségi szabványok hajózási ágazatban való bevezetésének hatásait, különös tekintettel a tengeri szállításról a szárazföldi szállításra történő lehetséges modális váltásra, és szükség esetén meg kell tennie az e folyamattal szemben ható megfelelő intézkedésekre vonatkozó javaslatokat.
- (31) Fontos korlátozni a tengeri szállításról a szárazföldi szállításra történő modális váltást, mivel a közúti fuvarozás arányának emelkedése sok esetben az Unió éghajlatváltozással kapcsolatos célkitűzéseivel ellentétes hatást fejtene ki, és növelné a forgalmi torlódások számát.
- (32) A kén-dioxid-kibocsátás csökkentésére irányuló új követelményekkel kapcsolatos költségek a tengeri szállításról a szárazföldi szállításra történő modális váltást eredményezhetnek, és e modális váltás negatív hatást gyakorolhat az iparágak versenyképességére. A modális váltás kockázatának minimalizálása érdekében a Bizottságnak a célzott segítségnyújtáshoz teljes mértékben ki kell használnia olyan eszközöket, mint a Marco Polo és a transzeurópai közlekedési hálózat. A tagállamok szükségesnek ítélik, hogy az állami támogatásokra vonatkozóan alkalmazandó szabályokkal összhangban támogatást nyújtsanak az ezen irányelv által érintett gazdasági szereplők számára.
- (33) A környezetvédelemre nyújtott állami támogatásokra vonatkozó meglévő iránymutatásokkal összhangban, és azok jövőbeni módosításainak sérelme nélkül a tagállamok állami támogatást nyújthatnak az ezen irányelv által érintett gazdasági szereplők számára, ideértve a meglévő hajók utólagos beszerelési- vagy átalakítási műveleteit is, amennyiben e támogató intézkedések az EUMSZ 107. és 108. cikkének megfelelően a belső piaccal összeegyeztethetők, különösen a környezetvédelemre nyújtott állami támogatásokra vonatkozóan alkalmazandó iránymutatásokra tekintettel. Ezzel összefüggésben a Bizottság figyelembe veheti, hogy bizonyos kibocsátáscsökkentési módszerek alkalmazása túlmutat ezen irányelv követelményein, amennyiben nemcsak a kén-dioxid-kibocsátást, hanem egyéb kibocsátásokat is csökkent.
- (34) Elő kell segíteni a kibocsátáscsökkentési módszerekhez való hozzáférést. Ezek a módszerek – amennyiben nincs jelentős negatív hatásuk a környezetre, például a tengeri ökoszisztémára, és kifejlesztésük a megfelelő jóváhagyási és ellenőrzési mechanizmusok szerint történt – legalább ugyanakkora vagy nagyobb kibocsátáscsökkentésre képesek, mint amilyen az alacsony kéntartalmú tüzelőanyagok használatával érhető el. Az Uniónak el kell ismernie a már ismert alternatív módszereket, például a füstgáztisztító fedélzeti berendezések alkalmazását, a tüzelőanyagok és cseppfolyósított földgáz keverékének, vagy a bioüzemanyagoknak a használatát. Ösztönözni kell az új kibocsátáscsökkentési módszerek tesztelését és kifejlesztését, egyéb okok mellett annak érdekében, hogy korlátozzák a tengeri szállításról a szárazföldi szállításra történő modális váltást.
- (35) A kibocsátáscsökkentési módszerek a kibocsátások jelentős csökkentésének potenciális lehetőségét hordozzák magukban. A Bizottságnak ezért elő kell mozdítania e technológiák tesztelését és kifejlesztését, többek között egy olyan, társfinanszírozásban részesített program létrehozásának megfontolásával, amely az iparággal közösen végrehajtandó, és a hasonló programok – például a Tiszta Égbolt (Clean Sky) program – során alkalmazott elveken alapul.
- (36) A Bizottságnak a tagállamokkal és az érintett gazdasági szereplőkkel együttműködve tovább kell fejlesztenie a „Környezetszennyező kibocsátások csökkentése a tengeri szállításban és a fenntartható vízi közlekedést biztosító eszköztár” című, 2011. szeptember 16-i bizottsági szolgálati munkadokumentumban meghatározott intézkedéseket.
- (37) A nyersolaj, kőolajszármazékok és egyéb szénhidrogének ellátásának akadályoztatása esetén az adott tagállam területén a Bizottság engedélyezheti magasabb határérték alkalmazását.
- (38) A tagállamoknak ki kell alakítaniuk az ezen irányelv rendelkezései betartásának megfelelő ellenőrzésére szolgáló mechanizmusokat. A folyékony tüzelőanyagok kéntartalmáról szóló jelentést be kell nyújtani a Bizottság részére.
- (39) Ezért az összehangoltabb jelentéstétel érdekében a jelentések tartalmát és formátumát részletesebben meg kell határozni ebben az irányelvben.

- (40) A Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a kibocsátáscsökkentési módszerekre vonatkozó ekvivalens kibocsátási értékek és az említett módszerek használatára vonatkozó kritériumok módosítása tekintetében az ezen irányelv I. és II. mellékletének a tudományos és műszaki fejlődéshez való igazítása és a vonatkozó IMO-eszközökkel való szigorú összhang biztosítása céljából, továbbá az ezen irányelv 2. cikke a)–e) és p) pontjának, 13. cikke (2) bekezdése b) pontja i. alpontjának és 13. cikke (3) bekezdésének módosítása tekintetében a rendelkezéseknek a tudományos és műszaki fejlődéshez való igazítása céljából. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munka során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is. A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elkészítésekor és szövegezésékor a Bizottságnak gondoskodnia kell a vonatkozó dokumentumoknak az Európai Parlament és a Tanács részére történő egyidejű, időben történő és megfelelő továbbításáról.
- (41) Ezen irányelv végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek ⁽¹⁾ megfelelően kell gyakorolni.
- (42) A 2099/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽²⁾ által létrehozott, a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság segítséget nyújthat a Bizottságnak a 96/98/EK tanácsi irányelv ⁽³⁾ hatálya alá nem tartozó kibocsátáscsökkentési módszerek jóváhagyásához kapcsolódóan.
- (43) Ezen irányelv végrehajtása szempontjából fontos szerepe van a hatékony, arányos és visszatartó erejű szankcióknak. A tagállamoknak e szankciók körébe oly módon kiszámított bírságokat kell felvenniük, amelynek révén e bírságok az elkövetőket legalább a jogsértésből eredő gazdasági előnyüktől megfosztják, és mértékük ismétlődő jogsértések esetén fokozatosan emelkedik. A tagállamoknak a szankciókra vonatkozó rendelkezésekről értesíteniük kell a Bizottságot.
- (44) Ez az irányelv nem érinti a III. melléklet B. részében meghatározott irányelveknek a nemzeti jogba történő átültetésére vonatkozó határidőkkel kapcsolatos tagállami kötelezettségeket,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Cél és hatály

(1) Ezen irányelv célja az egyes folyékony tüzelőanyagok elégetése során keletkező kén-dioxid-kibocsátás csökkentése, és ezáltal e kibocsátások emberre és a környezetre gyakorolt káros hatásának csökkentése.

