

2022. október 19., szerda

P9_TA(2022)0367

Fenntartható tengeri üzemanyagok (Fuel EU tengeri kezdeményezés) *I**

Az Európai Parlament 2022. október 19-én elfogadott módosításai a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri közlekedésben való alkalmazásáról, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatához (COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD)) ⁽¹⁾

(Rendes jogalkotási eljárás: első olvasat)

(2023/C 149/13)

Módosítás 1**Rendelethez irányuló javaslat****1 preambulumbekkezdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

- (1) A tengeri közlekedés volumenét tekintve az EU külkereskedelmének mintegy 75 %-át, az EU belső kereskedelmének pedig 31 %-át teszi ki. **Ugyanakkor az Európai Gazdasági Térség kikötőibe irányuló vagy onnan kiinduló hajóforgalom a közlekedésből származó teljes uniós szén-dioxid-kibocsátás mintegy 11 %-áért és az összes uniós szén-dioxid-kibocsátás 3–4 %-áért felelős.** Évente 400 millió utas száll hajóra vagy lép partra az uniós kikötőkben, köztük mintegy 14 millió utas üdülőhajókon. A tengeri közlekedés ezért az európai közlekedési rendszer alapvető eleme, és döntő szerepet játszik az európai gazdaságban. A tengeri közlekedési piacon fokozott verseny folyik az uniós és nem uniós gazdasági szereplők között, így e piacon elengedhetetlen **az** egyenlő versenyfeltételek biztosítása. A tengeri közlekedési piac és gazdasági szereplőinek stabilitása és jóléte egy olyan világos és harmonizált szakpolitikai kereten alapul, amelyben a tengeri fuvarozók, kikötők és az ágazat egyéb szereplői az esélyegyenlőség alapján folytathatják tevékenységüket. Piaci torzulások megjelenése esetén fennáll annak a veszélye, hogy a hajóüzemeltetők vagy kikötők hátrányos helyzetbe kerülnek a tengeri közlekedési ágazatban vagy más közlekedési ágazatokban tevékenykedő versenytársakhoz képest. Ez pedig a tengeri közlekedési ágazat versenyképességének csökkenéséhez, valamint a polgárok és a vállalkozások konnektivitásának csökkenéséhez vezethet.

Módosítás

- (1) A tengeri közlekedés volumenét tekintve az EU külkereskedelmének mintegy 75 %-át, az EU belső kereskedelmének pedig 31 %-át teszi ki. Évente 400 millió utas száll hajóra vagy lép partra az uniós kikötőkben, köztük mintegy 14 millió utas üdülőhajókon. A tengeri közlekedés ezért az európai közlekedési rendszer alapvető eleme, és döntő szerepet játszik az európai gazdaságban. A tengeri közlekedési piacon fokozott verseny folyik az uniós és nem uniós gazdasági szereplők között, így e piacon elengedhetetlen **a globálisan** egyenlő versenyfeltételek biztosítása. A tengeri közlekedési piac és gazdasági szereplőinek stabilitása és jóléte egy olyan világos és harmonizált szakpolitikai kereten alapul, amelyben a tengeri fuvarozók, kikötők és az ágazat egyéb szereplői az esélyegyenlőség alapján folytathatják tevékenységüket. Piaci torzulások megjelenése esetén fennáll annak a veszélye, hogy a hajóüzemeltetők vagy kikötők hátrányos helyzetbe kerülnek a tengeri közlekedési ágazatban vagy más közlekedési ágazatokban tevékenykedő versenytársakhoz képest. Ez pedig a tengeri közlekedési ágazat versenyképességének **csökkenéséhez, a munkahelyek számának** csökkenéséhez, valamint a polgárok és a vállalkozások konnektivitásának csökkenéséhez vezethet.

⁽¹⁾ Az ügyet az 59. cikk (4) bekezdésének negyedik albekezdése alapján visszautalták az illetékes bizottsághoz intézményközi tárgyalások céljából (A9-0233/2022).

2022. október 19., szerda

Módosítás 2

Rendeletre irányuló javaslat

1 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1a) A tengerhasznosítási ágazat 2 millió európai foglalkoztat, és 149 milliárd euróval járul hozzá a gazdasághoz. A hajózási ágazatban megtermelt minden egymillió euro után 1,8 millió euro érték keletkezik az uniós gazdaság más területein ^(1a).

^(1a) Az Európai Közösség Hajótulajdonosainak Szövetsége „The Economic Value of the EU Shipping Industry” (Az uniós hajózási ágazat gazdasági értéke) c. jelentése (2020).

Módosítás 3

Rendeletre irányuló javaslat

1 b preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1b) A tengeri szállítás a legkörnyezetkímélőbb szállítási mód, amelynek esetében a szállított áruk tonnánkénti üvegházhatásúgáz-kibocsátása jelentősen alacsonyabb a többi közlekedési módhoz képest ^(1a). Ugyanakkor az Európai Gazdasági Térség kikötőibe irányuló vagy onnan kiinduló hajóforgalom a közlekedésből származó teljes uniós szén-dioxid-kibocsátás mintegy 11 %-áért és az összes uniós szén-dioxid-kibocsátás 3-4 %-áért felelős. Ha nem kerül sor további intézkedésre, a tengeri közlekedésből származó szén-dioxid-kibocsátás várhatóan növekedni fog. Az (EU) 2021/1119 rendeletben foglaltaknak megfelelően valamennyi gazdasági ágazatnak hozzá kell járulnia ahhoz, hogy az ÜHG-kibocsátást legkésőbb 2050-ig gyorsan nulla nettó ÜHG-kibocsátásra csökkentsék. Ezért elengedhetetlen, hogy az Unió ambiciózus pályát határozzon meg a tengerhasznosítási ágazat gyors ökológiai átállásához, amely hozzájárulna a zöld technológiák, szolgáltatások és megoldások terén betöltött globális vezető szerepének fenntartásához és további előmozdításához, valamint a kapcsolódó értékláncokon belüli munkahelyteremtés további ösztönzéséhez, a versenyképesség megőrzése mellett.

^(1a) Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség tanulmánya (2020) <https://www.eea.europa.eu/publications/rail-and-waterborne-transport>

2022. október 19., szerda

Módosítás 4

Rendeletre irányuló javaslat

2 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

- (2) A Párizsi Megállapodás szerinti uniós éghajlat-politikai kötelezettségvállalás fokozása és a klímasemlegesség 2050-ig történő elérése érdekében, valamint a politikai kötelezettségvállalás jogi kötelezettséggé alakítása érdekében a Bizottság elfogadta a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és az (EU) 2018/1999 rendelet (európai klímarendelet) módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló (módosított) javaslatot ⁽¹⁹⁾, valamint az „Európa 2030. évi éghajlat-politikai törekvésének fokozása” című **közleményt** ⁽²⁰⁾. Ez magában foglalja azt a célkitűzést is, hogy 2030-ra az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-kal csökkenjen az üvegházhatású gázok (ÜHG) kibocsátása. Ennek megfelelően különböző kiegészítő szakpolitikai eszközökre van szükség a fenntartható módon előállított megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok használatának **ösz-tönzéséhez**, többek között a tengeri közlekedési ágazatban is. A későbbi, rohamosabb változások előkészítéseként a szükséges **technológiafejlesztésnek** és **-kiépítésnek** 2030-ig meg kell **történnie**.

⁽¹⁹⁾ COM(2020)0563.

⁽²⁰⁾ COM(2020)0562.

Módosítás

- (2) A Párizsi Megállapodás szerinti uniós éghajlat-politikai kötelezettségvállalás fokozása és a klímasemlegesség **leg-később** 2050-ig történő elérése érdekében, valamint a politikai kötelezettségvállalás jogi kötelezettséggé alakítása érdekében a Bizottság elfogadta a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és az (EU) 2018/1999 rendelet (európai klímarendelet) ⁽¹⁹⁾ módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló (módosított) javaslatot¹⁹, valamint az „Európa 2030. évi éghajlat-politikai törekvésének fokozása” című **közle-ményt** ⁽²⁰⁾. Ez magában foglalja azt a célkitűzést is, hogy 2030-ra az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-kal csökkenjen az üvegházhatású gázok (ÜHG) kibocsátása. Ennek megfelelően különböző kiegészítő szakpolitikai eszközökre van szükség a fenntartható módon előállított megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok **nagy mennyiségben történő előállításának és** használatának **előmozdításához és felgyorsításához**, többek között a tengeri közlekedési ágazatban is, **a technológiai semlegesség elvének tiszteletben tartása mellett**. A későbbi, rohamosabb változások előkészítéseként a szükséges **technológiafejlesztést és -kiépítést a lehető leghamarabb támogatni kell, és annak** 2030-ig meg kell **kezdődnie**. Alapvető fontosságú továbbá az **innováció előmozdítása és a kialakulóban lévő és jövőbeli innovációk – például a kialakulóban lévő alternatív üzemanyagok, a környezetbarát tervezés, a bioalapú anyagok, a szélmeghajtás és a széllel segített meghajtás – kutatásának támogatása**.

⁽¹⁹⁾ COM(2020)0563.

⁽²⁰⁾ COM(2020)0562.

2022. október 19., szerda

Módosítás 5

Rendeletre irányuló javaslat

2 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

- (2a) Az LNG valószínűleg átmeneti szerepet fog játszani a tengeri közlekedésben, lehetővé téve a kibocsátásmentes alternatívákra való fokozatos átállást, különösen ott, ahol jelenleg nem létezik gazdaságilag életképes, kibocsátásmentes erőátviteli technológia. Az intelligens és fenntartható mobilitási stratégiáról szóló közlemény rámutat arra, hogy a kibocsátásmentes tengerjáró hajók 2030-ra alkalmassá válnak a piaci bevezetésre. A hajók hosszú élettartama miatt a flottaátalakításnak fokozatosan kell történnie. A közlekedési üzemanyagokat, például az LNG-t egyre inkább dekarbonizálni kell például cseppfolyósított biometánnal (bio-LNG) vagy megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású, szintetikus gáz-halmazállapotú e-üzemanyagokkal (e-gáz) való keveréssel.

2022. október 19., szerda

Módosítás 6

Rendeletre irányuló javaslat

3 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

- (3) A tüzelőanyagok esetében a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagokra, valamint helyettesítő energiaforrásokra való átállással összefüggésben az EU tengeri közlekedési piacán alapvetően fontos biztosítani a megfelelő működést és a tisztességes versenyt a tengeri hajózásban használatos és a hajóüzemeltetők költségeinek jelentős részét kitevő tüzelőanyagok tekintetében. Az uniós tagállamok tüzelőanyag-szükségletei közötti különbségek jelentősen befolyásolhatják a hajóüzemeltetők gazdasági teljesítményét, és negatív hatást gyakorolhatnak a piaci versenyre. A hajózás nemzetközi jellege miatt a hajóüzemeltetők könnyen vételezhetnek tüzelőanyagot harmadik országokban, és nagy mennyiségű tüzelőanyagot szállíthatnak. Ez kibocsátásáthelyezéshez vezethet, és káros hatással lehet az ágazat versenyképességére, ha a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok rendelkezésre állását egy tagállam joghatósága alá tartozó tengeri kikötőkben nem kísérik az ezek felhasználására vonatkozó olyan követelmények, amelyek a tagállamok joghatósága alá tartozó kikötőkbe érkező és onnan induló valamennyi hajóüzemeltetőre vonatkoznak. E rendeletnek intézkedéseket kell megállapítania annak biztosítására, hogy a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok piacán az alacsony kibocsátású megújuló tüzelőanyagok piaci térnyerése tisztességes versenyfeltételek mellett történjen az EU tengeri közlekedési piacán.

Módosítás

- (3) A tüzelőanyagok esetében a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagokra, valamint helyettesítő energiaforrásokra való átállással összefüggésben az EU tengeri közlekedési piacán alapvetően fontos biztosítani a megfelelő működést és a tisztességes versenyt a tengeri hajózásban használatos és a hajóüzemeltetők költségeinek jelentős részét – **jellemzően a tengeri árufuvarozási díjak 35–53 %-át** – kitevő tüzelőanyagok tekintetében. **A szakpolitikai intézkedéseknek ezért költséghatékonynak kell lenniük, és arra kell irányulniuk, hogy a lehető legnagyobb dekarbonizációt eredményezzék a lehető legalacsonyabb költségek mellett.** Az uniós tagállamok tüzelőanyag-szükségletei közötti különbségek jelentősen befolyásolhatják a hajóüzemeltetők gazdasági teljesítményét, és negatív hatást gyakorolhatnak a piaci versenyre. A hajózás nemzetközi jellege miatt a hajóüzemeltetők könnyen vételezhetnek tüzelőanyagot harmadik országokban, és nagy mennyiségű tüzelőanyagot szállíthatnak, **ami hozzájárulhat annak kockázatához is, hogy az uniós kikötők elvesztik versenyképességüket a nem uniós kikötőkkel szemben.** Ez kibocsátásáthelyezéshez és a vállalkozások áthelyezéséhez vezethet, és káros hatással lehet az ágazat versenyképességére, ha a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok rendelkezésre állását egy tagállam joghatósága alá tartozó tengeri kikötőkben nem kísérik az ezek felhasználására vonatkozó olyan követelmények, amelyek a tagállamok joghatósága alá tartozó kikötőkbe érkező és onnan induló valamennyi hajóüzemeltetőre vonatkoznak. E rendeletnek intézkedéseket kell megállapítania annak biztosítására, hogy a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok piacán az alacsony kibocsátású és megújuló tüzelőanyagok piaci térnyerése tisztességes versenyfeltételek mellett történjen az EU tengeri közlekedési piacán, **meghagyva a hajóüzemeltetők számára az alacsonyabb kibocsátáscsökkentési költséggel járó alternatívát. Egy ilyen alternatíva rendelkezésre állása elengedhetetlen az európai hajózási ágazat versenyképességének és az európai kikötőket a globális kereskedelemmel összekötő logisztikai útvonalak relevanciájának biztosításához.**

2022. október 19., szerda

Módosítás 7

Rendeletre irányuló javaslat

3 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

- (3a) *A tengerhasznosítási ágazatot éles nemzetközi verseny jellemzi. A lobogó szerinti államok szabályozási terhei közötti jelentős különbségek pedig súlyosbították az olyan nemkívánatos gyakorlatokat, mint a hajók átlóbogózása. Az ágazat eredendően globális jellege hangsúlyozza a lobogósemleges megközelítés és a kedvező szabályozási környezet fontosságát, amely előfeltétele az új beruházások vonzásának, valamint annak, hogy az európai kikötők, hajótulajdonosok és üzemeltetők megőrizhessék a versenyképességüket.*

2022. október 19., szerda

Módosítás 8

Rendeletre irányuló javaslat

4 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

- (4) A tengeri közlekedési ágazat valamennyi tevékenységére gyakorolt hatás érdekében helyénvaló, hogy ez a rendelet kiterjedjen a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötő és egy harmadik ország joghatósága alá tartozó kikötő közötti utak egy részére. E rendeletet ezért a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe egy tagállam joghatósága alá nem tartozó kikötőből érkező hajók által felhasznált energia felére, egy tagállam joghatósága alá tartozó kikötőből induló és valamely tagállam joghatósága alá nem tartozó kikötőbe érkező hajók által felhasznált energia felére, a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőből egy tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe érkező hajók által felhasznált energia egészére, és a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőben a kikötőhelyen felhasznált energia egészére kell alkalmazni. A hajók által az Unió és harmadik országok közötti bejövő és kimenő utak során felhasznált energia egy részének ilyen lefedettsége biztosítja e rendelet hatékonyságát, többek között azáltal, hogy növeli az ilyen keret környezetre gyakorolt pozitív hatását. **Ezzel egyidejűleg ez a keret korlátozza** a kitérő kikötések kockázatát és az átrakodási tevékenységek Unión kívülre történő áthelyezésének kockázatát. A tengeri forgalom zavartalan működése, a tengeri fuvarozók és a kikötők közötti egyenlő versenyfeltételek biztosítása, valamint a belső piac torzulásainak elkerülése érdekében a tagállamok joghatósága alá tartozó kikötőkbe érkező vagy onnan induló valamennyi utazásra, valamint a hajók e kikötőkben való tartózkodására az e rendeletben foglalt egységes szabályoknak kell vonatkoznia.

Módosítás

- (4) A tengeri közlekedési ágazat valamennyi tevékenységére gyakorolt hatás érdekében helyénvaló, hogy ez a rendelet kiterjedjen a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötő és egy harmadik ország joghatósága alá tartozó kikötő közötti utak egy részére. E rendeletet ezért a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe egy tagállam joghatósága alá nem tartozó kikötőből érkező hajók által felhasznált energia felére, egy tagállam joghatósága alá tartozó kikötőből induló és valamely tagállam joghatósága alá nem tartozó kikötőbe érkező hajók által felhasznált energia felére, a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőből egy tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe érkező hajók által felhasznált energia egészére, és a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőben a kikötőhelyen felhasznált energia egészére kell alkalmazni. A hajók által az Unió és harmadik országok közötti bejövő és kimenő utak során felhasznált energia egy részének ilyen lefedettsége biztosítja e rendelet hatékonyságát, többek között azáltal, hogy növeli az ilyen keret környezetre gyakorolt pozitív hatását. **Ennek a keretnek korlátoznia kell** a kitérő kikötések kockázatát és az átrakodási tevékenységek Unión kívülre történő áthelyezésének kockázatát. A tengeri forgalom zavartalan működése, a tengeri fuvarozók és a kikötők közötti egyenlő versenyfeltételek biztosítása, valamint a belső piac torzulásainak elkerülése érdekében a tagállamok joghatósága alá tartozó kikötőkbe érkező vagy onnan induló valamennyi utazásra, valamint a hajók e kikötőkben való tartózkodására az e rendeletben foglalt egységes szabályoknak kell vonatkoznia. **A Bizottságnak nyomonkövetési rendszert kell létrehoznia, amely kifejezetten a kibocsátásáthelyezést és a vállalkozások áthelyezését, valamint az esetleges kijátszásra irányuló gyakorlatokat vizsgálja, és jegyzéket kell összeállítania azokról a lehetséges üzleti tevékenységekről, amelyek nem tartoznak a szomszédos uniós kikötőkben végzett jelentős üzleti tevékenységek körébe. Ennek során, ha jelentős kibocsátásáthelyezést és a vállalkozások jelentős áthelyezését, illetve kijátszásra irányuló gyakorlatokat jelentenek, a Bizottságnak intézkedéseket kell javasolnia e problémák kezelésére.**

2022. október 19., szerda

Módosítás 9

Rendeletre irányuló javaslat

4 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

- (4a) Mivel ez a rendelet további megfelelési költségekkel jár az ágazat számára, kompenzációs intézkedéseket kell hozni annak érdekében, hogy a szabályozásból eredő terhek teljes mértéke ne növekedjen. E rendelet alkalmazása előtt a Bizottságnak ezért javaslatokat kell előterjesztenie az e rendelet által bevezetett szabályozási terhek más uniós jogalkotási aktusok azon rendelkezéseinek módosítása vagy hatályon kívül helyezése révén történő ellensúlyozására, amelyek szabályozásból eredő terhekkel járnak a tengerhasznosítási ágazatban.