(2) Az egyes kőolaj-eredetű folyékony tüzelőanyagok elégetése során keletkező kén-dioxid-kibocsátás csökkentése az azok kéntartalmára vonatkozó korlátozások bevezetésével valósítható meg a tagállamok területén, a parti tengereiken, a kizárólagos gazdasági övezeteikben és a környezetszennyezés-ellenőrzési térségekben történő felhasználásuk feltételeként.

Az egyes kőolaj-eredetű folyékony tüzelőanyagok kéntartalmára vonatkozó, ezen irányelvben megfogalmazott korlátozások azonban nem vonatkoznak az alábbi termékekre:

- a) a kutatási és kísérleti célokra használt tüzelőanyagok;
- b) az elégetés előtt feldolgozandó tüzelőanyagok;
- c) az olajfinomítás során feldolgozandó tüzelőanyagok;
- d) az Unió legkülső régióiban történő felhasználásra és forgalomba hozatalra szánt tüzelőanyagok, amennyiben az érintett tagállamok biztosítják, hogy azokban a régiókban:
 - i. betartják a levegőminőségre vonatkozó szabványokat;
 - ii. nem használnak olyan nehézőlaj-alapú tüzelőanyagokat, amelyek kéntartalma meghaladja a 3 tömegszázalékot;

⁽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 2099/2002/EK rendelete (2002. november 5.) a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) létrehozásáról, valamint a tengeri közlekedés biztonságáról és a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló rendeletek módosításáról (HL L 324., 2002.11.29., 1. o.).

⁽³⁾ A Tanács 96/98/EK irányelve (1996. december 20.) a tengerészeti felszerelésekről (HL L 46., 1997.2.17., 25. o.).

- e) a hadihajókon és egyéb katonai alkalmazásban levő hajókon használt tüzelőanyagok; mindazonáltal, az ilyen hajók üzemelését vagy működési képességét nem akadályozó megfelelő intézkedések elfogadásával minden tagállam köteles törekedni annak biztosítására, hogy ezek a hajók az ésszerűség és gyakorlatiasság keretein belül az ezen irányelvben foglaltakkal összhangban járjanak el;
- f) a kifejezetten a hajó biztonsága érdekében vagy a tengeri életmentés céljából a hajón felhasznált tüzelőanyagok;
- g) a hajóban vagy berendezésében okozott károk miatt felhasznált tüzelőanyagok, amennyiben minden szükséges intézkedést megtesznek a káresemény bekövetkezése után a túlzott kibocsátás elkerülése, illetve minimalizálása érdekében, valamint a lehető leghamarabb megteszik a szükséges intézkedéseket a kár helyrehozatala érdekében. Ez a rendelkezés nem alkalmazható, ha a tulajdonos vagy a parancsnok károkozási szándékkal, illetve gondatlanul cselekedett;
- h) az 5. cikk sérelme nélkül, a hajók fedélzetén a 8. és a 10. cikkel összhangban lévő kibocsátáscsökkentési módszerek alkalmazásával felhasznált tüzelőanyagok.

2. cikk

Fogalommeghatározás

Ezen irányelv alkalmazásában:

- a) „nehéz fűtőolaj”:
 - i. a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok kivételével bármely, ásványolaj eredetű folyékony tüzelőanyag, amely a 2710 19 51–2710 19 68, a 2710 20 31, a 2710 20 35, vagy 2710 20 39 KN-kód alá tartozik; vagy
 - ii. a b) pontban meghatározott gázolaj és a c), d) és e) pontban meghatározott tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok kivételével bármely, ásványolaj eredetű folyékony tüzelőanyag, amely lepárlási határértékeiből adódóan a tüzelőanyag rendeltetésű nehézőlajok kategóriájába tartozik, és amelynek – az ASTM D86 módszer szerint – 250 °C-os hőmérsékleten (veszteségekkel együtt) 65 térfogatszázaléka párlódik le. Amennyiben a lepárlás nem határozható meg az ASTM D86 módszerrel, úgy a kőolajszármazék nehéz fűtőolajnak minősül;
 - b) „gázolaj”:
 - i. a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok kivételével bármely, ásványolaj eredetű folyékony tüzelőanyag, amely a 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 47, 2710 19 48, 2710 20 17 vagy 2710 20 19 KN-kód alá tartozik; vagy
 - ii. a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok kivételével bármely, ásványolaj eredetű folyékony tüzelőanyag, amelynek – az ASTM D86 módszer szerint – 250 °C-os hőmérsékleten (veszteségekkel együtt) 65 térfogatszázaléka, 350 °C-os hőmérsékleten pedig (veszteségekkel együtt) 85 térfogatszázaléka párlódik le.
- E fogalommeghatározás nem foglalja magában 98/70/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾ 2. cikkének 2. pontjában meghatározott dízelüzemanyagokat. E fogalommeghatározás szintén nem foglalja magában a nem a közúti forgalomban részt vevő gépjárművekhez és a mezőgazdasági vontatókhoz használt tüzelőanyagokat;
- c) „tengeri hajózásban használatos tüzelőanyag”: bármely ásványolaj eredetű folyékony tüzelőanyag, amelynek rendeltetése a hajón történő felhasználás, vagy amelyet a hajón használnak fel, beleértve az ISO 8217 meghatározás szerinti tüzelőanyagokat is. Magában foglal minden olyan ásványolaj eredetű folyékony tüzelőanyagot, amelyet 97/68/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽²⁾ 2. cikkében és a 94/25/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽³⁾ 1. cikkének (3) bekezdésében meghatározott belvízi hajókon vagy kedvtelési célú vízi járműveken használnak fel, amikor ezek a vízi járművek a tengeren tartózkodnak;
 - d) „tengeri hajózásban használatos dízelolaj”: bármely olyan tengeri hajózásban használatos tüzelőanyag, amely az ISO 8217 I. sz. táblázatában a DMB fokozatra meghatározott tartományba esik, a kéntartalomra való hivatkozás kivételével;
 - e) „tengeri hajózásban használatos gázolaj”: bármely olyan tengeri hajózásban használatos tüzelőanyag, amely az ISO 8217 I. sz. táblázatában a DMX, DMA és DMZ fokozatra meghatározott tartományba esik, a kéntartalomra való hivatkozás kivételével;

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 98/70/EK irányelve (1998. október 13.) a benzin és a dízelüzemanyagok minőségéről, valamint a 93/12/EGK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 350., 1998.12.28., 58. o.).