Módosítás 10

Rendeletre irányuló javaslat

4 b preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

- (4b) A szükséges mértékű jogi és beruházási biztonság biztosítása érdekében ezt a rendeletet szorosan össze kell hangolni és összhangba kell hozni az (EU) XXXX/XXX rendelettel (az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló rendelet), a 2003/87/EK irányelvvel (EU ETS), a (EU) XXXX/XXX irányelvvel (megújulóenergia-irányelv) és a 2003/96/EK irányelvvel (energiaadó-irányelv). Az összehangolásnak olyan koherens jogszabályi keretet kell eredményeznie a hajózási ágazat számára, amely hozzájárul a fenntartható alternatív üzemanyagok termelésének jelentős növeléséhez, biztosítja a szükséges infrastruktúra kiépítését, és ösztönzi ezen üzemanyagok használatát a hajók egyre növekvő hányadában. Az Unió éghajlat-politikai, versenyképességi és „fenntartható gazdasági növekedési” céljaival való általános összhang biztosítása érdekében e jogalkotási aktusok átfogó, kombinált és kumulatív éghajlati és gazdasági hatásait átfogóan és folyamatosan értékelni kell.

2022. október 19., szerda

Módosítás 11

Rendeletre irányuló javaslat

4 c preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

- (4c) A kikötők part menti villamosenergia-ellátásra vonatkozó kötelezettségét a töltőinfrastruktúra hatékonyságának biztosítása és a meg nem térülő eszközök elkerülése érdekében ki kell egészíteni a kikötőhelyen tartózkodó hajók azon kötelezettségével, hogy a kikötőben való tartózkodásuk alatt csatlakozzanak a villamosenergia-ellátás biztosítására kialakított töltőinfrastruktúrához. Emellett erőfeszítéseket kell tenni a part menti elektromos töltéssel kapcsolatos költségek csökkentésére azáltal, hogy az (EU) XXXX/XXX (energiaadó-irányelv) módosításai révén véglegesen adómentessé teszik a kikötőben tartózkodó hajóknak szolgáltatott villamos energiát.

2022. október 19., szerda

Módosítás 12

Rendeletre irányuló javaslat

5 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

- (5a) Az e rendelet követelményeinek nem megfelelő hajók számára nagyobb költséggel jár majd a hajózás, ezért kezelni kell a szabályokat kijátszó viselkedés és az e rendelet rendelkezéseinek megkerülése által főként a konténeres vonalhajózás szegmensére gyakorolt kockázatot. Az Unió közelében lévő kikötőkben történő olyan megállások, amelyek célja az e rendeletnek való megfeleléssel járó költségek csökkentése, nemcsak csökkentenék a várt környezeti előnyöket és jelentős mértékben aláásnák az e rendelet által kitűzött célok teljesülését, hanem az e rendelet alkalmazásának megkerülése érdekében megtett többlettávolság miatt többletkibocsátásokhoz is vezethetnek. Helyénvaló ezért kizárni az útiterv szerinti kikötő fogalmából bizonyos nem uniós kikötőkben tett megállásokat. E kizárással az Unió közelében lévő olyan kikötőket kell célozni, amelyekben a legnagyobb a szabályok megkerülésének kockázata. Egy 300 tengeri mérföldes korláttal arányos választ lehet adni e kockázatra, egyensúlyba hozva a többletterheket és a szabályok megkerülésének kockázatát. Ezen túlmenően, az útiterv szerinti kikötő fogalmából való kizárásnak csak a konténerszállító hajókra és azokra a kikötőkre kell irányulnia, amelyek fő tevékenysége a konténerek átrakodása. Az ilyen szállítmányok esetében a szabályok megkerülésének kockázatába beletartozik az is, hogy egy kikötői csomópont az Unión kívülre tevődik át, ami súlyosbítja a kijátszás hatásait. Ezért, valamint mivel nincs olyan kötelező, globális szintű IMO-rendszer a fenntartható és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok nemzetközi utakon történő használatára vonatkozóan, amely az e rendeletben szereplő rendelkezéshez hasonló ambíciószinttel rendelkezne, a konténerszállító hajók egy szomszédos konténerátrakási kikötőben történő megállásai e rendelet értelmében nem tekinthetők útiterv szerinti kikötőben történő megállásnak. Annak biztosítása érdekében, hogy az intézkedés arányos legyen a kitűzött célokkal, és egyenlő bánásmódot eredményezzen, figyelembe kell venni a harmadik országokban hozott, e rendelettel azonos hatású intézkedéseket.

2022. október 19., szerda

Módosítás 13

Rendeletre irányuló javaslat

5 b preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

- (5b) A szigeti régiók sajátos helyzetének a Szerződés 174. cikkében hangsúlyozott figyelembevétele céljából, továbbá annak érdekében, hogy megmaradjanak a szigetek és a peremterületek, valamint az Unió központi régiói közötti összeköttetések, átmeneti mentességet kell engedélyezni olyan utak esetében, amelyeket üdülőhajóktól eltérő személyhajók bonyolítanak le egy tagállam joghatósága alá tartozó, útiterv szerinti kikötő, valamint ugyanazon tagállamnak a joghatósága alá tartozó olyan, útiterv szerinti kikötő között, amely egy 100 000 főnél kevesebb állandó lakossal bíró szigeten található.

Módosítás 14

Rendeletre irányuló javaslat

5 c preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

- (5c) Figyelembe véve az Unió legkülső régióinak sajátos jellemzőit, nevezetesen távoli fekvésüket és szigetjellegüket, valamint a rájuk vonatkozó korlátokat, különös figyelmet kell fordítani hozzáférhetőségük megőrzésére, valamint arra, hogy tengeri közlekedés révén hatékony összeköttetést lehessen velük létrehozni. E rendelet hatályának ezért az egy legkülső régióban található, útiterv szerinti kikötőből induló vagy oda érkező utak esetében csak a felhasznált energia felére kell kiterjednie. Ugyanezen ok miatt átmeneti mentességeket kell engedélyezni egy legkülső régióban található, útiterv szerinti kikötő, valamint egy legkülső régióban található, másik útiterv szerinti kikötő közötti utakra, valamint az ilyen utakat lebonyolító hajóknak az adott legkülső régióban található, útiterv szerinti kikötőkben való tartózkodása során felhasznált energiára.

2022. október 19., szerda

Módosítás 15

Rendeletre irányuló javaslat

5 d preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

- (5d) **Annak érdekében, hogy a – többek között a jéggel borított vizeken való közlekedésre épített – hajók számára a tagállami kikötőkbe érkező vagy onnan induló útjuk során egyenlő versenyfeltételeket lehessen biztosítani, az ÜHG-kibocsátáscsökkentés hajónkénti kiszámításakor, valamint az (EU) 2015/757 rendelet alapján a nyomkövetésbe és jelentésbe bevont adatok között figyelembe kell venni a hajó jégosztályára és a jeges vizeken történő hajózásra vonatkozó információkat.**

Módosítás 16

Rendeletre irányuló javaslat

6 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

- (6) Az e rendeletnek való megfelelésért felelős személy vagy szervezet a hajótulajdonosként meghatározott hajózási társaság vagy bármely más olyan szervezet vagy személy – például az üzemeltető vagy a hajót személyzet nélkül bérbe vevő hajóbérlő –, amely a hajótulajdonostól átvállalta a hajó üzemeltetésének felelősségét, és amely e felelősség átvállalásával vállalta, hogy átveszi a hajók biztonságos üzemeltetéséről és a szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi szabályzat által előírt valamennyi kötelezettséget és felelősséget. Ez a fogalom meghatározás a „társaság” fogalmának az (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽²¹⁾ 3. cikkének d) pontjában szereplő meghatározásán alapul, és összhangban van a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) által 2016-ban létrehozott globális adatgyűjtési rendszerrel. A „szennyező fizet” elvvel összhangban a hajózási társaság szerződéses megállapodás útján felelőssé teheti az e rendelet szerinti megfelelési költségekért azt a szervezetet, amely közvetlenül felelős a hajó által felhasznált energia kibocsátásintenzitását befolyásoló döntésekért. Ez a jogalany általában az, amely a hajó tüzelőanyagának, útvonalának és sebességének megválasztásáért felelős.

- (6) Az e rendeletnek való megfelelésért felelős személy vagy szervezet a hajótulajdonosként meghatározott hajózási társaság vagy bármely más olyan szervezet vagy személy – például az üzemeltető vagy a hajót személyzet nélkül bérbe vevő hajóbérlő –, amely a hajótulajdonostól átvállalta a hajó üzemeltetésének felelősségét, és amely e felelősség átvállalásával vállalta, hogy átveszi a hajók biztonságos üzemeltetéséről és a szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi szabályzat által előírt valamennyi kötelezettséget és felelősséget. Ez a fogalom meghatározás a „társaság” fogalmának az (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽²¹⁾ 3. cikkének d) pontjában szereplő meghatározásán alapul, és összhangban van a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) által 2016-ban létrehozott globális adatgyűjtési rendszerrel. A „szennyező fizet” elvvel összhangban a hajózási társaság szerződéses megállapodás útján felelőssé teheti az e rendelet szerinti megfelelési költségekért azt a szervezetet, amely közvetlenül felelős a hajó által felhasznált energia kibocsátásintenzitását befolyásoló döntésekért. Ez a jogalany általában az, amely a hajó tüzelőanyagának, útvonalának és sebességének megválasztásáért felelős.

⁽²¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/757 rendelete (2015. április 29.) a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról (HL L 123., 2015.5.19., 55. o.).

⁽²¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/757 rendelete (2015. április 29.) a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról (HL L 123., 2015.5.19., 55. o.).

2022. október 19., szerda

Módosítás 17

Rendeletre irányuló javaslat

7 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

- (7) Az adminisztratív terhek, különösen a kisebb üzemeltetők adminisztratív terheinek korlátozása érdekében e rendelet nem alkalmazandó a kezdetleges építésű, fából készült hajókra, **a mechanikus meghajtás nélküli hajókra**, ehelyett azokra a hajókra összpontosít, amelyek bruttó tonnatartalma meghaladja az 5 000 BT-t. Bár ez utóbbi hajók az (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében a kikötőkbe befutó összes hajónak csak mintegy 55 %-át teszik ki, ezek felelősek a tengerhasznosítási ágazat szén-dioxid-kibocsátásának 90 %-áért.

Módosítás

- (7) Az adminisztratív terhek, különösen a kisebb üzemeltetők adminisztratív terheinek korlátozása érdekében e rendelet nem alkalmazandó a kezdetleges építésű, fából készült hajókra, ehelyett azokra a hajókra összpontosít, amelyek bruttó tonnatartalma meghaladja az 5 000 BT-t. Bár ez utóbbi hajók az (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében a kikötőkbe befutó összes hajónak csak mintegy 55 %-át teszik ki, ezek felelősek a tengerhasznosítási ágazat szén-dioxid-kibocsátásának 90 %-áért.

Módosítás 18

Rendeletre irányuló javaslat

7 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

- (7a) E rendelet folyamatos hatékonyságának biztosítása érdekében a Bizottságnak nyomon kell követnie a rendelet működését, és hatásvizsgálatokat kell végeznie a bruttó tonnatartalomra vonatkozó küszöbérték és az e rendelet hatálya alá tartozó hajótípusok tekintetében. A Bizottságnak különösen arról kell döntenie, hogy vannak-e jelentős indokok arra, hogy e rendelet hatálya kiterjedjen a kisebb hajókra és további hajótípusokra is. A Bizottságnak különösen az olyan megfontolásokat kell figyelembe vennie, mint a vonatkozó adatok rendelkezésre állása, az ÜHG-kibocsátás potenciális csökkentése és a hatókör kiterjesztésének hatékonysága az éghajlatra gyakorolt hatás, az adminisztratív terhek mértéke, valamint annak pénzügyi és társadalmi következményei tekintetében.

Módosítás

2022. október 19., szerda

Módosítás 19

Rendeletre irányuló javaslat

9 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

- (9) Bár az olyan eszközök, mint a szén-dioxid-árazás vagy a tevékenység szén-dioxid-intenzitására vonatkozó célok elősegítik az energiahatékonyság javítását, nem alkalmasak arra, hogy rövid és középtávon jelentős elmozdulást eredményezzenek a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok felé. Ezért egyedi szabályozási megközelítésre van szükség, amely a tengeri hajózásban használatos megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok, valamint a helyettesítő energiaforrások – például a szélenergia vagy a villamos energia – bevezetésére irányul.

Módosítás

- (9) Bár az olyan eszközök, mint a szén-dioxid-árazás vagy a tevékenység szén-dioxid-intenzitására vonatkozó célok elősegítik az energiahatékonyság javítását, nem alkalmasak arra, hogy rövid és középtávon jelentős elmozdulást eredményezzenek a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok felé. Ezért egyedi szabályozási megközelítésre van szükség, amely a tengeri hajózásban használatos megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok, valamint a helyettesítő energiaforrások – például a szélenergia vagy a villamos energia – bevezetésére irányul. **Ezt a megközelítést célorientált, technológiasemleges és költséghatékony módon kell végrehajtani.**

Módosítás 20

Rendeletre irányuló javaslat

10 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

- (10) A tengeri hajózásban használatos megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok iránti keresletet ösztönző szakpolitikai beavatkozásnak célorientáltnak kell lennie, és tiszteletben kell tartania a technológiai semlegesség elvét. Ennek megfelelően a hajók által a fedélzeten felhasznált energia kibocsátásintenzitására vonatkozóan határértékeket kell megállapítani anélkül, hogy előírnák bármilyen konkrét tüzelőanyag vagy technológia használatát.

Módosítás

- (10) A tengeri hajózásban használatos megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok iránti keresletet ösztönző szakpolitikai beavatkozásnak célorientáltnak kell lennie, és tiszteletben kell tartania a technológiai semlegesség elvét. Ennek megfelelően, **és összhangban a Párizsi Megállapodás célkitűzéseivel**, a hajók által a fedélzeten felhasznált energia kibocsátásintenzitására vonatkozóan **ambiciózus** határértékeket kell megállapítani anélkül, hogy előírnák bármilyen konkrét tüzelőanyag vagy technológia használatát.

Módosítás 21

Rendeletre irányuló javaslat

10 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

- (10a) **Létre kell hozni egy külön Óceánalapot, hogy a tengeri kibocsátási egységeknek a kibocsátáskereskedelmi rendszeren belüli elárverezéséből származó bevételeket visszajuttassák a tengerhasznosítási ágazathoz. Az Óceánalap keretében biztosított forrásokat a hajók és kikötők energiahatékonyságának javításával, a tengeri közlekedés dekarbonizációját szolgáló innovatív technológiákkal és infrastruktúrával, a fenntartható alternatív üzemanyagok előállításával és bevezetésével, valamint a kibocsátásmentes meghajtási technológiák kifejlesztésével kapcsolatos projektek és beruházások támogatására kell felhasználni.**

2022. október 19., szerda

Módosítás 22

Rendeletre irányuló javaslat

11 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

- (11) Elő kell mozdítani a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok fejlesztését és alkalmazását, amelyek nagy lehetőségeket rejtnek a fenntarthatóság és a kereskedelmi érettség szempontjából, valamint nagy innovációs és növekedési potenciállal rendelkeznek a jövőbeli igények kielégítése terén. Ez támogatni fogja az innovatív és versenyképes üzemanyagpiacok létrehozását, továbbá rövid és hosszú távon biztosítani fogja a tengeri hajózásban használatos fenntartható üzemanyagokkal való megfelelő ellátást annak érdekében, hogy hozzájáruljon az uniós közlekedés dekarbonizációs törekvéseihez, ugyanakkor megerősíti a magas szintű környezetvédelem érdekében tett uniós erőfeszítéseket. E célból megfelelőnek minősülnek az (EU) 2018/2001 irányelv IX. mellékletének A. és B. részében felsorolt alapanyagokból előállított és a tengeri hajózásban használatos fenntartható üzemanyagok és szintetikus üzemanyagok. Különösen az (EU) 2018/2001 irányelv IX. mellékletének B. részében felsorolt alapanyagokból előállított és a tengeri hajózásban használatos fenntartható üzemanyagok alapvető fontosságúak, mivel jelenleg rövid távon ez a tengeri közlekedés szén-dioxid-mentesítésére szolgáló legfejlettebb kereskedelmi technológia.

Módosítás

- (11) Elő kell mozdítani a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok **és meghajtási technológiák** fejlesztését és alkalmazását, amelyek nagy lehetőségeket rejtnek a fenntarthatóság és a kereskedelmi érettség szempontjából, valamint nagy innovációs és növekedési potenciállal rendelkeznek a jövőbeli igények kielégítése terén. Ez támogatni fogja az innovatív és versenyképes üzemanyagpiacok létrehozását, továbbá rövid és hosszú távon biztosítani fogja a tengeri hajózásban használatos fenntartható üzemanyagokkal való megfelelő ellátást annak érdekében, hogy hozzájáruljon az uniós közlekedés dekarbonizációs törekvéseihez, ugyanakkor megerősíti a magas szintű környezetvédelem érdekében tett uniós erőfeszítéseket. E célból megfelelőnek minősülnek az (EU) 2018/2001 irányelv IX. mellékletének A. és B. részében felsorolt alapanyagokból előállított és a tengeri hajózásban használatos fenntartható üzemanyagok és szintetikus üzemanyagok. Különösen az (EU) 2018/2001 irányelv IX. mellékletének B. részében felsorolt alapanyagokból előállított és a tengeri hajózásban használatos fenntartható üzemanyagok alapvető fontosságúak, mivel jelenleg rövid távon ez a tengeri közlekedés szén-dioxid-mentesítésére szolgáló legfejlettebb kereskedelmi technológia.

2022. október 19., szerda

Módosítás 23

Rendelethez irányuló javaslat

11 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

- (11a) A jövőbeli igények kielégítése érdekében a növekedési potenciállal rendelkező legfenntarthatóbb és leginnovatívabb üzemanyag-technológiák korai piaci fejlődésének és bevezetésének ösztönzése érdekében külön ösztönzőre van szükség a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok számára. E tüzelőanyag-családban nagy lehetőségek rejlenek arra, hogy megújuló energiát vezessenek be a tengeri hajózásban használt bunkerolaj-szerkezetbe. Tekintettel arra, hogy a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok termelési költségei rövid és középtávon jelentősen magasabbak, fontos olyan mértékű keresletet biztosítani, amely támogatja az ilyen tüzelőanyag-családokba történő beruházásokat. Ez a rendelet intézkedések kombinációját vezeti be a fenntartható nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok elterjedésének támogatása érdekében. Ezek közé tartozik a) egy 2035-ig érvényes szorzó, amely jutalmazza azokat a vállalatokat, amelyek viszonylag magas árak ellenére úgy döntenek, hogy ezeket az üzemanyagokat választják, valamint b) 2030-tól a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok meghatározott minimális részaránya a tüzelőanyag-összetételben. A nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok minimális részaránának való megfelelés megkönnyítése érdekében az e rendelet 17. és 18. cikke szerinti rugalmassági intézkedéseket kell alkalmazni. A vállalatok szerződéses megállapodások révén felelősségre vonhatják az üzemanyag-forgalmazókat az e rendelet szerinti megfelelési költségeikért, amennyiben a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagokat nem a megállapodás szerinti feltételek szerint szállították.

2022. október 19., szerda

Módosítás 24

Rendeletre irányuló javaslat

13 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

- (13) Ennek a megközelítésnek azonban szigorúbbnak kell lennie a tengerhasznosítási ágazatban. A tengerhasznosítási ágazatban jelenleg jelentéktelen az élelmiszer- és takarmánynövényeken alapuló bioüzemanyagok, folyékony bio-energiahordozók és biomassa-tüzelőanyagok iránti kereslet, mivel a tengeri hajózásban használatos, jelenleg használt üzemanyagok több mint 99 %-a fosszilis eredetű. Ezért az élelmiszer- és takarmánynövény-alapú üzemanyagok e rendelet szerinti támogathatóságának hiánya minimálisra csökkenti a közlekedési ágazat dekarbonizációja lassításának kockázatát is, ami egyébként a terményalapú bioüzemanyagoknak a közútról a tengerhasznosítási ágazatra való átállásából eredhetne. Mindenképpen minimalizálni kell ezt a változást, mivel a közúti közlekedés jelenleg messze a legszennyezőbb közlekedési ágazat, és a tengeri közlekedés jelenleg túlnyomórészt fosszilis eredetű üzemanyagokat használ. Ezért el kell kerülni azt, hogy az élelmiszer- és takarmánynövényeken alapuló bioüzemanyagok, folyékony bio-energiahordozók és biomassa-tüzelőanyagok iránt potenciálisan nagy kereslet keletkezzen annak következtében, hogy e rendelet előmozdítja ezek használatát. Ennek megfelelően a takarmány- és élelmiszernövény-alapú üzemanyagok valamennyi típusa által okozott további üvegházhatásúgáz-kibocsátás és a biológiai sokféleség csökkenése szükségessé teszi, hogy ezeket a tüzelőanyagokat ugyanolyan kibocsátási tényezőknek tekintsék, mint a legkedvezőtlenebb előállítási módot.

Módosítás

- (13) Ennek a megközelítésnek azonban szigorúbbnak kell lennie a tengerhasznosítási ágazatban. A tengerhasznosítási ágazatban jelenleg jelentéktelen az élelmiszer- és takarmánynövényeken alapuló bioüzemanyagok, folyékony bio-energiahordozók és biomassa-tüzelőanyagok iránti kereslet, mivel a tengeri hajózásban használatos, jelenleg használt üzemanyagok több mint 99 %-a fosszilis eredetű. Ezért az élelmiszer- és takarmánynövény-alapú üzemanyagok e rendelet szerinti támogathatóságának hiánya minimálisra csökkenti a közlekedési ágazat dekarbonizációja lassításának kockázatát is, ami egyébként a terményalapú bioüzemanyagoknak a közútról a tengerhasznosítási ágazatra való átállásából eredhetne. Mindenképpen minimalizálni kell ezt a változást, mivel a közúti közlekedés jelenleg messze a legszennyezőbb közlekedési ágazat, és a tengeri közlekedés jelenleg túlnyomórészt fosszilis eredetű üzemanyagokat használ. Ezért el kell kerülni azt, hogy az élelmiszer- és takarmánynövényeken alapuló bioüzemanyagok, folyékony bio-energiahordozók és biomassa-tüzelőanyagok iránt potenciálisan nagy kereslet keletkezzen annak következtében, hogy e rendelet előmozdítja ezek használatát. Ennek megfelelően a takarmány- és élelmiszernövény-alapú üzemanyagok valamennyi típusa által okozott további üvegházhatásúgáz-kibocsátás és a biológiai sokféleség csökkenése szükségessé teszi, hogy ezeket a tüzelőanyagokat ugyanolyan kibocsátási tényezőknek tekintsék, mint a legkedvezőtlenebb előállítási módot.

2022. október 19., szerda

Módosítás 25

Rendeletre irányuló javaslat

14 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

- (14) A tengeri közlekedést szolgáló új tüzelőanyagok és energetikai megoldások kifejlesztéséhez és bevezetéséhez kapcsolódó hosszú átfutási idők gyors fellépést, valamint egyértelmű és kiszámítható hosszú távú szabályozási keret kialakítását teszik szükségessé, amely megkönnyíti valamennyi érintett fél tervezését és beruházásait. A világos és stabil, hosszú távú szabályozási keret megkönnyíti a tengeri közlekedés új tüzelőanyag- és energiamegoldásainak kifejlesztését és bevezetését, és ösztönzi az érdekelt felek beruházásait. Ennek a keretnek 2050-ig meg kell határoznia a hajók fedélzetén felhasznált energia kibocsátásintenzitásának határértékeit. Ezeknek a határértékeknek idővel ambiciózusabbnak kell lenniük, hogy tükrözzék a tengeri hajózásban használatos megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok várható technológiai fejlődését és megnövekedett termelését.

Módosítás

- (14) A tengeri közlekedést szolgáló új tüzelőanyagok és energetikai megoldások kifejlesztéséhez és bevezetéséhez kapcsolódó hosszú átfutási idők, **illetve a hajók hosszú, tipikusan 25–30 év közötti átlagos élettartama** gyors fellépést, valamint egyértelmű és kiszámítható hosszú távú szabályozási keret kialakítását teszik szükségessé, amely megkönnyíti valamennyi érintett fél tervezését és beruházásait. A világos és stabil, hosszú távú szabályozási keret megkönnyíti a tengeri közlekedés új tüzelőanyag- és energiamegoldásainak kifejlesztését és bevezetését, és ösztönzi az érdekelt felek beruházásait. Ennek a keretnek 2050-ig meg kell határoznia a hajók fedélzetén **út közben és a kikötőhelyen** felhasznált energia kibocsátásintenzitásának határértékeit. Ezeknek a határértékeknek idővel ambiciózusabbnak kell lenniük, hogy tükrözzék a tengeri hajózásban használatos megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok várható technológiai fejlődését és megnövekedett termelését. **Az ágazat számára a jogbiztonság és a hosszú távú tervezéshez és felkészüléshez szükséges idő biztosítása, valamint a meg nem térülő eszközök kockázatának elkerülése érdekében az e rendelet módosítására irányuló jövőbeli javaslatoknak korlátozottnak kell lenniük, és el kell kerülniük a követelmények jelentős megváltoztatását.**

Módosítás 26

Rendeletre irányuló javaslat

15 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

- (15) E rendeletnek meg kell határoznia a hajó fedélzetén felhasznált energia éves átlagos kibocsátásintenzitásának kiszámításához alkalmazandó módszertant és képletet. Ennek a képletnek a hajók által bejelentett tüzelőanyag-fogyasztáson kell alapulnia, és figyelembe kell vennie e tüzelőanyagok vonatkozó kibocsátási tényezőit. A módszertannak tükröznie kell a helyettesítő energiaforrások, például a **szél** vagy a villamos energia használatát is.

Módosítás

- (15) E rendeletnek meg kell határoznia a hajó fedélzetén felhasznált energia éves átlagos kibocsátásintenzitásának kiszámításához alkalmazandó módszertant és képletet. Ennek a képletnek a hajók által bejelentett tüzelőanyag-fogyasztáson kell alapulnia, és figyelembe kell vennie e tüzelőanyagok vonatkozó kibocsátási tényezőit. A módszertannak tükröznie kell a helyettesítő energiaforrások, például a **fedélzetén előállított szél- vagy napenergia**, vagy a **kikötőben biztosított** villamos energia használatát is.

2022. október 19., szerda

Módosítás 27

Rendeletre irányuló javaslat

16 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

- (16) Annak érdekében, hogy teljesebb képet lehessen alkotni a különböző energiaforrások környezeti teljesítményéről, a tüzelőanyagok ÜHG-teljesítményét a „kúttól a hajócsavarig” alapon kell értékelni, figyelembe véve a fedélzeten történő energiatermelés, -szállítás, -elosztás és -használat hatásait. Ennek célja olyan technológiák és előállítási módok ösztönzése, amelyek a meglévő hagyományos tüzelőanyagokhoz képest alacsonyabb ÜHG-lábnyomot és tényleges előnyöket biztosítanak.

Módosítás

- (16) Annak érdekében, hogy teljesebb képet lehessen alkotni a különböző energiaforrások környezeti teljesítményéről, a tüzelőanyagok ÜHG-teljesítményét a „kúttól a hajócsavarig” alapon kell értékelni, figyelembe véve a fedélzeten történő energiatermelés, -szállítás, -elosztás és -használat hatásait, **valamint a tüzelőanyag életciklusa különböző szakaszainak ökológiai lábnyomát**. Ennek célja olyan technológiák és előállítási módok ösztönzése, amelyek a meglévő hagyományos tüzelőanyagokhoz képest alacsonyabb ÜHG-lábnyomot és tényleges előnyöket biztosítanak.

Módosítás 28

Rendeletre irányuló javaslat

17 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

- (17) A tengerhajózásban használatos **megújuló és alacsony kibocsátású** tüzelőanyagoknak a „kúttól a hajócsavarig” teljesítményét olyan alapértelmezett vagy tényleges és tanúsított kibocsátási tényezők alkalmazásával kell megállapítani, amelyek a „kúttól a tartályig” és „a tartálytól a hajócsavarig” terjedő kibocsátásokra vonatkoznak. **A fosszilis tüzelőanyagok teljesítményét azonban csak az e rendeletben előírt alapértelmezett kibocsátási tényezők alkalmazásával kell értékelni.**

Módosítás

- (17) A tengerhajózásban használatos tüzelőanyagoknak a „kúttól a hajócsavarig” teljesítményét olyan alapértelmezett vagy tényleges és tanúsított kibocsátási tényezők alkalmazásával kell megállapítani, amelyek a „kúttól a tartályig” és „a tartálytól a hajócsavarig” terjedő kibocsátásokra vonatkoznak.

2022. október 19., szerda

Módosítás 29

Rendeletre irányuló javaslat

21 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

- (21) A szárazföldi áramforrás (OPS) csökkenti a hajók által okozott légszennyezést, valamint csökkenti a tengeri közlekedésből származó ÜHG-kibocsátás mennyiségét. Az OPS a kikötőhelyeken horgonyzó hajók rendelkezésére álló, egyre tisztább energiaellátást jelent, tekintettel a megújuló energiaforrások növekvő **résarányára** az EU villamosenergia-szerkezetében. Míg a 2014/94/EU irányelv (az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló irányelv, AFID) csak az OPS csatlakozási pontokra vonatkozó rendelkezésre terjed ki, az e technológia iránti kereslet és ennek következtében az ilyen technológia bevezetése továbbra is korlátozott. **Ezért** külön szabályokat kell megállapítani annak érdekében, hogy a legszennyezőbb hajók számára kötelezővé váljon az OPS használata.

Módosítás

- (21) A szárazföldi áramforrás (OPS) csökkenti a **kikötőhelyen** a hajók által okozott légszennyezést, valamint csökkenti **a kikötőhelyen** a tengeri közlekedésből származó ÜHG-kibocsátás mennyiségét. Az OPS a kikötőhelyeken horgonyzó hajók rendelkezésére álló, egyre tisztább energiaellátást jelent, tekintettel a megújuló **és nem fosszilis** energiaforrások növekvő **résarányaira** az EU villamosenergia-szerkezetében. Míg a 2014/94/EU irányelv (az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló irányelv, AFID) csak az OPS csatlakozási pontokra vonatkozó rendelkezésre terjed ki, az e technológia iránti kereslet és ennek következtében az ilyen technológia bevezetése továbbra is korlátozott. **Annak biztosítása érdekében, hogy a kikötőhelyek levegőszennyezése csökkenjen, és hogy az OPS-infrastruktúra gazdaságilag életképes legyen és a beruházások megtérülését eredményezze,** külön szabályokat kell megállapítani annak érdekében, hogy a legszennyezőbb hajók számára kötelezővé váljon az OPS használata **olyan helyzetekben, amikor ez a használat észszerű költségek mellett ténylegesen csökkentené a kibocsátásokat.**

Módosítás 30

Rendeletre irányuló javaslat

22 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

- (22) Az OPS mellett más technológiák is hasonló környezeti előnyökkel járhatnak a kikötőkben. Amennyiben egy alternatív technológia használata bizonyítottan egyenértékű az OPS használatával, a hajót mentesíteni kell az OPS használata alól.

Módosítás

- (22) Az OPS mellett más **kibocsátásmentes** technológiák is hasonló környezeti előnyökkel járhatnak a kikötőkben. Amennyiben egy alternatív technológia használata **a levegőszennyezés és az ÜHG-kibocsátás csökkentése szempontjából** bizonyítottan egyenértékű az OPS használatával, a hajót mentesíteni kell az OPS használata alól.

2022. október 19., szerda

Módosítás 31

Rendeletre irányuló javaslat

23 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

- (23) Az OPS használata alól számos objektív okból is kivételt kell tenni, amelyet az útiterv szerinti kikötőt üzemeltető szerv igazol, **és amely** a biztonsági okból vagy tengeri életmentés miatt nem tervezett kikötői kikötésekre, a hajók két óránál rövidebb, horgonyzóhelyen való rövid távú tartózkodására, valamint a csatlakozáshoz szükséges minimális időre, továbbá a fedélzeti energiatermelés vészhelyzetben történő használatára **korlátozódik**.

Módosítás

- (23) Az OPS használata alól számos objektív okból is kivételt kell tenni, amelyet az **egyes tagállamokban alkalmazott kikötőirányítási modellől függően az** útiterv szerinti kikötőt üzemeltető szerv, **a terminálüzemeltető vagy az illetékes hatóság** igazol. **A kivételeket** a biztonsági okból vagy tengeri életmentés miatt nem tervezett kikötői kikötésekre, a hajók két óránál rövidebb, horgonyzóhelyen való rövid távú tartózkodására, valamint a csatlakozáshoz szükséges minimális időre, továbbá a fedélzeti energiatermelés vészhelyzetben történő használatára **kell korlátozni. Ha a kikötőhöz kapcsolódó helyi hálózat elégtelen kapacitása miatt nem szolgáltatható elégséges mennyiségű part menti villamos energia, ez nem tekinthető sem a kikötő, sem a hajótulajdonos vagy -üzemeltető e rendelet szerinti követelményeknek való meg nem felelésének, amennyiben a hálózat üzemeltetője megfelelően tanúsítja a helyi hálózati kapacitás elégtelen voltát a hitelesítők felé.**

2022. október 19., szerda

Módosítás 32

Rendeletre irányuló javaslat

24 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

- (24) Az OPS rendelkezésre nem állása vagy inkompatibilitása esetére vonatkozó kivételeket korlátozni kell azt követően, hogy a hajó- és kikötőüzemeltetőknek elegendő idő állt rendelkezésükre a szükséges beruházások végrehajtására, annak érdekében, hogy biztosítsák az e beruházásokhoz szükséges ösztönzőket és elkerüljék a tisztességtelen versenyt. 2035-től a hajóüzemeltetőknek gondosan meg kell tervezniük **kikötői** látogatásaikat annak biztosítása érdekében, hogy a kikötőhelyen végzett tevékenységeiket légszennyező anyagok és üvegházhatású gázok kibocsátása nélkül végezhessek, és ne károsítsák a környezetet a part menti területeken és a kikötővárosokban. Korlátozott számú kivételt fenn kell tartani arra az esetre, ha az OPS nem áll rendelkezésre vagy inkompatibilis, annak érdekében, hogy lehetőség nyíljon a kikötőlátogatások utolsó pillanatban történő eseti módosítására és a nem kompatibilis berendezésekkel rendelkező kikötőkben történő kikötésekre.