⁽²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 97/68/EK irányelve (1997. december 16.) a nem közúti mozgó gépekbe és berendezésekbe szánt belső égésű motorok gáz- és szilárd halmazállapotú szennyező anyag-kibocsátása elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről (HL L 59., 1998.2.27., 1. o.).

⁽³⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 94/25/EK irányelve (1994. június 16.) a kedvtelési célú vízi járművekre vonatkozó tagállami törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések közelítéséről (HL L 164., 1994.6.30., 15. o.).

- f) „MARPOL”: az 1978. évi jegyzőkönyvvel módosított, a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló 1973. évi nemzetközi egyezmény;
- g) „a MARPOL VI. melléklete”: a MARPOL-hoz az 1997. évi jegyzőkönyvvel csatolt, „Rendelkezések a hajókról történő levegőszennyezés megelőzése érdekében” című melléklet;
- h) „SOx-kibocsátás-ellenőrzési területek”: a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) által a MARPOL VI. mellékletében ilyennek minősített tengerszakaszok;
- i) „személyhajók”: azon hajók, amelyek 12-nél több utast szállítanak; utasnak minősül minden személy, kivéve:
- a kapitányt, a legénység tagját vagy más, a hajó fedélzetén annak kereskedelmi tevékenységével kapcsolatos bármely minőségben alkalmazott vagy foglalkoztatott személyt; és
 - az egyévesnél fiatalabb gyermek;
- j) „rendszeres szolgáltatás”: azon utasszállító hajók közlekedése, amelyek átkelő forgalmat bonyolítanak le ugyanazon két vagy több kikötő között, vagy utazások sorát bonyolítják le egy adott kikötőből ki és vissza, közben kikötés nélkül:
- nyilvános menetrend szerint; vagy
 - olyan rendszeres vagy gyakori átkelésekkel, hogy azok menetrend szerinti közlekedésnek tekinthetők;
- k) „hadihajó”: az a hajó, amely valamely állam fegyveres erőihez tartozik, az adott állam hadihajóinak külső megkülönböztető jelzését viseli, az adott állam kormánya által megfelelő megbízással ellátott parancsnok irányítása alatt áll, és neve szerepel a megfelelő szolgálati jegyzéken vagy azzal egyenértékű nyilvántartásban, továbbá legénysége függelmileg a reguláris fegyveres erők irányítása alá tartozik;
- l) „kikötőben horgonyzó hajó”: az a hajó, amelyet a berakodás, kirakodás valamint az utasok ki- és beszállása idejére biztonságosan kikötnek, vagy lehorgonyoznak az Unió egyik kikötőjében, beleértve azt az időt is, amelyet nem a rakományhoz kapcsolódó műveletekkel töltenek;
- m) „forgalomba hozatal”: belső égésű motorokhoz tengeri hajózásban használatos tüzelőanyag harmadik személyek részére történő szállítása vagy rendelkezésre bocsátása fizetés ellenében vagy ingyenesen, a tagállamok joghatóságán belül bárhol. Nem tartozik ide a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyag exportra történő biztosítása vagy ilyen célú rendelkezésre bocsátása a tartályhajók rakterében;
- n) „legkülső régiók”: Franciaország tengerentúli megyéi, az Azori-szigetek, Madeira és a Kanári-szigetek, az EUMSZ 349. cikke szerint;
- o) „kibocsátáscsökkentési módszer”: bármely olyan, a hajóba szerelt alkatrész, anyag, eszköz vagy berendezés, vagy egyéb eljárás, alternatív tüzelőanyag vagy megfelelési módszer, amelyet az alacsony kéntartalmú, az ezen irányelvben meghatározott követelményeknek megfelelő, tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok helyett használnak, és amely ellenőrizhető, számszerűsíthető és kikényszeríthető;
- p) „ASTM módszer”: az Amerikai Anyagvizsgáló Társaság által az ásványolaj termékekre és kenőanyagokra vonatkozó szabványos meghatározások és egyéb előírások 1976. évi kiadásában meghatározott módszerek;
- q) „tüzelőberendezés”: minden olyan műszaki berendezés, amelyben tüzelőanyagot égetnek a keletkezett hő felhasználása céljából.

3. cikk

A nehézolaj-alapú tüzelőanyagok maximális kéntartalma

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy a területükön ne lehessen 1,00 tömegszázalékot meghaladó kéntartalmú nehézfűtőolajat használni.
- (2) Amennyiben az illetékes hatóságok megfelelő módon ellenőrzik a kibocsátásokat, az (1) bekezdés 2015. december 31-ig nem vonatkozik a nehéz-fűtőolajok alábbi felhasználására:
- azokban a tüzelőberendezésekben, amelyek a 2001/80/EK irányelv hatálya alá tartoznak, amelyek az említett irányelv 4. cikkének (1) vagy (2) bekezdése, vagy 4. cikke (3) bekezdése a) pontjának hatálya alá esnek, és amelyek betartják az említett irányelvben az ilyen létesítmények számára előírt kén-dioxid-kibocsátási határértékeket;
 - azokban a tüzelőberendezésekben, amelyek a 2001/80/EK irányelv hatálya alá tartoznak, amelyek az említett irányelv 4. cikke (3) bekezdése b) pontjának és 4. cikke (6) bekezdésének hatálya alá esnek, és amelyek havi átlagos kén-dioxid-kibocsátása nem haladja meg az 1 700 mg/Nm³ értéket, a száraz füstgázok 3 térfogat-százalékos oxigéntartalma mellett;

- c) azokban a tüzelőberendezésekben, amelyek nem tartoznak az a) és a b) pont hatálya alá, és amelyek havi átlagos kén-dioxid-kibocsátása nem haladja meg az 1 700 mg/Nm³ értéket, a száraz füstgázok 3 térfogat-százalékos oxigéntartalma mellett;
- d) azokban a finomítóknál történő elégetés, ahol a finomító összes létesítményére vonatkoztatott, a felhasznált tüzelőanyag-tól vagy tüzelőanyag -kombinációtól független havi átlagos kén-dioxid-kibocsátása nem haladja meg az 1 700 mg/Nm³ értéket, a száraz füstgázok 3 térfogat-százalékos oxigéntartalma mellett, de kizárva azokat az égetőüzemeket, amelyek az a) és a b) pont hatálya alá tartoznak, valamint a gázturbinákat és gázmotorokat.
- (3) Amennyiben az illetékes hatóságok megfelelő módon ellenőrzik a kibocsátásokat, az (1) bekezdés 2016. január 1-jétől nem vonatkozik a nehéz-fűtőolajok alábbi felhasználására:

- a) azokban a tüzelőberendezésekben, amelyek a 2010/75/EU irányelv III. fejezetének hatálya alá esnek, és amelyek betartják az említett irányelv V. mellékletében az ilyen létesítményekre meghatározott kén-dioxid-kibocsátási határértékeket, vagy amennyiben ezek a kibocsátási határértékek az említett irányelv értelmében nem alkalmazhatók, azokban a tüzelőberendezésekben, amelyek kén-dioxid-kibocsátása nem haladja meg az 1 700 mg/Nm³ értéket, a száraz füstgázok 3 térfogat-százalékos oxigéntartalma mellett;
- b) azokban a tüzelőberendezésekben, amelyek nem tartoznak az a) pont hatálya alá, és amelyek havi átlagos kén-dioxid-kibocsátása nem haladja meg az 1 700 mg/Nm³ értéket, a száraz füstgázok 3 térfogat-százalékos oxigéntartalma mellett;
- c) azokban a finomítóknál történő elégetés, ahol a finomító összes létesítményére vonatkoztatott, a felhasznált tüzelőanyag-tól vagy tüzelőanyag -kombinációtól független havi átlagos kén-dioxid-kibocsátása nem haladja meg az 1 700 mg/Nm³ értéket, a száraz füstgázok 3 térfogat-százalékos oxigéntartalma mellett, de kizárva azokat az égetőüzemeket, amelyek az a) pont hatálya alá tartoznak, valamint a gázturbinákat és gázmotorokat.

A tagállamok meghozzák a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy az (1) bekezdésben meghatározott kénkoncentrációnál több ként tartalmazó nehéz fűtőolajat használó tüzelőberendezések ne működhessenek az illetékes hatóság által kiadott, a kibocsátási határértékeket meghatározó engedély nélkül.

4. cikk

A gázolaj maximális kéntartalma

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

5. cikk

A tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok maximális kéntartalma

A tagállamok biztosítják, hogy a területükön ne lehessen a 3,50 tömegszázalékot meghaladó kéntartalmú, tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagot használni, kivéve a 8. cikk hatálya alá tartozó, zárt rendszerekben működő, kibocsátáscsökkentési módszereket alkalmazó hajók ellátására szánt tüzelőanyagokat.

6. cikk

A tagállamok parti tengerein, kizárólagos gazdasági övezeteiben és környezetszennyezés-ellenőrzési térségeiben, ideértve a SO_x-kibocsátás-ellenőrzési területeket, valamint az uniós kikötőkbe irányuló vagy onnan kiinduló rendszeres szolgálatot nyújtó személyhajók által használt, tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok maximális kéntartalma

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

- a) 2014. június 18-tól 3,50 %;
- b) 2020. január 1-jétől 0,50 %.

Ez a bekezdés minden, bármely lobogó alatt hajózó hajóra vonatkozik, beleértve azokat is, amelyek útvonala az Unión kívülről indul, e cikk (2) és (5) bekezdése és a 7. cikk sérelme nélkül.

(2) A tagállamok megtesznek minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy a SO_x-kibocsátás-ellenőrzési területekre eső parti tengereiken, kizárólagos gazdasági övezeteikben és környezetszennyezés-ellenőrzési térségeikben ne lehessen az alábbi értékű tömegszázalékot meghaladó kéntartalmú tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagokat használni:

- a) 2014. december 31-ig 1,00 %;
- b) 2015. január 1-jétől 0,10 %.

Ez a bekezdés minden, bármely lobogó alatt hajózó hajóra vonatkozik, beleértve azokat is, amelyek útvonala az Uniótól indul.

A Bizottság megfelelően figyelembe veszi a MARPOL VI. melléklete szerinti, a SO_x-kibocsátás-ellenőrzési területeken alkalmazandó követelmények bármely jövőbeli változását, és szükség esetén haladéktalanul megtesz minden helyénvaló javaslatot ezen irányelv e változásoknak megfelelő módosítása érdekében.

(3) A (2) bekezdés alkalmazásának kezdő időpontja a kijelölés hatálybalépését követő 12 hónap minden olyan tenger-szakasz tekintetében, beleértve a kikötőket is, amelyet az IMO a MARPOL VI. mellékletének 14. szabályának (3) bekezdése b) alpontjával összhangban a SO_x-kibocsátás-ellenőrzési területének kijelöl.

(4) Az (2) bekezdésben foglaltak végrehajtásáért a tagállamok felelősek, legalább:

- a saját lobogójuk alatt hajózó hajók tekintetében, és
- a SO_x-kibocsátás-ellenőrzési területeivel határos tagállamok esetében, az azok kikötőiben tartózkodó, bármely lobogó alatt hajózó hajók tekintetében.

A tagállamok a nemzetközi tengerjog értelmében további végrehajtási intézkedéseket hozhatnak az egyéb hajók vonatkozásában is.

(5) A tagállamok megtesznek minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy 2020. január 1-jéig a SO_x-kibocsátás-ellenőrzési területeken kívül eső parti tengereik, kizárólagos gazdasági övezeteik és környezetszennyezés-ellenőrzési térségeik területén az Unió kikötőibe irányuló vagy onnan kiinduló rendszeres szolgáltatást nyújtó személyhajók ne használhassanak 1,50 tömegszázalékot meghaladó kéntartalmú, tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagokat.

A tagállamok felelőssége e követelmény végrehajtása legalább a saját lobogójuk alatt hajózó hajóik tekintetében, és – amíg a kikötőikben tartózkodnak – bármely lobogó alatt hajózó hajó tekintetében.

(6) A tagállamok megkövetelik a hajónaplók pontos vezetését, beleértve a tüzelőanyagcsere-műveleteket is.

(7) A tagállamok törekednek annak biztosítására, hogy rendelkezésre álljanak az ezen irányelvnek megfelelő, tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok, és tájékoztatják a Bizottságot arról, hogy az ilyen tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok a kikötőikben és tölthelyeiken rendelkezésre állnak.

(8) Ha egy tagállam azt állapítja meg, hogy egy hajó nem tartja be az ezen irányelvnek megfelelő, tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagokra vonatkozó előírásokat, akkor ezen tagállam illetékes hatósága jogosult előírni, hogy a hajó:

- a) mutassa be a feljegyzéseket arról, hogy milyen intézkedéseket tett e szabványok betartása érdekében; és
- b) bizonyítsa, hogy útiterve szerint megkísérelte az ezen irányelvnek megfelelő, tengeri hajózásban használatos megfelelő tüzelőanyag beszerzését, és hogy – amennyiben az a tervezett beszerzési helyen nem volt beszerezhető – intézkedéseket tett annak megállapítására, hogy hol található az ezen irányelvnek megfelelő, tengeri hajózásban használatos tüzelőanyag beszerezhetőségének alternatív forrásai, valamint hogy legjobb erőfeszítései ellenére sem sikerült az ezen irányelvnek megfelelő, tengeri hajózásban használatos tüzelőanyaghoz jutnia, mert ilyen megvásárolható, tengeri hajózásban használatos tüzelőanyag nem állt rendelkezésre.

A hajót nem lehet az előírások betartásának biztosítása érdekében az eredeti útvonalától való eltérésre vagy útjának indokolatlan késleltetésére kényszeríteni.

Ha a hajó rendelkezésre bocsátja az első albekezdésben említett információkat, akkor az érintett tagállam figyelembe vesz minden érdemleges körülményt és bemutatott bizonyítékot a megfelelő további lépések megállapítása érdekében, ideértve azt is, hogy eltekint az ellenőrző intézkedésektől.

A hajó köteles a lobogója szerinti tagállamot és a célkikötő illetékes hatóságát értesíteni, ha nem tud az ezen irányelvnek megfelelő, tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagot beszerezni.

A kikötő szerinti tagállam értesíti a Bizottságot, ha egy hajó bizonyítékot szolgáltatott arra vonatkozóan, hogy az ezen irányelvnek megfelelő, tengeri hajózásban használatos tüzelőanyag nem állt rendelkezésére.

(9) A MARPOL VI. mellékletének 18. szabályával összhangban a tagállamok kötelesek:

- a) a nyilvánosság számára hozzáférhető nyilvántartást vezetni a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok helyi szállítóiról;
- b) biztosítani, hogy a területükön értékesített valamennyi, tengeri hajózásban használatos tüzelőanyag kéntartalmát a tartálytér szállítójegyével dokumentálják, az átvevő hajó képviselője által aláírt lepecsételt minta kíséretében;
- c) intézkedéseket tenni a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok azon szállítóival szemben, akiről bebizonyosodott, hogy olyan tüzelőanyagot szállítottak, amely nem felelt meg a tartálytér szállítójegyén szereplő előírásnak;
- d) biztosítani, hogy helyreigazító intézkedéseket tegyenek a nem megfelelő, tengeri hajózásban használatos tüzelőanyag megfelelővé tételére.

(10) A tagállamok biztosítják, hogy a területükön ne lehessen olyan tengeri hajózásban használatos dízelolajat forgalomba hozni, amelynek kéntartalma meghaladja az 1,50 tömegszázalékot.

7. cikk

Az uniós kikötőkben horgonyzó hajók által használt, tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok maximális kéntartalma

(1) A tagállamok megtesznek minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy az uniós kikötőkben horgonyzó hajók ne használjanak olyan tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagot, amelynek a kéntartalma meghaladja a 0,1 tömegszázalékot, és hogy a hajók legénysége elegendő idővel rendelkezzen ahhoz, hogy a kikötőbe való megérkezés után a lehető leghamarabb, és a továbbindulás előtt a lehető legkésőbb elvégezhessek az adott esetben szükséges tüzelőanyagcserét.

A tagállamok megkövetelik a tüzelőanyagcsere időpontjának hajónaplóban történő rögzítését.

(2) Az (1) bekezdést nem kell alkalmazni:

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

(3) A tagállamok biztosítják, hogy a területükön ne lehessen olyan tengeri hajózásban használatos gázolajat forgalomba hozni, amelynek kéntartalma meghaladja a 0,10 tömegszázalékot.

8. cikk

Kibocsátáscsökkentési módszerek

(1) A tagállamok az e cikk (2) és (4) bekezdésében foglaltaknak megfelelően engedélyezik, hogy minden, bármely lobogó alatt hajózó hajó alkalmazhasson kibocsátáscsökkentési módszereket a kikötőkben, parti tengereiken, kizárólagos gazdasági övezeteik és környezetszennyezés-ellenőrzési térségeik területén a 6. és 7. cikk követelményeinek megfelelő, tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok helyett.

(2) Azoknak a hajóknak, amelyek az (1) bekezdésben említett kibocsátáscsökkentési módszereket alkalmazzák, folyamatosan legalább azzal azonos mértékű kén-dioxidkibocsátás-csökkentést kell elérniük, amelyet a 6. és 7. cikk követelményeinek megfelelő, tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok használatával el lehet érni. Az ekvivalens kibocsátási értékeket az I. melléklettel összhangban kell meghatározni.

(3) A tagállamok a kibocsátáscsökkentés alternatív megoldásaként elősegítik, hogy a dokkban tartózkodó hajók a szárazföldi áramellátó rendszereket használják.

(4) Az (1) bekezdésben említett kibocsátáscsökkentési módszereknek meg kell felelniük a II. mellékletben említett eszközökben meghatározott kritériumoknak.

(5) Amennyiben az a kibocsátáscsökkentési módszerek tekintetében elért tudományos és műszaki fejlődésre tekintettel indokolt, valamint a vonatkozó eszközökkel és az IMO által elfogadott szabványokkal való szigorú összhang biztosítása mellett a Bizottság:

- a) felhatalmazást kap arra, hogy a 16. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az I. és II. melléklet módosítása tekintetében;
- b) adott esetben a kibocsátások monitoringjára vonatkozó részletes rendelkezéseket tartalmazó, végrehajtási jogi aktusokat fogad el. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 17. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

9. cikk

A kibocsátáscsökkentési módszerek használatának jóváhagyása a tagállamok lobogója alatt hajózó hajók fedélzetén

(1) A 96/98/EK irányelv hatálya alá tartozó kibocsátáscsökkentési módszereket az említett irányelvvel összhangban kell jóváhagyni.

(2) Az e cikk (1) bekezdésének hatálya alá nem tartozó kibocsátáscsökkentési módszereket a 2099/2002/EK rendelet 3. cikke (2) bekezdésében meghatározott eljárással összhangban kell jóváhagyni, az alábbiakra figyelemmel:

- a) az IMO által kidolgozott iránymutatások;
- b) a 10. cikk szerint végrehajtott próbák eredményei;
- c) a környezetre gyakorolt hatás, beleértve a megvalósítható kibocsátáscsökkentést, valamint a zárt kikötők, horgonyzóhelyek és folyótorkolatok ökoszisztémáira gyakorolt hatás; valamint
- d) az ellenőrzés és felülvizsgálat megvalósíthatósága.