Módosítás

- (24) Az OPS rendelkezésre nem állása vagy inkompatibilitása esetére vonatkozó kivételeket korlátozni kell azt követően, hogy a hajó- és kikötőüzemeltetőknek elegendő idő állt rendelkezésükre a szükséges beruházások végrehajtására, annak érdekében, hogy biztosítsák az e beruházásokhoz szükséges ösztönzőket és elkerüljék a tisztességtelen versenyt. **A teljes interoperabilitás biztosítása érdekében a kikötőknek a horgonyzóhelyeiket, a hajótulajdonosoknak pedig a hajóikat fel kell szerelniük az alkalmazandó szabványoknak megfelelő villamosenergia-berendezésekkel.** 2035-től a hajóüzemeltetőknek gondosan meg kell tervezniük **az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló (EU) XXXX/XXX rendelet hatálya alá tartozó TEN-T hálózati kikötőkben tett** látogatásaikat annak biztosítása érdekében, hogy a kikötőhelyen végzett tevékenységeiket légszennyező anyagok és üvegházhatású gázok kibocsátása nélkül végezhessek, és ne károsítsák a környezetet a part menti területeken és a kikötővárosokban. Korlátozott számú kivételt fenn kell tartani arra az esetre, ha az OPS nem áll rendelkezésre vagy inkompatibilis, annak érdekében, hogy lehetőség nyíljon a kikötőlátogatások utolsó pillanatban történő eseti módosítására és a nem kompatibilis berendezésekkel rendelkező kikötőkben történő kikötésekre. **A meg nem térülő eszközöknek, a fedélzeten és a horgonyzóhelyen lévő OPS infrastruktúra inkompatibilitása, valamint az alternatív üzemanyagok kínálata és kereslete egyensúlytalansága kockázatának a mérséklése érdekében az érintett érdekelt felek közötti gyakori konzultációs találkozókát kell szervezni a követelményekkel és a jövőbeli tervekkel kapcsolatos döntések megvitatása és meghozatala céljából.**

2022. október 19., szerda

Módosítás 33

Rendeletre irányuló javaslat

24 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

- (24a) Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló (EU) XXXX/XXX rendeletben az OPS biztosítására vonatkozóan meghatározott célok figyelembe veszik a kiszolgált hajók típusait és az egyes tengeri kikötők forgalmát. A kikötőhelyen tartózkodó hajók OPS-hez való csatlakozására vonatkozó követelményt nem helyénvaló alkalmazni azokra a hajókra, amelyek az említett rendelet szerinti OPS-követelmény hatályán kívül eső kikötőkben kötnek ki, kivéve, ha az elfoglalt kikötőhelyen telepítve van és rendelkezésre áll OPS. Amennyiben egy hajó olyan nem TEN-T kikötőbe látogat, ahol OPS rendelkezésre áll, a hajónak a kikötőhelyen való tartózkodása során kapcsolódnia kell az OPS-hez.

Módosítás 34

Rendeletre irányuló javaslat

24 b preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

- (24b) Még ha az OPS fontos eszköz is a levegőszennyező anyagok helyi kibocsátásának csökkentésében, az üveg-házhatásúgáz-kibocsátás csökkentésének lehetősége teljes mértékben a kábeleken keresztül juttatott energia szerkezetén múlik. Az OPS teljes éghajlati és környezeti potenciáljának kiaknázása érdekében a tagállamoknak növelniük kell a villamosenergia-hálózatok kapacitását és összekapcsolhatóságát, és továbbra is csökkenteniük kell energiaszerkezetük ÜHG-intenzitását, hogy a kikötőket megfizethető, tervezhető és fosszilis energiaforrásoktól mentes villamos energiával lássák el.

2022. október 19., szerda

Módosítás 35

Rendeletre irányuló javaslat

24 c preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

- (24c) *E rendelet végrehajtásakor kellően figyelembe kell venni az Unió-szerte eltérő kikötőirányítási modelleket, különösen a valamely hajót az OPS-hez való csatlakozás kötelezettsége alól mentesítő igazolás kiadásának felőssége tekintetében.*

Módosítás 36

Rendeletre irányuló javaslat

24 d preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

- (24d) *A kikötők és a hajóüzemeltetők közötti koordináció döntő fontosságú annak biztosításához, hogy a kikötőkben a szárazföldi áramellátáshoz való kapcsolódás zökkenőmentes legyen. A hajóüzemeltetőknek tájékoztatniuk kell az útvonaluk szerinti kikötőket arról a szándékukról, hogy szárazföldi áramforráshoz kívánnak csatlakozni, valamint az adott megállás során felmerülő energiaigényükről, különösen akkor, ha az meghaladja az adott hajókatégória alapján becsült energiaigényt.*

Módosítás 37

Rendeletre irányuló javaslat

25 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

- (25) E rendeletnek egy megbízható nyomonkövetési, jelentéstételi és ellenőrzési rendszert kell létrehoznia a rendelet rendelkezéseinek való megfelelés nyomon követése érdekében. E rendszernek megkülönböztetésmentesen kell vonatkoznia minden hajóra, és az e rendszeren belül benyújtott adatok pontosságának biztosítása érdekében harmadik fél általi hitelesítést kell előírnia. E rendelet célkitűzése elérésének elősegítése érdekében az (EU) 2015/757 rendelet alkalmazásában már bejelentett adatokat szükség esetén fel kell használni az e rendeletnek való megfelelés ellenőrzésére, a társaságokra, a hitelesítőkre és a tengerészeti hatóságokra háruló adminisztratív terhek csökkentése érdekében.

- (25) E rendeletnek egy megbízható és átlátható nyomonkövetési, jelentéstételi és ellenőrzési rendszert kell létrehoznia a rendelet rendelkezéseinek való megfelelés nyomon követése érdekében. E rendszernek megkülönböztetésmentesen kell vonatkoznia minden hajóra, és az e rendszeren belül benyújtott adatok pontosságának biztosítása érdekében harmadik fél általi hitelesítést kell előírnia. E rendelet célkitűzése elérésének elősegítése érdekében az (EU) 2015/757 rendelet alkalmazásában már bejelentett adatokat szükség esetén fel kell használni az e rendeletnek való megfelelés ellenőrzésére, a társaságokra, a hitelesítőkre és a tengerészeti hatóságokra háruló adminisztratív terhek csökkentése érdekében.

2022. október 19., szerda

Módosítás 38

Rendeletre irányuló javaslat

26 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

- (26) A társaságoknak felelősséget kell vállalniuk a hajók által a hajók fedélzetén a hajózás során és a kikötőhelyen felhasznált energia mennyiségének és típusának nyomon követéséért és bejelentéséért, valamint egyéb releváns információkért, például a fedélzeten lévő gép típusára vagy a szélhasznosító technológiák **jelenlétére** vonatkozó információkért, annak érdekében, hogy bemutassák a hajó fedélzetén felhasznált energia e rendeletben meghatározott kibocsátásintenzitására vonatkozó határérték betartását. E nyomonkövetési és jelentéstételi kötelezettségek, valamint a hitelesítési eljárás hitelesítők általi teljesítésének elősegítése érdekében – az (EU) 2015/757 rendelethez hasonlóan – a társaságoknak nyomonkövetési tervben kell dokumentálniuk a tervezett nyomonkövetési módszert, és további részletekkel kell szolgálniuk e rendelet szabályainak alkalmazásáról. A nyomonkövetési tervet, valamint adott esetben annak későbbi módosításait be kell nyújtani a hitelesítőnek.

Módosítás

- (26) A társaságoknak felelősséget kell vállalniuk a hajók által a hajók fedélzetén a hajózás során és a kikötőhelyen felhasznált energia mennyiségének és típusának nyomon követéséért és bejelentéséért, valamint egyéb releváns információkért, például a fedélzeten lévő gép típusára vagy a szélhasznosító technológiák **műszaki specifikációira, vagy a fedélzeten jelen lévő bármilyen alternatív energiaforrásra** vonatkozó információkért annak érdekében, hogy bemutassák a hajó fedélzetén felhasznált energia e rendeletben meghatározott kibocsátásintenzitására vonatkozó határérték betartását. E nyomonkövetési és jelentéstételi kötelezettségek, valamint a hitelesítési eljárás hitelesítők általi teljesítésének elősegítése érdekében – az (EU) 2015/757 rendelethez hasonlóan – a társaságoknak nyomonkövetési tervben kell dokumentálniuk a tervezett nyomonkövetési módszert, és további részletekkel kell szolgálniuk e rendelet szabályainak alkalmazásáról. A nyomonkövetési tervet, valamint adott esetben annak későbbi módosításait be kell nyújtani a hitelesítőnek.

2022. október 19., szerda

Módosítás 39

Rendeletre irányuló javaslat

27 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

- (27) A tüzelőanyagok tanúsítása elengedhetetlen e rendelet célkitűzéseinek eléréséhez, valamint a tengerhasznosítási ágazatban várhatóan alkalmazott megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok környezeti integritásának biztosításához. Az ilyen tanúsítást átlátható és megkülönböztetésmentes eljárás keretében kell elvégezni. A tanúsítás megkönnyítése és az adminisztratív terhek csökkentése érdekében a bioüzemanyagok, a biogáz, a nem biológiai eredetű, megújuló energiaforrásból származó üzemanyagok és a széntartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagok tanúsítását az (EU) 2018/2001 irányelvben megállapított szabályokra kell alapozni. Ezt a tanúsítási megközelítést az (EU) 2018/2001 irányelvhez hasonlóan az Unión kívül vételezett üzemanyagokra is alkalmazni kell, amelyeket importált tüzelőanyagoknak kell tekinteni. **Amennyiben a társaságok el kívánnak térni az említett irányelvben vagy ebben az új keretben előírt alapértelmezett értékektől, ezt csak akkor kell megtenni, ha az értékeket az (EU) 2018/2001 irányelv szerint elismert önkéntes rendszerek valamelyikével (a „kúttól a tartályig” értékek), illetve laboratóriumi vizsgálatokkal vagy közvetlen kibocsátásmérésekkel („tartálytól a hajócsavarig”) lehet tanúsítani.**

Módosítás

- (27) A tüzelőanyagok **megbízható** tanúsítása **és nyomon követése** elengedhetetlen e rendelet célkitűzéseinek eléréséhez, valamint a tengerhasznosítási ágazatban várhatóan alkalmazott megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok környezeti integritásának biztosításához. Az ilyen tanúsítást átlátható és megkülönböztetésmentes eljárás keretében kell elvégezni. A tanúsítás megkönnyítése és az adminisztratív terhek csökkentése érdekében a bioüzemanyagok, a biogáz, a nem biológiai eredetű, megújuló energiaforrásból származó üzemanyagok és a széntartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagok tanúsítását az (EU) 2018/2001 irányelvben megállapított szabályokra kell alapozni. Ezt a tanúsítási megközelítést az (EU) 2018/2001 irányelvhez hasonlóan az Unión kívül vételezett üzemanyagokra is alkalmazni kell, amelyeket importált tüzelőanyagoknak kell tekinteni. Amennyiben a társaságok el kívánnak térni az említett irányelvben vagy ebben az új keretben előírt alapértelmezett értékektől, ezt csak akkor kell megtenni, ha az értékeket az (EU) 2018/2001 irányelv szerint elismert önkéntes rendszerek valamelyikével (a „kúttól a tartályig” értékek) vagy közvetlen kibocsátásmérésekkel („tartálytól a hajócsavarig”) lehet tanúsítani.

Módosítás 40

Rendeletre irányuló javaslat

27 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

- (27a) A tüzelőanyagok jellemzőire vonatkozó információk megbízhatósága és pontossága elengedhetetlen e rendelet végrehajtásához. Azokat a tüzelőanyag-forgalmazókat, amelyekről bebizonyosodott, hogy félrevezető vagy pontatlan információkat szolgáltatottak az általuk forgalmazott tüzelőanyagok üvegházhatásúgáz-intenzitásáról, bírsággal kell sújtani. Azokat a tüzelőanyag-forgalmazókat, amelyek ismételten hamis vagy félrevezető információkat szolgáltatottak, fel kell venni az (EU) 2018/2001 irányelvben (megújulóenergia-irányelv) meghatározott tanúsítási rendszerekhez kapcsolódó tiltólistára. Az ilyen forgalmazók létesítményeiből vételezett tüzelőanyagokra úgy kell tekinteni, hogy ugyanolyan kibocsátási tényezőkkel rendelkeznek, mint a legkedvezőtlenebb fosszilis tüzelőanyag.

2022. október 19., szerda

Módosítás 41

Rendeletre irányuló javaslat

28 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

- (28) Az akkreditált hitelesítők általi hitelesítésnek biztosítania kell a társaságok általi nyomon követés és jelentéstétel pontosságát és teljességét, valamint az e rendeletnek való megfelelést. 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 ⁽²⁴⁾ szerint létrehozott nemzeti akkreditáló testületek **által kiadott tanúsítvánnyal**.

- ⁽²⁴⁾ 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.).

Módosítás

- (28) Az akkreditált hitelesítők általi hitelesítésnek biztosítania kell a társaságok általi nyomon követés és jelentéstétel pontosságát és teljességét, valamint az e rendeletnek való megfelelést. A pártatlanság **és a hatékonyság** biztosítása érdekében a hitelesítők olyan független és kompetens jogi személyek lehetnek, **akiket** vagy **amelyeket** a 765/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽²⁴⁾ szerint létrehozott nemzeti akkreditáló testületek **akkreditáltak és felügyelnek**.

- ⁽²⁴⁾ 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.).

Módosítás 42

Rendeletre irányuló javaslat

31 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

- (31a) **A vállalatok és az tüzelőanyag-forgalmazók szerződéses megállapodások útján kölcsönös kötelezettségvállalásokban állapodhatnak meg bizonyos tüzelőanyagok előre meghatározott mennyiségének előállítására, szállítására és megvásárlására vonatkozóan. Az ilyen szerződéses megállapodások ki kell terjedniük a felelősségre is, és meg kell határozniuk a pénzügyi ellentételezés feltételeit azokban az esetekben, amikor a tüzelőanyagokat nem a megállapodásnak megfelelően bocsátották rendelkezésre.**

2022. október 19., szerda

Módosítás 43

Rendeletre irányuló javaslat

36 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

- (36) Az egyes nem megfelelő kikötői kikötésekre kiszabott bírságnak arányosnak kell lennie a villamos energia felhasználásának költségével, és megfelelő mértékűnek kell lennie ahhoz, hogy visszatartsa a hajókat a szennyezőbb energiaforrások igénybevételétől. A bírságnak a hajó fedélzetére telepített, megawattban kifejezett teljesítményen kell alapulnia, amelyet megszoroznak a kikötőhelyen töltött óránkénti, EUR-ban kifejezett bírsággal. Mivel nem állnak rendelkezésre pontos adatok az OPS Unión belüli nyújtásának költségeiről, ennek a díjnak a nem háztartási fogyasztók átlagos uniós villamosenergia-árán kell alapulnia, amelyet kétszeres szorzóval kell megszorozni a szolgáltatásnyújtáshoz kapcsolódó egyéb kiadások, többek között a csatlakozási költségek és a beruházásmegtérülési elemek figyelembevétele érdekében.

Módosítás

- (36) Az egyes nem megfelelő kikötői kikötésekre kiszabott bírságnak arányosnak kell lennie a villamos energia felhasználásának költségével, és megfelelő mértékűnek kell lennie ahhoz, hogy visszatartsa a hajókat a szennyezőbb energiaforrások igénybevételétől. A bírságnak a hajó fedélzetére telepített, megawattban kifejezett teljesítményen kell alapulnia, amelyet megszoroznak a kikötőhelyen töltött óránkénti, EUR-ban kifejezett bírsággal. Mivel nem állnak rendelkezésre pontos adatok az OPS Unión belüli nyújtásának költségeiről, ennek a díjnak a nem háztartási fogyasztók **legnaprakészebb** átlagos uniós villamosenergia-árán kell alapulnia, amelyet kétszeres szorzóval kell megszorozni a szolgáltatásnyújtáshoz kapcsolódó egyéb kiadások, többek között a csatlakozási költségek és a beruházásmegtérülési elemek figyelembevétele érdekében.

Módosítás 44

Rendeletre irányuló javaslat

37 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

- (37) A bírságok megfizetéséből származó bevételeket a **megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengerhasznosítási ágazaton belüli elosztásának és használatának előmozdítására, valamint a tengerhasznosítási ágazat szereplőinek éghajlat-politikai és környezetvédelmi célkitűzéseik teljesítéséhez nyújtott segítségre kell fordítani.** E célból ezeket a bevételeket a 2003/87/EK irányelv 10a. cikkének (8) bekezdésében említett **innovációs alaphoz** kell rendelni.

Módosítás

- (37) A bírságok megfizetéséből származó bevételeket a **tengerhasznosítási ágazatra kell elkülöníteni, és az ágazat dekarbonizációjának előmozdítására kell fordítani, beleértve az alternatív üzemanyagok fejlesztésének, előállításának és bevezetésének, az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának és az OPS-infrastuktúrájának, valamint az új innovatív technológiáknak a támogatását.** E célból ezeket a bevételeket a 2003/87/EK irányelv 3gab. cikkében említett **Óceánalaphoz** kell rendelni.

2022. október 19., szerda

Módosítás 45

Rendeletre irányuló javaslat

39 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

- (39) Tekintettel arra, hogy az e rendelet értelmében a hitel-esítők által hozott intézkedések milyen következményekkel járhatnak az érintett társaságokra nézve, különösen a nem megfelelő kikötői kikötések meghatározása, a bírságok összegének **kiszámítása** és a „FuelEU” megfeleléségi tanúsítvány kiadásának megtagadása tekintetében, e társaságok számára lehetővé kell tenni, hogy kérelmezzék ezen intézkedések felülvizsgálatát annak a tagállamnak az illetékes hatóságánál, ahol a hitelesítőt akkreditálták. Az Európai Unió Alapjogi Chartájának 47. cikkében foglalt, hatékony jogorvoslathoz való alapvető jog fényében lehetővé kell tenni, hogy az illetékes hatóságok és a kikötőt üzemeltető szervek által e rendelet alapján hozott határozatokat az érintett tagállam nemzeti jogával összhangban bírósági felülvizsgálatnak vessék alá.

Módosítás

- (39) Tekintettel arra, hogy az e rendelet értelmében a hitel-esítők által hozott intézkedések milyen következményekkel járhatnak az érintett társaságokra nézve, különösen a nem megfelelő kikötői kikötések meghatározása, a bírságok összegének **kiszámításához szükséges információk összeállítása** és a „FuelEU” megfeleléségi tanúsítvány kiadásának megtagadása tekintetében, e társaságok számára lehetővé kell tenni, hogy kérelmezzék ezen intézkedések felülvizsgálatát annak a tagállamnak az illetékes hatóságánál, ahol a hitelesítőt akkreditálták. Az Európai Unió Alapjogi Chartájának 47. cikkében foglalt, hatékony jogorvoslathoz való alapvető jog fényében lehetővé kell tenni, hogy az illetékes hatóságok és a kikötőt üzemeltető szervek által e rendelet alapján hozott határozatokat az érintett tagállam nemzeti jogával összhangban bírósági felülvizsgálatnak vessék alá.

Módosítás 46

Rendeletre irányuló javaslat

40 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

- (40) Annak érdekében, hogy e rendelet hatékony működése révén fenntarthatók legyenek az egyenlő versenyfeltételek, a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a „kúttól a hajócsavarig” kibocsátási tényezők jegyzékének módosítása, az alkalmazandó kibocsátásmentes technológiák jegyzékének vagy az alkalmazásukra vonatkozó kritériumoknak a módosítása, a **laboratóriumi vizsgálatok és** a közvetlen kibocsátásmérések elvégzésére vonatkozó szabályok megállapítása, a hitelesítők akkreditálása, a szankcionálási tényező kiigazítása, valamint a bírságok megfizetésének módjai tekintetében. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak megfelelően kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kézhez kap minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.

Módosítás

- (40) Annak érdekében, hogy e rendelet hatékony működése révén fenntarthatók legyenek az egyenlő versenyfeltételek, a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a „kúttól a hajócsavarig” kibocsátási tényezők jegyzékének módosítása, az alkalmazandó kibocsátásmentes technológiák jegyzékének vagy az alkalmazásukra vonatkozó kritériumoknak a módosítása, a **tényleges „kúttól a tartályig” terjedő kibocsátások tanúsítására vonatkozó szabályok megállapítása**, a közvetlen kibocsátásmérések elvégzésére vonatkozó szabályok megállapítása, a hitelesítők akkreditálása, a szankcionálási tényező kiigazítása, valamint a bírságok megfizetésének módjai tekintetében. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak megfelelően kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kézhez kap minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.

2022. október 19., szerda

Módosítás 47

Rendeletre irányuló javaslat

42 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

- (42) Tekintettel a tengerhasznosítási ágazat nemzetközi dimenziójára, a hajók által felhasznált energia kibocsátásintenzitásának korlátozására irányuló globális megközelítés előnyösebb, mivel szélesebb alkalmazási köre miatt **hatékonyabbnak tekinthető**. Ezzel összefüggésben, és annak érdekében, hogy elősegítse a nemzetközi szabályoknak a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) keretében történő fejlesztését, a Bizottságnak 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 az e rendelet szempontjából fontos kérdésekben globális megközelítésről születik megállapodás, a Bizottságnak felül kell vizsgálnia ezt a rendeletet annak érdekében, hogy **adott esetben** összehangolja azt a nemzetközi szabályokkal.

Módosítás

- (42) Tekintettel a tengerhasznosítási ágazat nemzetközi dimenziójára, a hajók által felhasznált energia kibocsátásintenzitásának korlátozására irányuló globális megközelítés előnyösebb, mivel szélesebb alkalmazási köre miatt **jelentősen hatékonyabb**. Ezzel összefüggésben, és annak érdekében, hogy elősegítse a nemzetközi szabályoknak a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) keretében történő fejlesztését, a Bizottságnak 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, **folytatva az ambiciózus tengermentesítési célok nemzetközi szintű előmozdítására irányuló uniós erőfeszítéseket**. Amennyiben az e rendelet szempontjából fontos kérdésekben globális megközelítésről születik megállapodás, a Bizottságnak felül kell vizsgálnia ezt a rendeletet annak érdekében, hogy összehangolja azt a nemzetközi szabályokkal.

Módosítás 48

Rendeletre irányuló javaslat

42 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

- (42a) Az egyenlő nemzetközi versenyfeltételek biztosítása, valamint a megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagokra vonatkozó jogszabályok környezeti hatásának maximalizálása érdekében a Bizottságnak és a tagállamoknak az IMO-n és más nemzetközi szervezeteken belül elő kell mozdítaniuk a megújuló üzemanyagokra vonatkozó megbízható tanúsítási és nyomkövetési rendszereket.

Módosítás

Módosítás 49

Rendeletre irányuló javaslat

42 b preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

- (42b) A Bizottságnak biztosítania kell a tengeri közlekedési ágazatra vonatkozó együttműködéshez és a legjobb gyakorlatok cseréjéhez szükséges eszközök végrehajtását és rendelkezésre állását, a minőségi jogalkotásra vonatkozó iránymutatás ^(1a) szerint.

Módosítás

- ^(1a) Bizottsági szolgálati munkadokumentum, A minőségi jogalkotásra vonatkozó iránymutatások, 2021.11.3., SWD(2021)0305, Európai Bizottság, Brüsszel.

2022. október 19., szerda

Módosítás 50

Rendeletre irányuló javaslat

43 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

- (43) A megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagoknak és helyettesítő energiaforrásoknak a valamely tagállam joghatósága alá tartozó uniós kikötőkbe érkező, ott tartózkodó vagy onnan induló hajók általi használata nem olyan célkitűzés, amelyet a tagállamok kielégítően elérhetnének anélkül, hogy kockáztatnák a belső piac akadályainak bevezetését, valamint a kikötők és a tengeri fuvarozók közötti verseny torzulását. Ez a célkitűzés jobban megvalósítható olyan uniós szintű egységes szabályok bevezetésével, amelyek gazdasági ösztönzőket teremtenek a tengeri fuvarozók számára, hogy továbbra is akadálytalanul működjenek, miközben eleget tesznek a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok használatára vonatkozó kötelezettségeknek. Az Unió ezzel összhangban az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően intézkedéseket hozhat. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az említett cél eléréséhez szükséges mértéket,

Módosítás

- (43) A megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagoknak és helyettesítő energiaforrásoknak a valamely tagállam joghatósága alá tartozó uniós kikötőkbe érkező, ott tartózkodó vagy onnan induló hajók általi **fejlesztése és széles körű** használata nem olyan célkitűzés, amelyet a tagállamok kielégítően elérhetnének anélkül, hogy kockáztatnák a belső piac akadályainak bevezetését, valamint a kikötők és a tengeri fuvarozók közötti verseny torzulását. Ez a célkitűzés jobban megvalósítható olyan uniós szintű egységes szabályok bevezetésével, amelyek gazdasági ösztönzőket teremtenek a tengeri fuvarozók számára, hogy továbbra is akadálytalanul működjenek, miközben eleget tesznek a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok használatára vonatkozó kötelezettségeknek. Az Unió ezzel összhangban az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően intézkedéseket hozhat. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az említett cél eléréséhez szükséges mértéket,

Módosítás 51

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

- a) a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőkbe érkező, ott tartózkodó vagy onnan induló hajók által a fedélzeten felhasznált energia kibocsátásintenzitásának korlátozása; és

Módosítás

- a) a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőkbe érkező, ott tartózkodó vagy onnan induló hajók által a fedélzeten felhasznált energia kibocsátásintenzitásának korlátozása; és

Módosítás 52

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

- b) **a szárazföldi** áramforrás vagy kibocsátásmentes technológia használatára vonatkozó kötelezettség a tagállamok joghatósága alá tartozó kikötőkben,

Módosítás

- b) **szárazföldi** áramforrás vagy kibocsátásmentes technológia használatára vonatkozó kötelezettség a tagállamok joghatósága alá tartozó kikötőkben,

2022. október 19., szerda

Módosítás 53

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – záró rész

A Bizottság által javasolt szöveg

annak érdekében, hogy Unió-szerte **fokozódjon** a megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású **tüzelőanyagok** és helyettesítő energiaforrások következetes **használata, ugyanakkor biztosított legyen** a tengeri közlekedés zökkenőmentes **működése és elkerülhetők legyenek** a belső piac **torzulásai**.

Módosítás

Ennek célja, hogy Unió-szerte **növelje** a megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású **üzemanyagok** és helyettesítő energiaforrások következetes **használatát a tengeri közlekedésben, összhangban a klímasemlegesség legkésőbb 2050-ig történő elérésére irányuló uniós célkitűzéssel és a Párizsi Megállapodás célkitűzéseivel, miközben biztosítja** a tengeri közlekedés zökkenőmentes **működését, fejlesztési lehetőségeket teremt a tengerhasznosítási ágazat számára, és elkerüli** a belső piac **torzulásait**.

Módosítás 54

Rendeletre irányuló javaslat

2 cikk – 1 bekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

Ez a rendelet – lobogótól függetlenül – minden 5 000 bruttó tonnataralom feletti hajóra vonatkozik a következők tekintetében:

Módosítás

Ez a rendelet – lobogótól függetlenül – minden 5 000 bruttó tonnataralom feletti hajóra vonatkozik a következők tekintetében:

Módosítás 55

Rendeletre irányuló javaslat

2 cikk – 1 bekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

b) a valamely tagállam joghatósága alá tartozó, útiterv szerinti kikötőből egy tagállam joghatósága alá tartozó, útiterv szerinti kikötőbe tartó út során felhasznált energia teljes mennyisége; és

Módosítás

b) a valamely tagállam joghatósága alá tartozó, útiterv szerinti kikötőből egy tagállam joghatósága alá tartozó, útiterv szerinti kikötőbe tartó út során felhasznált energia teljes mennyisége;

Módosítás 56

Rendeletre irányuló javaslat

2 cikk – 1 bekezdés – b a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ba) a valamely tagállam joghatósága alá tartozó legkülső régióban található, útiterv szerinti kikötőből induló vagy oda érkező utakon felhasznált energia fele, és

2022. október 19., szerda

Módosítás 57

Rendeletre irányuló javaslat

2 cikk – 1 bekezdés – c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

c) a valamely tagállam joghatósága alá tartozó, útiterv szerinti kikötőből induló vagy oda érkező utakon felhasznált energia fele, amennyiben az utolsó vagy a következő útiterv szerinti kikötő egy harmadik ország joghatósága alá tartozik.

Módosítás

(A magyar változatot nem érinti.)

Módosítás 58

Rendeletre irányuló javaslat

2 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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.

Módosítás

Ez a rendelet nem alkalmazandó hadihajókra, haditengerészeti segédhajókra, halász- és halfeldolgozó hajókra, kezdetleges építésű, fából készült hajókra és a nem kereskedelmi célra használt, állami hajókra.

Módosítás 59

Rendeletre irányuló javaslat

2 cikk – 2 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A Bizottság 2025. december 31-ig végrehajtási jogi aktust fogad el, amelyben megállapítja azon szomszédos konténerát-
rakodási kikötők jegyzékét, amelyeket kizárnak az útiterv
szerinti kikötő e rendeletben meghatározott fogalommeghatá-
rozásából.

A Bizottság ezt követően legalább két évente végrehajtási jogi
aktusokat fogad el azon szomszédos konténerát-
rakodási kikötők jegyzékének naprakésszé tételéről, amelyeket kizárnak
az útiterv szerinti kikötő e rendeletben meghatározott
fogalommeghatározásából.

2022. október 19., szerda

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Az említett végrehajtási jogi aktusokban fel kell sorolni az Unión kívül található, de az Unió területétől 300 tengeri mérföldnél kisebb távolságra lévő olyan szomszédos konténerátrakási kikötőket, ahol a konténerek átrakási aránya – húsz lábbal egyenértékű egységben mérve – meghaladja az adott kikötő teljes konténerforgalmának 65 %-át abban a legutóbbi tizenkét hónapos időszakban, amelyre vonatkozóan releváns adatok állnak rendelkezésre.

A jegyzék alkalmazása céljából a konténereket átrakottnak kell tekinteni, ha azokat egy hajóról kizárólag abból a célból rakodják ki a kikötőbe, hogy egy másik hajóra rakodják őket. Nem kell figyelembe venni az olyan harmadik országokban található kikötőket, amelyek ténylegesen olyan ambiciózus intézkedéseket alkalmaznak, mint az e rendeletben meghatározott követelmények.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 27. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

Módosítás 60

Rendeletre irányuló javaslat

2 cikk – 2 b bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A tagállamok olyan utakon felhasznált energia tekintetében esetében, amelyeket üdülőhajóktól eltérő személyhajók bonyolítanak le egy tagállam joghatósága alá tartozó, útiterv szerinti kikötő, valamint ugyanazon tagállamnak a joghatósága alá tartozó olyan, útiterv szerinti kikötő között, amely egy 100 000 főnél kevesebb állandó lakossal bíró szigeten található, valamint a megfelelő sziget kikötőiben való tartózkodásuk során felhasznált energia tekintetében mentesíthetik az egyes útvonalakat és kikötőket az (1) bekezdés a) és b) pontjának alkalmazása alól. A tagállamok ezekről a mentességekről hatálybalépésük előtt értesítik a Bizottságot, amely azokat kihirdeti az Európai Unió Hivatalos Lapjában. Az ilyen mentességek 2029. december 31-ét követően nem alkalmazhatók.

2022. október 19., szerda

Módosítás 61**Rendeletre irányuló javaslat****2 cikk – 2 c bekezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A tagállamok a valamely legkülső régióban található útiterv szerinti kikötő és egy legkülső régióban található, útiterv szerinti másik kikötő közötti utakon felhasznált energia tekintetében, valamint a megfelelő legkülső régiók kikötőiben való tartózkodásuk során felhasznált energia tekintetében mentesíthetik az egyes útvonalakat és kikötőket az (1) bekezdés a) és ba) pontjának alkalmazása alól. A tagállamok ezekről a mentességekről hatálybalépésük előtt értesítik a Bizottságot, amely azokat kihirdeti az Európai Unió Hivatalos Lapjában. Az ilyen mentességek 2029. december 31-ét követően nem alkalmazhatók. Semmi sem akadályozza meg a tagállamokat, azok régióit és területeit abban, hogy úgy döntsenek, hogy nem alkalmazzák ezt a mentességet, vagy hogy 2029. december 31. előtt megszüntetik az általuk megadott mentességet.

Módosítás 62**Rendeletre irányuló javaslat****2 cikk – 2 d bekezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A tagállamok a közszolgáltatási szerződés keretében teljesített utakon vagy a 3577/92/EGK tanácsi rendelet értelmében közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó hajók által megtett utakon felhasznált energia tekintetében bizonyos útvonalakat mentesíthetnek az (1) bekezdés alkalmazása alól. A tagállamok ezekről a mentességekről hatálybalépésük előtt értesítik a Bizottságot, amely azokat kihirdeti az Európai Unió Hivatalos Lapjában. Az ilyen mentességek 2029. december 31-ét követően nem alkalmazhatók.

Módosítás 63**Rendeletre irányuló javaslat****2 cikk – 2 e bekezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A Bizottság folyamatosan figyelemmel kíséri e rendeletnek a rakomány átirányítására gyakorolt hatását, különösen a szomszédos országok átrakodási kikötőin keresztül. Amennyiben a Bizottság az uniós kikötőkre gyakorolt jelentős negatív hatásokat tár fel, jogalkotási javaslatokat nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet módosítására. A Bizottság különösen elemzi e rendeletnek a legkülső régiókra és szigetekre gyakorolt hatását, és adott esetben javaslatot tesz e rendelet hatályának módosítására.

2022. október 19., szerda

Módosítás 64

Rendeletre irányuló javaslat

3 cikk – 1 bekezdés – h pont

A Bizottság által javasolt szöveg

h) „helyettesítő energiaforrások”: a fedélzeten előállított megújuló **szél- vagy napenergia**, illetve a szárazföldi áramforrásból nyert villamos energia;

Módosítás

h) „helyettesítő energiaforrások”: a fedélzeten előállított megújuló **energia**, illetve a szárazföldi áramforrásból nyert villamos energia;

Módosítás 65

Rendeletre irányuló javaslat

3 cikk – 1 bekezdés – h a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ha) „szélmeghajtás” vagy „széllel segített meghajtás”: olyan meghajtási technika, amely a hajó által menet közben befogott szél energiájával elsődleges vagy másodlagos módon hozzájárul bármely hajótípus meghajtásához;

Módosítás 66

Rendeletre irányuló javaslat

3 cikk – 1 bekezdés – i pont

A Bizottság által javasolt szöveg

i) „útiterv szerinti kikötő”: az (EU) 2015/757 rendelet 3. cikkének b) pontjában meghatározott útiterv szerinti kikötő;

Módosítás

i) „útiterv szerinti kikötő”: az a kikötő, ahol a hajó a rakománya jelentős részének be- vagy kirakodása, illetve utasok be- vagy kiszállása céljából megáll; következésképpen nem tartoznak ide az olyan megállások, amelyek 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 kikötői megállások, illetve a hajók közötti átrakodás miatti, kikötőn kívüli megállások, az olyan megállások, amelyek kizárólagos célja a rossz időjárási körülmények miatti menedékkeresés, a kutatási és mentési tevékenységek miatt szükségessé váló megállások, illetve a konténerszállító hajók egy szomszédos konténerátrakási kikötőben történő megállásai;

2022. október 19., szerda

Módosítás 67

Rendeletre irányuló javaslat

3 cikk – 1 bekezdés – m pont

A Bizottság által javasolt szöveg

m) „kikötőben horgonyzó hajó”: az (EU) 2015/757 rendelet 3. cikkének n) pontjában meghatározott kikötőben horgonyzó hajó;

Módosítás

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

Módosítás 68

Rendeletre irányuló javaslat

3 cikk – 1 bekezdés – n pont

A Bizottság által javasolt szöveg

n) „fedélzeti energiafelhasználás”: a hajó által a meghajtásra és a fedélzeten lévő berendezések működtetésére a tengeren vagy a kikötőhelyen használt, megajoule-ban (MJ) kifejezett energiamennyiség;

Módosítás

n) „fedélzeti energiafelhasználás”: a hajó által a meghajtásra és a fedélzeten lévő berendezések működtetésére a tengeren vagy a kikötőhelyen használt, megajoule-ban (MJ) kifejezett energiamennyiség **az IA, IA Super vagy azzal egyenértékű jégosztályba tartozó hajók műszaki jellemzőiből eredő többlet-energiafelhasználás és az IC, IB, IA, IA Super vagy azzal egyenértékű jégosztályba tartozó hajók jeges viszonyok melletti hajózásból eredő többlet-energiafelhasználása nélkül;**

Módosítás 69

Rendeletre irányuló javaslat

3 cikk – 1 bekezdés – q a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

qa) „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;**

Módosítás

2022. október 19., szerda

Módosítás 70

Rendeletre irányuló javaslat

3 cikk – 1 bekezdés – q b pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

qb) „jeges viszonyok melletti hajózás”: jeges viszonyokra klasszifikált hajó jégperemen belüli tengeri területen történő hajózása;

Módosítás 71

Rendeletre irányuló javaslat

3 cikk – 1 bekezdés – q c pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

qc) „jégperem”: a nyílt tenger és a tengeri jég között adott időpontban elhelyezkedő – kötött vagy sodródó – határvonal;

Módosítás 72

Rendeletre irányuló javaslat

3 cikk – 1 bekezdés – r pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

r) „szárazföldi áramforrás”: a kikötőben horgonyzó hajók kis- vagy nagyfeszültségű, váltakozó áramú vagy egyenáramú villamos energiával való ellátására szolgáló rendszer, beleértve a hajóoldali és parti létesítményeket is, **amikor** a fedélzeti tartózkodáshoz szükséges szolgáltatási energiaellátás vagy a másodlagos akkumulátorok feltöltése céljából **közvetlenül** táplálják a hajó főelosztó kapcsolótábláját;

r) „szárazföldi áramforrás”: a kikötőben horgonyzó hajók kis- vagy nagyfeszültségű, váltakozó áramú vagy egyenáramú villamos energiával való ellátására szolgáló rendszer, beleértve a hajóoldali és parti **rögzített, úszó vagy mobil** létesítményeket is, **amelyek** a fedélzeti tartózkodáshoz szükséges szolgáltatási energiaellátás vagy a másodlagos akkumulátorok feltöltése céljából táplálják a hajó főelosztó kapcsolótábláját;

Módosítás 73

Rendeletre irányuló javaslat

4 cikk – 2 bekezdés – 3 franciabekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

— 2035. január 1-jétől **-13** %,— 2035. január 1-jétől **-20** %,

2022. október 19., szerda

Módosítás 74

Rendeletre irányuló javaslat

4 cikk – 2 bekezdés – 4 franciabekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

— 2040. január 1-jétől **-26** %,

Módosítás

— 2040. január 1-jétől **-38** %,

Módosítás 75

Rendeletre irányuló javaslat

4 cikk – 2 bekezdés – 5 franciabekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

— 2045. január 1-jétől **-59** %,

Módosítás

— 2045. január 1-jétől **-64** %,

Módosítás 76

Rendeletre irányuló javaslat

4 cikk – 2 bekezdés – 6 franciabekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

— 2050. január 1-jétől **-75** %.