10. cikk

Új kibocsátáscsökkentési módszerek kipróbálása

A tagállamok – szükség esetén más tagállamokkal együttműködve – jóváhagyhatják a saját lobogójuk alatt vagy a joghatóságuk alá tartozó tengerszakaszokon közlekedő hajókon elvégzett kibocsátáscsökkentési módszerek kipróbálását. E próbák során nem kötelező a 6. és 7. cikkekben előírt követelményeknek megfelelő, tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok használata, amennyiben:

- a) a Bizottságot és minden érintett, kikötővel rendelkező államot legalább hat hónappal a próbák megkezdése előtt írásban értesítenek;
- b) a próbákra vonatkozó engedélyek érvényességi időtartama nem haladja meg a 18 hónapot;
- c) a próbákban részt vevő valamennyi hajó hamisíthatatlan berendezést használ a füstcsövön történő gázkibocsátás folyamatos ellenőrzésére, és azt a próbák teljes időtartama alatt használja;
- d) valamennyi részt vevő hajó legalább akkora kibocsátáscsökkentést ér el, amely nem kisebb az ezen irányelvben meghatározott, a tüzelőanyag kéntartalmára vonatkozó határértéknél;
- e) a kibocsátáscsökkentési módszer alkalmazásából adódóan a próbák ideje alatt keletkezett hulladékok kezelése céljából megfelelő hulladékkezelési rendszert alkalmaznak a helyszínen;
- f) a próbák teljes időtartamára kiterjedő hatásvizsgálatot végeznek a tengeri környezetre, különösen a zárt kikötők, horgonyzóhelyek és folyótorkolatok ökoszisztémáira gyakorolt hatásról; és
- g) a próbák lezárását követő hat hónapon belül a teljes eredményt a Bizottság rendelkezésére kell bocsátani, és nyilvánosan hozzáférhetővé kell tenni.

11. cikk

Pénzügyi intézkedések

A tagállamok pénzügyi intézkedéseket fogadhatnak el az ezen irányelv által érintett gazdasági szereplők javára, amennyiben az ilyen pénzügyi intézkedések összhangban vannak az állami támogatásokra vonatkozóan alkalmazandó és az e téren elfogadandó szabályokkal.

12. cikk

Az tüzelőanyagok ellátásában bekövetkező változás

Amennyiben a nyersolaj, a kőolajszármazékok és egyéb szénhidrogének ellátásában bekövetkezett hirtelen változás esetén a tagállam számára problémát okoz a 3. és a 4. cikk szerinti határértékek alkalmazása, akkor a tagállam értesíti arról a Bizottságot. A Bizottság hat hónapot meg nem haladó időtartamra engedélyezheti annak a tagállamnak a területén magasabb határértékek alkalmazását. A határozatáról értesíti a Tanácsot és a tagállamokat. A határozattal kapcsolatban egy hónapon belül bármely tagállam a Tanácshoz fordulhat. A Tanács két hónapon belül minősített többség útján eltérő határozatot fogadhat el.

13. cikk

Mintavétel és elemzés

(1) A tagállamoknak minden szükséges intézkedést meg kell tenniük annak érdekében, hogy mintavétellel ellenőrizzék, hogy a felhasznált tüzelőanyagok kéntartalma megfelel-e a 3–7. cikknek. A mintavételezést a tüzelőanyag maximális kéntartalmára vonatkozó korlátozás hatálybalépésének napján kell megkezdeni. A mintavételezést megfelelő gyakorisággal és rendszerességgel, valamint elegendő mennyiségben, olyan módon kell végezni, hogy a minták reprezentatívak legyenek a vizsgált tüzelőanyag tekintetében és – a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok esetében – a megfelelő tengerszakaszokon és kikötőkben tartózkodó vízi járművek által használt tüzelőanyag tekintetében. A minták elemzését indokolatlan késedelem nélkül el kell végezni.

(2) A tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok esetében az alábbi mintavételezési, elemzési és ellenőrzési módszereket kell használni:

a) a hajónaplók és szállítólevelek ellenőrzése; és

b) szükség esetén az alábbi mintavételezési és elemzési módszerek:

- i. mintavétel a hajókon elégetésre szánt tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagból annak a hajóhoz történő szállítása közben, az IMO Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának (MEPC) 182(59). számú határozata értelmében 2009. július 17-én elfogadott, a MARPOL módosított VI. mellékletében foglaltaknak való megfelelés ellenőrzésére vonatkozó, a fűtőolajból történő mintavételre vonatkozó iránymutatásokkal összhangban, valamint a tüzelőanyag kéntartalmának elemzése; vagy
- ii. mintavétel és kéntartalom-elemzés a tartályokban tárolt fedélzeti használatra szánt tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagból, amennyiben technikailag és gazdaságilag megvalósítható, valamint lepecsételt fedélzeti tüzelőanyag-mintákból.

(3) A kéntartalom meghatározására elfogadott referencia-módszer az ISO 8754 (2003) vagy az EN ISO 14596: 2007 módszer.

Annak megállapítására, hogy a hajók fedélzetére szállított és az ott használt, tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok megfelelnek-e a 4–7. cikkben előírt kéntartalom-határértékeknek, a MARPOL VI. mellékletének VI. függelékében meghatározott tüzelőanyag-ellenőrzési eljárást kell alkalmazni.

(4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy végrehajtási jogi aktusokat fogadjon el az alábbiak tekintetében:

a) a mintavételezés gyakorisága;

b) a mintavételezés módszerei;

c) a megvizsgált tüzelőanyagokból vett reprezentatív minták meghatározása.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 17. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

14. cikk

Jelentés és felülvizsgálat

(1) A 13. cikkel összhangban végzett mintavételezés, elemzés és ellenőrzés eredményei alapján a tagállamoknak minden év június 30-ig jelentést kell benyújtaniuk a Bizottság részére az ezen irányelvben meghatározott, kéntartalomra vonatkozó szabványok előző év során való betartásáról.

Az e bekezdés első albekezdésével összhangban kézhez kapott jelentések, valamint az ezen irányelvnek megfelelő, tengeri hajózásban használatos tüzelőanyag rendelkezésre állásának hiányáról szóló, a tagállamok által a 6. cikk (8) bekezdés ötödik albekezdésének megfelelően tett bejelentések alapján a Bizottság az e bekezdés első albekezdésében említett időponttól számított 12 hónapon belül jelentést készít és tesz közzé ezen irányelv végrehajtásáról. A Bizottság felméri, hogy szükség van-e ezen irányelv vonatkozó rendelkezéseinek további szigorítására, és e célból adott esetben megteszi a megfelelő jogalkotási javaslatokat.

(2) A Bizottság 2013. december 31-ig – adott esetben jogalkotási javaslatokkal kísért – jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. A Bizottság a jelentésében fontolóra veszi a levegőszennyezés csökkentésének potenciális lehetőségeit, többek között az alábbiakat: az (1) és (3) bekezdésekkel összhangban benyújtott éves jelentések; a levegő-minőség, a savasodás mért adatai; a tüzelőanyagköltségek; a lehetséges gazdasági hatások, a modális váltás megfigyelt tendenciái; valamint a hajók által okozott kibocsátások csökkentése terén elért előrehaladás.

(3) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el az (1) bekezdésben említett jelentésben feltüntetendő információkra és a jelentés formátumára vonatkozóan. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 17. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

15. cikk

A tudományos és műszaki fejlődéshez való hozzáigazítás

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 16. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a 2. cikk a)–e) és p) pontjának, a 13. cikk (2) bekezdés b) pontja i. alpontjának és a 13. cikk (3) bekezdésének a tudományos és műszaki fejlődéshez való hozzáigazítására vonatkozóan. Az ilyen módosítások nem eredményezhetnek közvetlen változást sem ezen irányelv hatálya tekintetében, sem pedig a tüzelőanyagok kéntartalmára vonatkozóan ezen irányelvben meghatározott határértékek tekintetében.

16. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

(1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit ez a cikk határozza meg.

(2) A Bizottságnak a 8. cikk (5) bekezdésében és a 15. cikkben említett felhatalmazása ötéves időtartamra szól 2012. december 17-től kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam vége előtt jelentést készít a felhatalmazásról. Amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbított legkésőbb három hónappal az egyes időtartamok vége előtt, akkor a felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 8. cikk (5) bekezdésében és a 15. cikkben 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 az Európai Parlamentet és a Tanácsot e jogi aktus elfogadásáról.

(5) A 8. cikk (5) bekezdése és a 15. cikk értelmében elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő három 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 három hónappal meghosszabbodik.

17. cikk

A bizottsági eljárás

(1) A Bizottság munkáját egy 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 nyilvánított véleményt, a Bizottság nem fogadhatja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

18. cikk

Szankciók

A tagállamok megállapítják az ezen irányelv alapján elfogadott nemzeti rendelkezések megsértése esetén alkalmazandó szankciókat.

A megállapított szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük, és magukban foglalhatnak oly módon kiszámított bírságokat, amelynek révén e bírságok az elkövetőket legalább az első bekezdésben említett nemzeti rendelkezések megsértéséből eredő gazdasági előnyüktől megfosztják, és amely révén e bírságok mértéke ismétlődő jogsértések esetén fokozatosan emelkedik.

19. cikk

Hatályon kívül helyezés

A III. melléklet A. részében említett irányelvekkel módosított 1999/32/EK irányelv hatályát veszti, a III. melléklet B. részében említett irányelveknek a nemzeti jogba történő átültetésére vonatkozó határidőkkel kapcsolatos tagállami kötelezettségeket nem érintve.

A hatályon kívül helyezett irányelvre történő hivatkozásokat ezen irányelvre való hivatkozásnak kell tekinteni, és a IV. mellékletben szereplő megfelelési táblázattal összhangban kell értelmezni.

20. cikk

Hatálybalépés

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

21. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Strasbourgban, 2016. május 11-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök
M. SCHULZ

a Tanács részéről
az elnök
J.A. HENNIS-PLASSCHAERT

I. MELLÉKLET

**EKVIVALENS KIBOCSÁTÁSI ÉRTÉKEK A 8. CIKK (2) BEKEZDÉSÉBEN EMLÍTETT KIBOCSÁTÁSCSÖK-
KENTÉSI MÓDSZEREK ESETÉBEN**

A tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok kéntartalmának az ezen irányelv 6. és 7. cikkében és a MARPOL VI. mellékletének 14.1. és 14.4. rendelkezésében említett értékei, illetve a 8. cikk (2) bekezdésében említett megfelelő kibocsátási határértékek:

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

Megjegyzés:

- A kibocsátási arány határértékei csak kőolajalapú párlat vagy maradék fűtőolaj használata esetén használhatók.
- Indokolt esetekben, amikor a CO₂ koncentrációját füstgáztisztító-berendezés (EGC-egység) csökkenti, a koncentráció mérhető a füstgáztisztító-berendezés bemeneténél, feltéve, hogy e módszer helyessége egyértelműen kimutatható.

II. MELLÉKLET

A 8. CIKK (4) BEKEZDÉSÉBEN HIVATKOZOTT KIBOCSÁTÁSCSÖKKENTÉSI MÓDSZEREK HASZNÁLATÁNAK KRITÉRIUMAI

A 8. cikkben hivatkozott kibocsátáscsökkentési módszereknek adott esetben legalább az alábbi eszközökben meghatározott kritériumoknak meg kell felelniük:

Kibocsátáscsökkentési módszer	Használati kritériumok
A tengeri hajózásban használatos tüzelőanyag, illetve a párolgási gáz keveréke	Bizottság 2010/769/EU határozata ⁽¹⁾
Füstgáztisztító rendszerek	2009. július 17-én elfogadott MEPC.184(59) sz. határozat A MEPC.184(59) számú határozat 10.1.6.1. pontjában említett "vegyszeranyagokkal, adalékokkal, készítményekkel és ezen anyagok helyben létrehozott keverékeivel működő füstgáztisztító-berendezésekből származó mosóvíz" nem juttatható a tengervízbe – zárt kikötőkben, horgonyzóhelyeken és folyótorkolatokban sem –, kivéve, ha a hajó üzemeltetője kimutatja, hogy a vízkiürítés semmilyen negatív következménnyel és kockázattal sem jár az emberi egészségre és a környezetre. Ha a felhasznált vegyi anyag nátronlúg, akkor elegendő, ha a mosóvíz megfelel a MEPC.184(59) számú határozatban előírt kritériumoknak, és pH-értéke nem magasabb, mint 8,0.
Bioüzemanyagok	A 2009/28/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽²⁾ meghatározása szerinti, a vonatkozó CEN és ISO szabványoknak megfelelő bioüzemanyagok használata. A bioüzemanyagok és a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok keverékeinek meg kell felelniük az ezen irányelv 5. cikkében, 6. cikkének (1), (2) és (5) bekezdésében, valamint 7. cikkében a kéntartalomra vonatkozóan előírt szabványoknak.

⁽¹⁾ A Bizottság 2010/769/EU határozata (2010. december 13.) a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok kéntartalmáról szóló 2005/33/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv által módosított, az egyes folyékony tüzelőanyagok kéntartalmának csökkentéséről szóló 1999/32/EK tanácsi irányelv 4b. cikke követelményeinek megfelelő, a tengeri hajózásban használatos, alacsony kéntartalmú tüzelő- és üzemanyagok alkalmazására alternatívát jelentő, technológiai módszerek cseppfolyósított földgázt szállító hajók általi használatára vonatkozó kritériumok meghatározásáról (HL L 328., 2010.12.14., 15. o.).