Módosítás

— 2050. január 1-jétől **-80** %.

Módosítás 77

Rendeletre irányuló javaslat

4 cikk – 2 bekezdés – 1 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

[*: Az a referenciaérték, amelynek kiszámítására a jogalkotási eljárás egy későbbi szakaszában kerül sor, és amely megfelel a hajók fedélzetén 2020-ban felhasznált energia flotta szerinti átlagos kibocsátásintenzitásának, amelyet az (EU) 2015/757 rendelet keretében nyomon követett és jelentett adatok alapján, az említett rendelet I. mellékletében meghatározott módszertan és alapértelmezett értékek felhasználásával határoznak meg.]

Módosítás

[*: Az a referenciaérték, amelynek kiszámítására a jogalkotási eljárás egy későbbi szakaszában kerül sor, és amely megfelel a hajók fedélzetén 2020-ban felhasznált energia flotta szerinti **uniós** átlagos kibocsátásintenzitásának, amelyet az (EU) 2015/757 rendelet keretében nyomon követett és jelentett adatok alapján, az említett rendelet I. mellékletében meghatározott módszertan és alapértelmezett értékek felhasználásával határoznak meg.]

2022. október 19., szerda

Módosítás 78

Rendeletre irányuló javaslat

4 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) A hajó fedélzetén felhasznált energia kibocsátásintenzitását az üvegházhatású gázok energiaegységenkénti mennyiségeként kell kiszámítani az I. mellékletben meghatározott módszer szerint.

Módosítás

(3) A hajó fedélzetén felhasznált energia kibocsátásintenzitását az üvegházhatású gázok energiaegységenkénti mennyiségeként kell kiszámítani az I. mellékletben meghatározott módszer szerint. **A jégosztályba tartozó hajók esetében korrekciós tényezőt alkalmaznak, amely a jégen való hajózáshoz kapcsolódó magasabb üzemanyag-fogyasztás levonását vonja maga után.**

Módosítás 79

Rendeletre irányuló javaslat

4 cikk – 3 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3a) A kibocsátási tényezők kiszámításának alapjául szolgáló alapértelmezett értékeket e rendelet II. melléklete rögzíti. Amennyiben léteznek tanúsítással vagy közvetlen kibocsátásméréssel hitelesített tényleges értékek, ezek a tényleges értékek is használhatók.

Módosítás 80

Rendeletre irányuló javaslat

4 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 26. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a II. melléklet abból a célból történő **módosítása**, hogy belefoglalja a mellékletbe az új energiaforrásokhoz kapcsolódó, „kúttól a hajócsavarig” kibocsátási tényezőket, vagy kiigazítsa a meglévő kibocsátási tényezőket a jövőbeli nemzetközi szabványokkal vagy az uniós energiaügyi jogszabályokkal való összhang biztosítása érdekében.

Módosítás

(4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 26. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a II. melléklet abból a célból történő **módosítására**, hogy belefoglalja a mellékletbe az új energiaforrásokhoz kapcsolódó, „kúttól a hajócsavarig” kibocsátási tényezőket, vagy kiigazítsa a meglévő kibocsátási tényezőket a jövőbeli nemzetközi szabványokkal vagy az uniós energiaügyi jogszabályokkal való összhang biztosítása érdekében, **továbbá hogy biztosítsa, hogy a rendelkezésre álló legjobb tudományos és műszaki ismeretekkel összhangban ezek a lehető legjobban tükrözzék az életciklus összes szakaszára számított valós kibocsátásokat.**

2022. október 19., szerda

Módosítás 81

Rendeletre irányuló javaslat

4 cikk – 4 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4a) Konzultációkat kell szervezni a kikötőket üzemeltető szervek, a terminálüzemeltetők, a hajótulajdonosok, a hajóüzemeltetők, az üzemanyag-forgalmazók és más érdekelt felek között, hogy az egyes kikötőkben tervezett és alkalmazott alternatív üzemanyag-ellátás, valamint az e kikötőkbe befutó hajók várható kereslete tekintetében biztosítsák az együttműködést.

Módosítás 82

Rendeletre irányuló javaslat

4 a cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

4a. cikk

A nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok használata

(1) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket – szükség esetén az XXXX irányelvben [megújulóenergia-irányelv] létrehozott kvótajóváírási mechanizmus igénybevételeivel – annak biztosítása érdekében, hogy a területükön található kikötőkben rendelkezésre álljanak a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok.

(2) 2025. január 1-jétől 2034. december 31-ig az I. melléklet 1. egyenletének nevezőjében „2” szorzót kell alkalmazni a fedélzeten felhasznált energia kibocsátásintenzitásának kiszámításához annak érdekében, hogy a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok használatáért jutalmazták a vállalatokat.

(3) 2030. január 1-jétől a hajón felhasznált éves átlagos energia legalább 2 %-át a 9. cikk (1) bekezdése b) pontjának megfelelő nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagokkal kell fedezni.

(4) 2034. december 31-ig a (3) bekezdés nem alkalmazandó azokra a társaságokra és leányvállalataikra, amelyek a 2. cikk (1) bekezdésének hatálya alá tartozó három vagy kevesebb hajót üzemeltetnek.

2022. október 19., szerda

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(5) A Bizottság legkésőbb 2028-ig értékeli a (3) bekezdésben meghatározott kötelezettséget annak kiigazítása céljából, ha:

- *komoly aggályok merülnek fel a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok termelési kapacitásával, rendelkezésre állásával vagy árával kapcsolatban, vagy*
- *a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok esetében jelentős költségcsökkenés tapasztalható és ezek földrajzilag átfogóan rendelkezésre állnak, és az uniós éghajlat-politikai célok elérése érdekében növelni kell az alkvóta szintjét.*

(6) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 26. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az említett értékelés kritériumainak meghatározására, valamint a 4a. cikk (3) bekezdésében és az V. mellékletben foglalt kötelezettségek kiigazítására, amennyiben az (5) bekezdéssel összhangban elvégzett értékelés ezt szükségesnek ítéli.

Módosítás 83

Rendeletre irányuló javaslat

5 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) 2030. január 1-jétől a **valamely tagállam joghatósága** alá tartozó kikötőben horgonyzó hajónak a szárazföldi áramforráshoz kell kapcsolódnia, és a kikötőhelyen való tartózkodása során azt kell használnia minden **energiaszükségletének** kielégítésére.

Módosítás

(1) 2030. január 1-jétől a **XXXX-XXXX rendelet (az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló rendelet) 9. cikkének hatálya** alá tartozó kikötőben horgonyzó hajónak a szárazföldi áramforráshoz kell kapcsolódnia, és a kikötőhelyen való tartózkodása során azt kell használnia minden **villamosenergia-szükségletének** kielégítésére. **Amennyiben egy nem TEN-T kikötő önként telepített part menti áramforrást, az adott kikötőbe befutó azon hajóknak, amelyek fedélzetén a part menti villamosenergia-ellátással kompatibilis berendezés található, ehhez az áramforráshoz kell kapcsolódnuk, amennyiben az az elfoglalt kikötőhelyen rendelkezésre áll.**

Módosítás 84

Rendeletre irányuló javaslat

5 cikk – 3 bekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

b) amelyek a III. mellékletben meghatározott kibocsátásmentes technológiákat alkalmaznak;

Módosítás

b) amelyek a III. mellékletben meghatározott kibocsátásmentes technológiákat alkalmaznak, **feltéve, hogy folyamatosan olyan kibocsátási szinteket érnek el, amelyek egyenértékűek a szárazföldi áramforrás igénybevételével elérhető kibocsátáscsökkentéssel;**

2022. október 19., szerda

Módosítás 85

Rendeletre irányuló javaslat

5 cikk – 3 bekezdés – d pont

A Bizottság által javasolt szöveg

- d) amelyek a kikötőben lévő csatlakozási pontok hiánya miatt nem tudnak **csatlakozni** a szárazföldi áramforráshoz;

Módosítás

- d) amelyek a kikötőben lévő csatlakozási pontok hiánya miatt – **többek között a hálózati kapacitás (ideiglenes) hiánya miatt** – nem tudnak **kapcsolódni** a szárazföldi áramforráshoz, **többek között a kikötőben horgonyzó hajók (szezonális) csúcsterhelési igénye idején is;**

Módosítás 86

Rendeletre irányuló javaslat

5 cikk – 3 bekezdés – e pont

A Bizottság által javasolt szöveg

- e) amelyek nem tudnak csatlakozni a szárazföldi áramforráshoz, mert a kikötő parti berendezése nem kompatibilis a fedélzeten lévő szárazföldi áramforrással;

Módosítás

- e) amelyek nem tudnak csatlakozni a szárazföldi áramforráshoz, mert a kikötő parti berendezése nem kompatibilis a fedélzeten lévő szárazföldi áramforrással, **feltéve, hogy a hajó fedélzetén lévő parti összeköttetést a tengerjáró hajók parti összekötő rendszereire vonatkozóan a XXXX-XXXX rendelet (az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló rendelet) II. mellékletében meghatározott szabványokkal összhangban tanúsították;**

Módosítás 87

Rendeletre irányuló javaslat

5 cikk – 3 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

- (3a) A hajóüzemeltetők előzetesen tájékoztatják az általuk igénybe vett kikötőket a szárazföldi áramforráshoz való csatlakozásra, vagy az e rendelet III. mellékletében meghatározott kibocsátásmentes technológia használatára irányuló szándékukról. A hajóüzemeltetőknek adott esetben azt is jelezniük kell, hogy az adott kikötés során várhatóan mennyi energiára lesz szükségük, és tájékoztatniuk kell a fedélzeten lévő szárazföldi áramforrásról.

2022. október 19., szerda

Módosítás 88

Rendeletre irányuló javaslat

5 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 26. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a III. melléklet abból a célból történő módosítása, hogy új technológiákra való hivatkozásokat illesszen be az alkalmazandó kibocsátásmentes technológiák jegyzékébe vagy a használatukra vonatkozó **feltételekbe**, amennyiben ezek az új technológiák a tudományos és műszaki fejlődés fényében egyenértékűnek bizonyulnak az említett mellékletben felsorolt **technológiákkal**.

Módosítás

(4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 26. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a III. melléklet abból a célból történő módosítása, hogy új technológiákra való hivatkozásokat illesszen be az alkalmazandó kibocsátásmentes technológiák jegyzékébe vagy **módosítsa** a használatukra vonatkozó **feltételeket**, amennyiben ezek az új technológiák **vagy használati feltételek** a tudományos és műszaki fejlődés fényében egyenértékűnek **vagy jobbnak** bizonyulnak az említett mellékletben felsorolt **technológiákhoz képest**.

Módosítás 89

Rendeletre irányuló javaslat

5 cikk – 5 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(5) Az útiterv szerinti kikötőt üzemeltető szerv meghatározza, hogy a (3) bekezdés szerinti kivételek alkalmazandók-e, és a IV. mellékletben megállapított követelményekkel összhangban kiállítja a tanúsítványt vagy megtagadja annak kiállítását.

Módosítás

(5) Az útiterv szerinti kikötőt üzemeltető szerv, **illetve adott esetben a terminálüzemeltető vagy az illetékes hatóság** meghatározza, hogy a (3) bekezdés szerinti kivételek alkalmazandók-e, és a IV. mellékletben megállapított követelményekkel összhangban kiállítja a tanúsítványt vagy megtagadja annak kiállítását.

Módosítás 90

Rendeletre irányuló javaslat

5 cikk – 6 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(6) 2035. január 1-jétől a (3) bekezdés d) és e) pontjában felsorolt kivételek egy jelentési év során legfeljebb ötször alkalmazhatók egy adott hajóra. A kikötői kikötések nem vehetők figyelembe az e rendelkezésnek való megfelelés szempontjából, ha a társaság bizonyítja, hogy észszerűen nem tudhatta, hogy a hajó a (3) bekezdés d) és e) pontjában említett okok miatt nem fog tudni csatlakozni.

Módosítás

törölve

2022. október 19., szerda

Módosítás 91

Rendeletre irányuló javaslat

5 cikk – 7 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(7a) Konzultációkat kell szervezni a kikötőket üzemeltető szervek, a terminálüzemeltetők, a hajótulajdonosok, a hajóüzemeltetők, a part menti villamosenergia-forgalmazók, a hálózatkezelők és más érdekelt felek között, hogy az egyes kikötőkben a part menti villamosenergia-ellátást biztosító tervezett és alkalmazott infrastruktúra, valamint az e kikötőkbe befutó hajók várható kereslete tekintetében biztosítsák az együttműködést.

Módosítás 92

Rendeletre irányuló javaslat

6 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4) A társaságoknak átláthatóan és pontosan kell felvenniük, rögzíteniük, összeállítaniuk, elemezniük és dokumentálniuk a nyomkövetési adatokat – így a feltevéseket, referenciákat, kibocsátási tényezőket és a tevékenységi adatokat – annak érdekében, hogy a hitelesítő meghatározhassa a hajók fedélzetén felhasznált energia kibocsátásintenzitását.

(4) A társaságoknak átláthatóan és pontosan kell felvenniük, rögzíteniük, összeállítaniuk, elemezniük és dokumentálniuk a nyomkövetési adatokat – így a feltevéseket, referenciákat, kibocsátási tényezőket és a tevékenységi adatokat, **valamint minden egyéb, az e rendeletnek való megfeleléshez szükséges információkat** – annak érdekében, hogy a hitelesítő meghatározhassa a hajók fedélzetén felhasznált energia kibocsátásintenzitását.

Módosítás 93

Rendeletre irányuló javaslat

7 cikk – 3 bekezdés – e pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

e) a 4. és 5. cikkben meghatározott követelményeknek való megfelelés érdekében a fedélzetén a hajózás során és a kikötőhelyen használni kívánt energiaforrás(ok) leírása;

e) a 4. és 5. cikkben, **valamint az I. és III. mellékletben** meghatározott követelményeknek való megfelelés érdekében a fedélzetén a hajózás során és a kikötőhelyen használni kívánt energiaforrás(ok) leírása;

2022. október 19., szerda

Módosítás 94

Rendeletre irányuló javaslat

7 cikk – 3 bekezdés – k pont

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

k) a hiányos adatok kiküszöböléséhez **vagy az adathibák azonosításához és kijavításához** szükséges helyettesítő adatok meghatározásához használt módszer leírása;

Módosítás 95

Rendeletre irányuló javaslat

7 cikk – 3 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3a) **Ha a hajó jégosztálya miatt a szükséges többletenergia-át ki kell vonni a fedélzeten felhasznált energia kiszámításából, a nyomkövetési tervnek a következőket is tartalmaznia kell:**

a) **a hajó jégosztályára vonatkozó információ;**

b) **a teljes út során megtett távolság nyomon követésére szolgáló eljárás leírása; és**

c) **jeges viszonyok melletti hajózás esetén a jeges viszonyok melletti hajózás dátuma és időpontja, a üzemanyag-fogyasztás és a helyettesítő energiaforrásokból biztosított energia, illetve jeges viszonyok melletti hajózás esetén a III. mellékletben meghatározottak szerinti kibocsátásmentes technológia.**

Módosítás 96

Rendeletre irányuló javaslat

8 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A társaságok kötelesek rendszeresen, de legalább évente ellenőrizni, hogy a hajó nyomkövetési terve megfelel-e a hajó jellegének és működésének, továbbá hogy **javítható-e** az abban szereplő bármely adat.

Módosítás

(1) A társaságok kötelesek rendszeresen, de legalább évente ellenőrizni, hogy a hajó nyomkövetési terve megfelel-e a hajó jellegének és működésének, továbbá hogy **javítható, helyesbítendő vagy aktualizálható-e** az abban szereplő bármely adat.

2022. október 19., szerda

Módosítás 97

Rendeletre irányuló javaslat

8 cikk – 2 bekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

(2) A társaságnak a következő esetek bármelyikében **indokolatlan késedelem nélkül** módosítania kell a nyomkövetési tervet:

Módosítás 98

Rendeletre irányuló javaslat

8 cikk – 2 bekezdés – e a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) A társaságoknak pontos és megbízható adatokat kell szolgáltatniuk a bioüzemanyagok, a biogáz, nem biológiai eredetű, megújuló energiaforrásokból származó üzemanyagok és a széntartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagok kibocsátásintenzitásáról és fenntarthatósági jellemzőiről, amelyeket a Bizottság által az (EU) 2018/2001 irányelv 30. cikkének (5) és (6) bekezdésével összhangban elismert rendszer keretében hitelesítenek.