⁽²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2009/28/EK irányelve (2009. április 23.) a megújuló energiaforrásból előállított energia támogatásáról, valamint a 2001/77/EK és a 2003/30/EK irányelv módosításáról és azt követő hatályon kívül helyezéséről (EGT-vonatkozású szöveg) (HL L 140., 2009.6.5., 16. o.).

III. MELLÉKLET

A. RÉSZ

A hatályon kívül helyezett irányelv és módosításai
(lásd a 19. cikket)

A Tanács 1999/32/EK irányelve
(HL L 121., 1999.5.11., 13. o.)

Az Európai Parlament és a Tanács 1882/2003/EK rendelete
(HL L 284., 2003.10.31., 1. o.)

Csak a melléklet 19. pontja

Az Európai Parlament és a Tanács 2005/33/EC irányelve
(HL L 191., 2005.7.22., 59. o.)

Az Európai Parlament és a Tanács 219/2009/EK rendelete
(HL L 87., 2009.3.31., 109. o.)

Csak a melléklet 3.4 pontja

Az Európai Parlament és a Tanács 2009/30/EK irányelve
(HL L 140., 2009.6.5., 88. o.)

Csak a 2. cikk

Az Európai Parlament és a Tanács 2012/33/EU irányelve
(HL L 327., 2012.11.27., 1. o.)

B. RÉSZ

A belső jogba való átültetésre vonatkozó határidők
(lásd a 19. cikket)

Irányelv	Az átültetés határideje
1999/32/EK	2000. július 1.
2005/33/EK	2006. augusztus 11.
2009/30/EK	2010. december 31.
2012/33/EU	2014. június 18.

IV. MELLÉKLET

MEGFELELÉSI TÁBLÁZAT

1999/32/EK irányelv	Ez az irányelv
1. cikk, (1) bekezdés	1. cikk, (1) bekezdés
1. cikk, (2) bekezdés, második albekezdés, bevezető szövegrész	1. cikk, (2) bekezdés, második albekezdés, bevezető szövegrész
1. cikk, (2) bekezdés, második albekezdés, a), b) és c) pont	1. cikk, (2) bekezdés, második albekezdés, a), b) és c) pont
1. cikk, (2) bekezdés, második albekezdés, d) pont, bevezető szövegrész	1. cikk, (2) bekezdés, második albekezdés, d) pont, bevezető szövegrész
1. cikk, (2) bekezdés, második albekezdés, d) pont, első franciabekezdés	1. cikk, (2) bekezdés, második albekezdés, d) pont, i. alpont
1. cikk, (2) bekezdés, második albekezdés, d) pont, második franciabekezdés	1. cikk, (2) bekezdés, második albekezdés, d) pont, ii. alpont
1. cikk, (2) bekezdés, második albekezdés, e)–h) pont	1. cikk, (2) bekezdés, második albekezdés, e)–h) pont
2. cikk, bevezető szövegrész	2. cikk, bevezető szövegrész
2. cikk, 1. pont	2. cikk, a) pont
2. cikk, 1. pont, első franciabekezdés	2. cikk, a) pont, i. alpont
2. cikk, 1. pont, második franciabekezdés	2. cikk, a) pont, ii. alpont
2. cikk, 2. pont	2. cikk, b) pont
2. cikk, 2. pont, első franciabekezdés	2. cikk, b) pont, i. alpont
2. cikk, 2. pont, második franciabekezdés	2. cikk, b) pont, ii. alpont
2. cikk, 2. pont, befejező szövegrész	2. cikk, b) pont, befejező szövegrész
2. cikk, 3. pont	2. cikk, c) pont
2. cikk, 3a. pont	2. cikk, d) pont
2. cikk, 3b. pont	2. cikk, e) pont
2. cikk, 3c. pont	2. cikk, f) pont
2. cikk, 3d. pont	2. cikk, g) pont
2. cikk, 3e. pont	2. cikk, h) pont
2. cikk, 3f. pont	2. cikk, i) pont
2. cikk, 3 g. pont	2. cikk, j) pont
2. cikk, 3h. pont	2. cikk, k) pont
2. cikk, 3i. pont	2. cikk, l) pont
2. cikk, 3k. pont	2. cikk, m) pont
2. cikk, 3 l. pont	2. cikk, n) pont
2. cikk, 3 m. pont	2. cikk, o) pont
2. cikk, 4. pont	2. cikk, p) pont
2. cikk, 5. pont	2. cikk, q) pont
3. cikk	3. cikk
3a. cikk	5. cikk

1999/32/EK irányelv	Ez az irányelv
4. cikk	4. cikk
4a. cikk, (1) bekezdés	6. cikk, (2) bekezdés
4a. cikk, (1a) bekezdés	6. cikk, (1) bekezdés
4a. cikk, (2) bekezdés	6. cikk, (3) bekezdés
4a. cikk, (3) bekezdés	6. cikk, (4) bekezdés
4a. cikk, (4) bekezdés	6. cikk, (5) bekezdés
4a. cikk, (5) bekezdés	6. cikk, (6) bekezdés
4a. cikk, (5a) bekezdés	6. cikk, (7) bekezdés
4a. cikk, (5b) bekezdés	6. cikk, (8) bekezdés
4a. cikk, (6) bekezdés	6. cikk, (9) bekezdés
4a. cikk, (7) bekezdés	6. cikk, (10) bekezdés
4b. cikk	7. cikk
4c. cikk, (1) és (2) bekezdés	8. cikk, (1) és (2) bekezdés
4c. cikk, (2a) bekezdés	8. cikk, (3) bekezdés
4c. cikk, (3) bekezdés	8. cikk, (4) bekezdés
4c. cikk, (4) bekezdés	8. cikk, (5) bekezdés
4d. cikk	9. cikk
4e. cikk	10. cikk
4f. cikk	11. cikk
5. cikk	12. cikk
6. cikk, (1) bekezdés	13. cikk, (1) bekezdés
6. cikk, (1a) bekezdés	13. cikk, (2) bekezdés
6. cikk, (2) bekezdés	13. cikk, (3) bekezdés
6. cikk, (1b) bekezdés	13. cikk, (4) bekezdés
7. cikk, (1) és (2) bekezdés	14. cikk, (1) és (2) bekezdés
7. cikk, (1a) bekezdés	14. cikk (3) bekezdés
7. cikk, (3) bekezdés	—
7. cikk, (4) bekezdés	15. cikk
9. cikk	17. cikk
9a. cikk	16. cikk
10. cikk	—
11. cikk, (1) bekezdés	18. cikk, első bekezdés
11. cikk, (2) bekezdés	18. cikk, második bekezdés
—	19. cikk
12. cikk	20. cikk

1999/32/EK irányelv	Ez az irányelv
13. cikk	21. cikk
I. és II. melléklet	I. és II. melléklet
—	III. melléklet
—	IV. melléklet