Módosítás

ea) **amennyiben az adathiányok megelőzésére és az adathibák azonosítására szolgáló módszerek nem bizonyultak megfelelőnek ahhoz, hogy biztosítsák az adatok megbízhatóságát és átláthatóságát.**

Módosítás 99

Rendeletre irányuló javaslat

9 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) A társaságoknak pontos és megbízható adatokat kell szolgáltatniuk a bioüzemanyagok, a biogáz, nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok és a széntartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagok kibocsátásintenzitásáról és fenntarthatósági jellemzőiről, amelyeket a Bizottság által az (EU) 2018/2001 irányelv 30. cikkének (5) és (6) bekezdésével összhangban elismert rendszer keretében hitelesítenek.

Módosítás

(2) A társaságoknak pontos, **teljes körű** és megbízható adatokat kell szolgáltatniuk a bioüzemanyagok, a biogáz, nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok és a széntartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagok kibocsátásintenzitásáról és fenntarthatósági jellemzőiről, amelyeket a Bizottság által az (EU) 2018/2001 irányelv 30. cikkének (5) és (6) bekezdésével összhangban elismert rendszer keretében hitelesítenek.

Módosítás 100

Rendeletre irányuló javaslat

9 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) A társaságoknak jogukban áll eltérni a „tartálytól a hajócsavarig” terjedő kibocsátási tényezőkre vonatkozóan megállapított alapértelmezett értékektől, feltéve, hogy a tényleges értékeket **laboratóriumi vizsgálatokkal vagy** közvetlen kibocsátásmérésekkel igazolják. A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 26. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy **a laboratóriumi vizsgálatok és** a közvetlen kibocsátásmérések elvégzésére vonatkozó szabályok megállapításával kiegészítse ezt a rendeletet.

Módosítás

(3) A társaságoknak jogukban áll eltérni a „tartálytól a hajócsavarig” terjedő kibocsátási tényezőkre vonatkozóan megállapított alapértelmezett értékektől, feltéve, hogy a tényleges értékeket közvetlen kibocsátásmérésekkel igazolják **az (EU) 2018/2001 irányelvben és az (EU) XXXX/XXXX irányelvben (a földgázról szóló irányelv) meghatározott meglévő tanúsítási és ellenőrzési rendszerekkel összhangban.** A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 26. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy a közvetlen kibocsátásmérések elvégzésére vonatkozó szabályok megállapításával kiegészítse ezt a rendeletet.

2022. október 19., szerda

Módosítás 101
Rendeletre irányuló javaslat
9 a cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

9a. cikk**Az egyéb tüzelőanyagok tanúsítása**

- (1) A társaságoknak jogukban áll eltérni a „kúttól a tartályig” terjedő, összes többi üzemanyag kibocsátási tényezőjére vonatkozóan megállapított alapértelmezett értékektől, feltéve, hogy a tényleges értékeket tanúsítással vagy közvetlen kibocsátásmérésekkel állapítják meg.
- (2) A társaságoknak jogukban áll eltérni a „tartálytól a hajócsavarig” terjedő, összes többi üzemanyag kibocsátási tényezőjére vonatkozóan megállapított alapértelmezett értékektől, feltéve, hogy a tényleges értékeket közvetlen kibocsátásmérésekkel igazolják.
- (3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 26. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el e rendelet kiegészítése céljából, a tényleges „kúttól a tartályig” terjedő kibocsátások tanúsítására és a közvetlen kibocsátásmérések elvégzésére vonatkozó szabályok megállapításával.

Módosítás 102
Rendeletre irányuló javaslat
10 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1) A hitelesítő köteles értékelni, hogy a nyomkövetési terv megfelel-e a 6–9. 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 nyomkövetési tervét, és végső értékelés céljából benyújtja a felülvizsgált tervet a hitelesítőnek. Az érintett társaságnak meg kell állapodnia a hitelesítővel az említett módosítások bevezetésének határidejéről. E határidő semmilyen esetben sem lehet a jelentési időszak kezdeténél későbbi időpont.

(1) A hitelesítő köteles értékelni, hogy a nyomkövetési terv megfelel-e a 6–9. 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 **indokolatlan késedelem nélkül** felülvizsgálja nyomkövetési tervét, és végső értékelés céljából benyújtja a felülvizsgált tervet a hitelesítőnek. Az érintett társaságnak meg kell állapodnia a hitelesítővel az említett módosítások bevezetésének határidejéről. E határidő semmilyen esetben sem lehet a jelentési időszak kezdeténél későbbi időpont.

2022. október 19., szerda

Módosítás 103

Rendeletre irányuló javaslat

10 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) Amennyiben a hitelesítői értékelés helytelen állításokat vagy e rendeletnek való meg nem feleléseket állapít meg, a hitelesítő köteles erről kellő időben tájékoztatni a társaságot. Az adott társaságnak ezt követően módosítania kell a helytelen állításokat vagy a meg nem feleléseket annak érdekében, hogy a hitelesítési folyamat időben lezárható legyen.

Módosítás

(3) Amennyiben a hitelesítői értékelés helytelen állításokat vagy e rendeletnek való meg nem feleléseket állapít meg, a hitelesítő köteles erről kellő időben tájékoztatni a társaságot. Az adott társaságnak ezt követően **indokolatlan késedelem nélkül** módosítania kell a helytelen állításokat vagy a meg nem feleléseket annak érdekében, hogy a hitelesítési folyamat időben lezárható legyen.

Módosítás 104

Rendeletre irányuló javaslat

11 cikk – 2 bekezdés – d pont

A Bizottság által javasolt szöveg

d) szárazföldi áramforrás használata vagy az 5. cikk (5) bekezdése szerint tanúsított kivételek alkalmazhatósága.

Módosítás

d) szárazföldi áramforrás használata vagy az 5. cikk (3) **bekezdésében felsorolt, az 5. cikk (5)** bekezdése szerint tanúsított kivételek alkalmazhatósága.

Módosítás 105

Rendeletre irányuló javaslat

11 cikk – 3 bekezdés – d pont

A Bizottság által javasolt szöveg

d) a hajó vonatkozó nyilvántartásai hiánytalanok és ellentmondásmentesek.

Módosítás

d) a hajó vonatkozó nyilvántartásai hiánytalanok, **átláthatók** és ellentmondásmentesek.

Módosítás 106

Rendeletre irányuló javaslat

12 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A hitelesítő köteles azonosítani a nyomkövetési és jelentési folyamathoz kapcsolódó lehetséges kockázatokat oly módon, hogy a hajók fedélzetén felhasznált energia bejelentett mennyiségét, típusát és kibocsátási tényezőjét összehasonlítsa a hajókövetési adatokon és olyan jellemzőkön alapuló becsült adatokkal, mint például a beépített motorteljesítmény. A hitelesítőnek további elemzéseket kell végeznie, ha jelentős eltéréseket talál.

Módosítás

(1) A hitelesítő köteles azonosítani a nyomkövetési és jelentési folyamathoz kapcsolódó lehetséges kockázatokat oly módon, hogy a hajók fedélzetén felhasznált energia bejelentett mennyiségét, típusát és kibocsátási tényezőjét összehasonlítsa a hajókövetési adatokon és olyan jellemzőkön alapuló becsült adatokkal, mint például a beépített motorteljesítmény. A hitelesítőnek további elemzéseket kell végeznie, ha **olyan** jelentős eltéréseket talál, **amelyek aláásnák e rendelet céljainak elérését**.

2022. október 19., szerda

Módosítás 107

Rendeletre irányuló javaslat

13 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A hitelesítőket az e rendelet hatálya alá tartozó tevékenységek tekintetében a 765/2008/EK rendelet szerinti nemzeti akkreditáló testület akkreditálja.

Módosítás

(1) A hitelesítőket az e rendelet hatálya alá tartozó tevékenységek tekintetében a 765/2008/EK rendelet szerinti nemzeti akkreditáló testület akkreditálja. **A nemzeti akkreditáló testület rendszeresen megküldi a Bizottságnak az akkreditált hitelesítők jegyzékét az összes vonatkozó elérhetőséggel együtt.**

Módosítás 108

Rendeletre irányuló javaslat

13 cikk – 1 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1a) **A nemzeti akkreditáló testületek biztosítják, hogy a hitelesítő:**

a) **járatos legyen a hajózásban;**

b) **mindenkor rendelkezzen az általa ellenőrzött hajók mennyiségével arányos, jelentős vezetői, műszaki és kisegítő személyzettel;**

c) **képes legyen arra, hogy az e rendelet V. fejezetében felsorolt különböző feladatoknak megfelelően elvégzendő feladatokkal arányos eszközöket és személyzetet rendeljen minden munkahelyre, amikor és ahogyan szükséges.**

Módosítás 109

Rendeletre irányuló javaslat

13 cikk – 1 b bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1b) **Az esetleges összeférhetlenségek kizárása érdekében a hitelesítő bevétele nem függ lényegesen egyetlen társaságtól.**

2022. október 19., szerda

Módosítás 110

Rendeletre irányuló javaslat

13 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 26. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy a hitelesítők akkreditálására vonatkozó további módszerek és kritériumok meghatározása révén kiegészítse ezt a rendeletet. Az ezekben a felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban rögzített módszereknek a 10. és 11. cikkben meghatározott hitelesítési alapelveken és a vonatkozó, nemzetközileg elfogadott előírásokon kell alapulniuk.

Módosítás

(3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 26. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy a hitelesítők **és egyéb szabályok** akkreditálására vonatkozó további módszerek és kritériumok meghatározása révén kiegészítse ezt a rendeletet, **valamint hogy biztosítsa a hitelesítők függetlenségét és pártatlanságát.** Az ezekben a felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban rögzített módszereknek a 10. és 11. cikkben meghatározott hitelesítési alapelveken és a vonatkozó, nemzetközileg elfogadott előírásokon kell alapulniuk.

Módosítás 111

Rendeletre irányuló javaslat

14 cikk – 1 bekezdés – c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

c) a kikötőhelyen és a tengeren fogyasztott valamennyi típusú tüzelőanyag mennyisége;

Módosítás

c) a kikötőhelyen és a tengeren fogyasztott valamennyi típusú tüzelőanyag mennyisége, **beleértve a kikötőhelyen navigációs célból felhasznált villamos energia mennyiségét;**

Módosítás 112

Rendeletre irányuló javaslat

14 cikk – 1 bekezdés – d pont

A Bizottság által javasolt szöveg

d) a kikötőhelyen és a tengeren fogyasztott tüzelőanyag minden egyes típusára vonatkozóan a „kúttól a hajócsavarig” kibocsátási tényezők, a „kúttól a tartályig”, a „tartálytól a hajócsavarig” és az illékony kibocsátások szerinti bontásban, az összes vonatkozó üvegházhatású gázra kiterjedően;

Módosítás

d) a kikötőhelyen és a tengeren fogyasztott tüzelőanyag minden egyes típusára – **ezen belül a szárazföldi áramforrásból vett villamos energiára** – vonatkozóan a „kúttól a hajócsavarig” kibocsátási tényezők, a „kúttól a tartályig”, a „tartálytól a hajócsavarig” és az illékony kibocsátások szerinti bontásban, az összes vonatkozó üvegházhatású gázra kiterjedően;

Módosítás 113

Rendeletre irányuló javaslat

14 cikk – 1 bekezdés – e pont

A Bizottság által javasolt szöveg

e) a kikötőhelyen és a tengeren fogyasztott valamennyi típusú helyettesítő energiaforrás mennyisége.

Módosítás

e) a kikötőhelyen és a tengeren fogyasztott valamennyi típusú helyettesítő energiaforrás – **köztük a tüzelőanyag, a villamos energia, a szél- és napenergia** – mennyisége.

2022. október 19., szerda

Módosítás 114

Rendeletre irányuló javaslat

14 cikk – 1 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1a) Ha a hajó jégosztálya miatt szükséges többletenergiát ki kell vonni a fedélzeten felhasznált energiából, a nyomonkövetési tervnek a következőket is tartalmaznia kell:

- a) a hajó jégosztálya;
- b) a jeges viszonyok melletti hajózás dátuma és időpontja;
- c) a jeges viszonyok melletti hajózás során fogyasztott valamennyi típusú tüzelőanyag mennyisége;
- d) a jeges viszonyok melletti hajózás során fogyasztott valamennyi típusú helyettesítő energiaforrás mennyisége;
- e) a jeges viszonyok melletti hajózás során megtett távolság;
- f) az út során megtett távolság;
- g) a tengeren fogyasztott valamennyi típusú tüzelőanyag mennyisége; valamint
- h) a tengeren fogyasztott valamennyi típusú helyettesítő energiaforrás mennyisége.

Módosítás 115

Rendeletre irányuló javaslat

14 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2) A társaságok az (1) bekezdésben felsorolt információkat és adatokat **évente**, átlátható módon kötelesek **nyilvántartani, ami** lehetővé **teszi** az e rendeletnek való megfelelés hitelesítő általi hitelesítését.

(2) A társaságok az (1) bekezdésben felsorolt információkat és adatokat **a kellő időben**, átlátható módon kötelesek **rögzíteni és évente összeállítani, hogy** lehetővé **tegyék** az e rendeletnek való megfelelés hitelesítő általi hitelesítését.

Módosítás 116

Rendeletre irányuló javaslat

15 cikk – 2 bekezdés – c a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ca) összeállítja a 14. cikk (3) bekezdése szerint szolgáltatott információkat, és benyújtja azokat a tagállam illetékes hatóságának.

2022. október 19., szerda

Módosítás 117

Rendeletre irányuló javaslat

15 cikk – 2 bekezdés – d pont

A Bizottság által javasolt szöveg

d) kiszámítja a 20. cikk (1) és (2) bekezdésében említett bírságok összegét.

Módosítás

törölve

Módosítás 118

Rendeletre irányuló javaslat

15 cikk – 3 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3a) A hitelesítő által szolgáltatott információk alapján a tagállam illetékes hatósága kiszámítja a 20. cikk (1) és (2) bekezdésében említett bírságok összegét és erről értesíti a társaságot.

Módosítás 119

Rendeletre irányuló javaslat

15 cikk – 4 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4a) A hajózási társaság tekintetében felelős igazgatási hatóság a következő:

- a) a valamely tagállamban bejegyzett hajózási társaság esetében az a tagállam, amelyben a hajózási társaságot bejegyezték;
- b) olyan hajózási társaság esetében, amelyet nem jegyeztek be valamely tagállamban, az a tagállam, amelyben az elmúlt két ellenőrzési évben az adott hajózási társaság a 2. cikk hatálya alá tartozó útjain a legtöbb becsült kikötői megállást teljesítette;
- c) olyan hajózási társaság esetében, amelyet nem jegyeztek be valamely tagállamban és amely az elmúlt két ellenőrzési évben nem teljesített a 2. cikk hatálya alá tartozó utakat, az igazgatási hatóság az a tagállam, ahonnan a hajózási társaság a 2. cikk hatálya alá tartozó első útját indította.

2022. október 19., szerda

Módosítás 120

Rendeletre irányuló javaslat

16 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A Bizottság elektronikus megfelelési adatbázist hoz létre, működtet és tart naprakészen a 4. és 5. cikknek való megfelelés nyomon követése céljából. A megfelelési adatbázist a hajók megfelelési mérlegének, **valamint** a 17. és 18. cikkben meghatározott rugalmassági mechanizmusok alkalmazásának nyilvántartására kell használni. Az adatbázishoz a társaságok, a hitelesítők, az illetékes hatóságok és a Bizottság férhetnek hozzá.

Módosítás

(1) A Bizottság **az (EU) 2015/757 rendelettel létrehozott THETIS-MRV rendszerbe integrált** elektronikus megfelelési adatbázist hoz létre, működtet és tart naprakészen a 4. és 5. cikknek való megfelelés nyomon követése céljából. A megfelelési adatbázist a hajók megfelelési mérlegének, **az 5. cikk (3) bekezdésében meghatározott mentességek és** a 17. és 18. cikkben meghatározott rugalmassági mechanizmusok alkalmazásának, **valamint a 20. cikk alapján kirótt bírságoknak** a nyilvántartására kell használni. Az adatbázishoz a társaságok, a hitelesítők, az illetékes hatóságok és a Bizottság férhetnek hozzá.

Módosítás 121

Rendeletre irányuló javaslat

16 cikk – 1 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1a) A társaságok számára lehetővé kell tenni, hogy a teljes mértékben megújuló energiával, például szél- vagy napenergiával hajtott, e rendelet hatálya alá nem tartozó hajókból származó megfelelési többletet átvigyük, amennyiben ezeket a hajókat nem kizárólag szabadidős célokra használják.

Módosítás 122

Rendeletre irányuló javaslat

16 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) A társaság minden hajójára vonatkozóan minden év április 30-ig köteles rögzíteni a megfelelési adatbázisban a 15. cikk (2) bekezdésében említett, a hitelesítő által megállapított információkat, a hajó, a társaság, valamint az értékelést végző hitelesítő azonosítását lehetővé tevő információkkal együtt.

Módosítás

(3) A társaság minden hajójára vonatkozóan minden év április 30-ig köteles rögzíteni a megfelelési adatbázisban a 15. cikk (2) bekezdésében említett, a hitelesítő által megállapított és **kiszámított** információkat, **a 17. és 18. cikkben meghatározott rugalmassági mechanizmusok alkalmazását, az 5. cikk (3) bekezdése szerint alkalmazott éves kivételeket, ha vannak ilyenek,** a hajó, a társaság, valamint az értékelést végző hitelesítő azonosítását lehetővé tevő információkkal együtt.

2022. október 19., szerda

Módosítás 123

Rendeletre irányuló javaslat

17 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) **Amennyiben** a hajó **megfelelési többlettel rendelkezik a jelentési időszakban**, a társaság azt a következő jelentési időszakban ugyanazon hajó megfelelési egyenlegébe átviheti. A társaságnak a megfelelési többletet a következő jelentéstételi időszakra kell könyvelnie a megfelelési adatbázisban, amelyet a hitelesítőnek jóvá kell hagynia. A társaság a „FuelEU” megfeleléségi tanúsítvány kiállítását követően már nem tartalmazhatja a megfelelési többletet.

Módosítás

(1) **A 15. cikk (2) bekezdésében említett információk alapján, amennyiben a hajó a jelentési időszakban a 4. cikk (2) bekezdésében említett kibocsátásintenzitása, illetve a 4a. cikk (3) bekezdésében említett, a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok kvótája tekintetében megfelelési többlettel rendelkezik**, a társaság azt a következő jelentési időszakban ugyanazon hajó megfelelési egyenlegébe átviheti. A társaságnak a megfelelési többletet a következő jelentéstételi időszakra kell könyvelnie a megfelelési adatbázisban, amelyet a hitelesítőnek jóvá kell hagynia. A társaság a „FuelEU” megfeleléségi tanúsítvány kiállítását követően már nem tartalmazhatja a megfelelési többletet. **A következő jelentési időszakra vonatkozó, fel nem használt megfelelési többlet három évig érvényes.**

Módosítás 124

Rendeletre irányuló javaslat

18 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) Két vagy több hajó ugyanazon hitelesítő által hitelesített megfelelési egyenlegei összevonhatók a 4. cikk követelményeinek teljesítése céljából. Egy hajó megfelelési egyenlege ugyanabban a jelentési időszakban nem vehető figyelembe egyenél több összevonásban.

Módosítás

(1) Két vagy több hajó ugyanazon hitelesítő által hitelesített, **a 4. cikk (2) bekezdésében említett kibocsátásintenzitásra, illetve a 4a. cikk (3) bekezdésében említett, a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok kvótájára vonatkozó** megfelelési egyenlegei összevonhatók a 4. cikk és a 4a. cikk követelményeinek teljesítése céljából. Egy hajó megfelelési egyenlege ugyanabban a jelentési időszakban nem vehető figyelembe egyenél több összevonásban.

Módosítás 125

Rendeletre irányuló javaslat

20 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) Ha a jelentési időszakot követő év május 1-jén a hajónak megfelelési hiánya van, a társaság köteles bírságot fizetni. A hitelesítő a bírság összegét az V. mellékletben meghatározott **képlet** alapján számítja ki.

Módosítás

(1) Ha a jelentési időszakot követő év május 1-jén a hajónak megfelelési hiánya van, a társaság köteles **korrekciós** bírságot fizetni. A hitelesítő **által szolgáltatott információk alapján a tagállam illetékes hatósága** a bírság összegét az V. mellékletben meghatározott **képletek** alapján számítja ki, **a 4. cikk (2) bekezdésében említett kibocsátásintenzitási határértékek és adott esetben a 4a. cikk (3) bekezdésében említett, a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok kvótája tekintetében.**

2022. október 19., szerda

Módosítás 126

Rendeletre irányuló javaslat

20 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) A társaság minden egyes nem megfelelő kikötői kikötésért köteles bírságot fizetni. A hitelesítő a bírság összegét úgy számítja ki, hogy a 250 EUR összeget megszorozza a hajón telepített megawatt teljesítménnyel és a kikötőhelyen töltött teljes órák számával.

Módosítás

(2) A társaság minden egyes nem megfelelő kikötői kikötésért köteles bírságot fizetni. A **tagállam illetékes hatósága a hitelesítő által szolgáltatott információk alapján** a bírság összegét úgy számítja ki, hogy a 250 EUR összeget megszorozza – **2022-es árákon** – a hajón telepített megawatt teljesítménnyel és a kikötőhelyen töltött teljes órák számával. **E számítás során a szárazföldi áramforráshoz való csatlakozáshoz szükséges időt két órának kell tekinteni, és ezt az időt alapértelmezés szerint le kell vonni a horgonyzóhelyen töltött teljesített órák számából, hogy figyelembe lehessen venni a szárazföldi áramforráshoz való csatlakozáshoz szükséges időt.**

Módosítás 127

Rendeletre irányuló javaslat

20 cikk – 3 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3a) A társaság tekintetében az igazgatásért felelős állam gondoskodik arról, hogy a jelentési év június 1-jén megfelelési hiánnyal rendelkező hajói után az illetékes hatóságuk általi esetleges jóváhagyást követően a társaság a jelentési év június 30-ig megfizesse az V. melléklet B. részében meghatározott képletek alkalmazásából eredő bírságnak megfelelő összeget.

Módosítás 128

Rendeletre irányuló javaslat

20 cikk – 3 b bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3b) Amennyiben a társaság olyan szerződést köt egy kereskedelmi üzemeltetővel, amely megállapítja, hogy ez az üzemeltető felelős a hajó üzemanyagának megvásárlásáért és üzemeltetéséért, a társaság és a kereskedelmi üzemeltető szerződéses megállapodás útján meghatározza, hogy ez utóbbi felel az e cikkben említett bírságokból eredő költségek megfizetéséért. E bekezdés alkalmazásában a hajó üzemeltetéséért való felelősség a szállított rakomány, a menetrend, az útvonal és/vagy a hajó sebességének meghatározását jelenti.

2022. október 19., szerda

Módosítás 129

Rendeletre irányuló javaslat

20 cikk – 3 c bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3c) Amennyiben a társaság vagy a kereskedelmi üzemeltető olyan szerződést köt egy üzemanyag-forgalmazóval, amely ez utóbbit teszi felelőssé bizonyos üzemanyagok szállításáért, a szerződésnek tartalmaznia kell az üzemanyag-forgalmazó felelősségét arra az esetre, ha az üzemanyagot nem a megállapodás szerinti feltételek szerint szállították le, hogy a társaságot vagy a kereskedelmi üzemeltetőt kártalanítsa az e cikkben említett bírságok megfizetéséért. E bekezdés alkalmazásában az említett szerződések alapján értékesített üzemanyagoknak meg kell felelniük a 9. cikk (1) bekezdésének b) pontjában foglalt rendelkezéseknek.

Módosítás 130

Rendeletre irányuló javaslat

20 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 26. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy módosítsa az V. mellékletet az e cikk (1) bekezdésében említett képlet kiigazítása, valamint az e cikk (2) bekezdésében meghatározott rögzített összegű bírság összegének módosítása céljából, **figyelembe véve az energia-költségek alakulását.**

(4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 26. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy módosítsa az V. mellékletet az e cikk (1) bekezdésében említett képlet kiigazítása, valamint az e cikk (2) bekezdésében meghatározott rögzített összegű bírság összegének módosítása céljából, **amint az energiaköltségek alakulása aláássa e bírságok visszatartó erejét.** Az e cikk (1) bekezdésében említett képlet tekintetében a kiszámított bírságnak magasabbnak kell lennie azon megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok mennyiségénél és költségénél, amelyeket a hajóknak a rendelet követelményeinek való megfelelés érdekében használniuk kellett volna.

2022. október 19., szerda

Módosítás 131

Rendeletre irányuló javaslat

21 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A 20. cikk (1) és (2) bekezdésében említett bírságok összegét a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengerhasznosítási ágazatban való gyors bevezetésére irányuló közös projektek támogatására kell elkülöníteni. A bírságokból befolyt pénzeszközökből finanszírozott projekteknek ösztönözniük kell a megújuló és az alacsony kibocsátású tüzelőanyagok nagyobb mennyiségben történő előállítását a tengerhasznosítási ágazatban, elő kell segíteniük megfelelő tüzelőanyag-ellátó létesítmények vagy elektromos csatlakozópontok kiépítését a kikötőkben, valamint a jelentős kibocsátáscsökkentés elérése érdekében támogatniuk kell a leginnovatívabb európai technológiák kifejlesztését, tesztelését és alkalmazását a flottában.

Módosítás

(1) A 20. cikk (1) és (2) bekezdésében említett bírságok összegét a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengerhasznosítási ágazatban való gyors bevezetésére irányuló közös projektek támogatására kell elkülöníteni. A bírságokból befolyt pénzeszközökből finanszírozott projekteknek ösztönözniük kell a megújuló és az alacsony kibocsátású tüzelőanyagok nagyobb mennyiségben történő előállítását a tengerhasznosítási ágazatban, elő kell segíteniük megfelelő tüzelőanyag-ellátó létesítmények vagy elektromos csatlakozópontok kiépítését a kikötőkben, **vagy szükség esetén a felépítmény átalakítását,** valamint a jelentős kibocsátáscsökkentés elérése érdekében támogatniuk kell a leginnovatívabb európai technológiák kifejlesztését, tesztelését és alkalmazását a flottában.

Módosítás 132

Rendeletre irányuló javaslat

21 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) E célból az (1) bekezdésben említett bírságokból származó bevételeket a 2003/87/EK irányelv **10a.** cikkének (8) bekezdésében említett **innovációs alaphoz** kell rendelni. Ezek a bevételek a költségvetési rendelet 21. cikkének (5) bekezdésével összhangban külső címzett bevételnek minősülnek, és az **innovációs alapra** alkalmazandó szabályokkal összhangban kerülnek végrehajtásra.

Módosítás

(2) E célból az (1) bekezdésben említett bírságokból származó bevételeket a 2003/87/EK irányelv **3gab.** cikkének (8) bekezdésében említett **Óceánalaphoz** kell rendelni. **Ezeket a bevételeket a tengerhasznosítási ágazatra kell elkülöníteni, és hozzá kell járulniuk annak dekarbonizációjához.** Ezek a bevételek a költségvetési rendelet 21. cikkének (5) bekezdésével összhangban külső címzett bevételnek minősülnek, és az **Óceánalapra** alkalmazandó szabályokkal összhangban kerülnek végrehajtásra.

Módosítás 133

Rendeletre irányuló javaslat

24 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A társaságoknak jogukban áll kérelmezni a hitelesítő által e rendelet alapján nekik címzett számítások és intézkedések felülvizsgálatát, beleértve a 19. cikk (1) bekezdése szerinti „FuelEU” megfelelőségi tanúsítvány kiállításának elutasítását is.

Módosítás

(1) A társaságoknak jogukban áll kérelmezni a **tagállam illetékes hatósága vagy a** hitelesítő által e rendelet alapján nekik címzett számítások és intézkedések felülvizsgálatát, beleértve a 19. cikk (1) bekezdése szerinti „FuelEU” megfelelőségi tanúsítvány kiállításának elutasítását is.

2022. október 19., szerda

Módosítás 134

Rendeletre irányuló javaslat

26 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) A Bizottságnak a 4. cikk (6) bekezdésében, az 5. cikk (4) bekezdésében, a 9. cikk (3) bekezdésében, a 13. cikk (3) bekezdésében, a 20. cikk (4) bekezdésében és a 21. cikk (3) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása határozatlan időre szól [e rendelet hatálybalépésének időpontja]-tól/-től kezdődő hatállyal.

Módosítás

(2) A Bizottságnak a 4. cikk (4) bekezdésében, **a 4a. cikk (6) bekezdésében**, az 5. cikk (4) bekezdésében, a 9. **cikk (3) bekezdésében, a 9a. cikk (3) bekezdésében**, a 13. cikk (3) bekezdésében, a 20. cikk (4) bekezdésében és a 21. cikk (3) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása határozatlan időre szól [e rendelet hatálybalépésének időpontja]-tól/-től kezdődő hatállyal.

Módosítás 135

Rendeletre irányuló javaslat

26 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 4. cikk (7) bekezdésében, az 5. cikk (4) bekezdésében, a 9. cikk (3) bekezdésében, a 13. cikk (3) bekezdésében, a 20. cikk (4) bekezdésében és a 21. 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 **rendelet** nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

Módosítás

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 4. cikk (4) **bekezdésében, a 4a. cikk (6) bekezdésében**, az 5. cikk (4) bekezdésében, a 9. cikk (3) bekezdésében, a **9a. cikk (3) bekezdésében, a 13. cikk (3) bekezdésében**, a 20. cikk (4) bekezdésében és a 21. cikk (3) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban **meghatározott** felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A **határozat** nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

Módosítás 136

Rendeletre irányuló javaslat

26 cikk – 6 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(6) A 4. cikk (7) bekezdése, az 5. cikk (4) bekezdése, a 9. cikk (3) bekezdése, a 13. cikk (3) bekezdése, a 20. cikk (4) bekezdése és a 21. 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.

Módosítás

(6) A 4. cikk (4) **bekezdése, a 4a. cikk (6) bekezdése**, az 5. cikk (4) bekezdése, a **9. cikk (3) bekezdése, a 9a. cikk (3) bekezdése**, a 13. cikk (3) bekezdése, a 20. cikk (4) bekezdése és a 21. 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.

2022. október 19., szerda

Módosítás 137

Rendeletre irányuló javaslat

28 cikk – 1 bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(-1) A Bizottság 2024. január 1-jéig jelentést készít e rendelet társadalmi hatásáról. A jelentésnek tartalmaznia kell e rendelet foglalkoztatási és képzési igényekre gyakorolt hatásának előrejelzését 2030-ig és 2050-ig.

Módosítás 138

Rendeletre irányuló javaslat

28 cikk – 1 bekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1) A Bizottság 2030. január 1-jéig jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az e rendelet működéséről, a tengeri közlekedésben használt megújuló és az alacsony kibocsátású tüzelőanyagok technológiáinak és piacának fejlődéséről, valamint az uniós tengerhasznosítási ágazatra gyakorolt hatásáról szóló értékelés eredményeiről. A Bizottság mérlegeli az alábbiak lehetséges módosításait:

(1) A Bizottság 2027. január 1-jéig, majd azt követően **ötévente** jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az e rendelet működéséről, a tengeri közlekedésben használt megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok technológiáinak és piacának fejlődéséről, valamint az uniós tengerhasznosítási ágazatra gyakorolt hatásáról szóló értékelés eredményeiről. **A jelentésben különös figyelmet kell fordítani arra, hogy e rendelet hogyan járul hozzá az európai klímarendelethez meghatározott átfogó és ágazatspecifikus uniós éghajlat-politikai célok eléréséhez, valamint az Unió megújuló energiával és az energiahatékonysággal kapcsolatos célkitűzéseivel. A jelentésnek értékelnie kell e rendeletnek az egységes piac működésére, a tengerhasznosítási ágazat versenyképességére, a szállítási fuvardíjakra, valamint a kibocsátásáthelyezés és a gazdasági tevékenység áthelyezésének mértékére gyakorolt hatására. A Bizottság ezzel egyidejűleg értékeli e rendeletnek a közlekedési ágazatban az ÜHG-kibocsátás globális csökkentésére, valamint a globális és regionális kereskedelmi forgalom alakulására gyakorolt hatását is. A Bizottság mérlegeli az alábbiak lehetséges módosításait:**

Módosítás 139

Rendeletre irányuló javaslat

28 cikk – 1 bekezdés – a a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

aa) e rendelet hatálya a következők tekintetében:

- a 2. cikk (1) bekezdésében említett, bruttó tonnataralomra vonatkozó küszöbérték 400 bruttó tonnataralomra történő csökkentése,
- a 2. cikk c) pontjában említett harmadik országokba tartó és onnan induló úton közlekedő hajók által felhasznált energia arányának növelése;

2022. október 19., szerda

Módosítás 140**Rendeletre irányuló javaslat****28 cikk – 1 bekezdés – a b pont (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ab) a II. mellékletben megadott alapértelmezett értékek, a rendelkezésre álló legpontosabb tudományos ismeretek és bizonyítékok alapján;

Módosítás 141**Rendeletre irányuló javaslat****28 cikk – 1 bekezdés – a c pont (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ac) az e rendelet hatálya alá tartozó szennyező anyagok jegyzéke, különös tekintettel a koromkibocsátás feltüntetésének lehetőségére;

Módosítás 142**Rendeletre irányuló javaslat****28 cikk – 1 bekezdés – b pont**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

b) az 5. cikk (1) bekezdésének hatálya alá tartozó hajótípusok;

b) az 5. cikk (1) bekezdésének hatálya alá tartozó hajótípusok *kiterjesztése;*

Módosítás 143**Rendeletre irányuló javaslat****28 cikk – 1 bekezdés – c a pont (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ca) az I. mellékletben meghatározott módszertan.

2022. október 19., szerda

Módosítás 144

Rendeletre irányuló javaslat

28 cikk – 1 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1a) A célorientált és technológiasemleges megközelítés biztosítása érdekében a rendeletet felül kell vizsgálni és ha szükséges, módosítani kell, amint az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésére szolgáló új technológiák – például a fedélzeti szén-dioxid-leválasztás, az új megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású tüzelőanyagok és az új, például széllel történő meghajtási módszerek – műszakilag és gazdaságilag kifizetővé válnak. A Bizottság folyamatosan értékeli az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentését célzó különböző technológiák fejlettségét, és e tekintetben 2027. január 1-jéig benyújtja az első felülvizsgálatot az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

Módosítás 145

Rendeletre irányuló javaslat

28 cikk – 1 b bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1b) A Bizottság folyamatosan ellenőrzi az Unióban a hajózási társaságok rendelkezésére álló alternatív tüzelőanyagok mennyiségét, és az eredményekről jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak 2027. január 1-jéig, majd 2050-ig minden ötödik évben. Amennyiben ezen tüzelőanyagok kínálata nem elégíti ki az e rendeletben meghatározott kötelezettségek teljesítésére kötelezett hajózási társaságok keresletét, a Bizottságnak intézkedéseket kell javasolnia annak biztosítására, hogy a tengeri hajózásban használatos üzemanyagok szállítói az Unióban megfelelő mennyiségű alternatív üzemanyagot bocsássanak az uniós kikötőkbe befutó hajózási társaságok rendelkezésére.

Módosítás 146

Rendeletre irányuló javaslat

28 cikk – 1 c bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1c) A Bizottság javaslatot tesz e rendelet módosítására, amennyiben a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet a nemzetközi megállapodással való teljes összhang biztosítása érdekében a kibocsátásintenzitásra vonatkozó, e rendelettel egyenértékű globális határértékeket fogad el.

2022. október 19., szerda

Módosítás 147

Rendeletre irányuló javaslat

28 cikk – 1 d bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1d) A Bizottság 2027. január 1-jéig, majd 2050-ig minden ötödik évben jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az „Irány az 55 %!” intézkedéscsomag ^(1a) összesített makrogazdasági hatása átfogó értékelésének eredményeiről. A jelentésben különös figyelmet kell fordítani az Unió versenyképességére, a munkahelyteremtésre, a szállítási fuvardíjakra, a háztartások vásárlóerejére és a kibocsátásáthelyezés mértékére gyakorolt hatásokra.

^(1a) A Bizottság közleménye (COM(2021)0550), 2021. július 14.

Módosítás 148

Rendeletre irányuló javaslat

28 cikk – 1 e bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1e) A Bizottság mérlegeli e rendelet lehetséges módosításait a szabályozás egyszerűsítése érdekében. A Bizottság és az illetékes hatóságok folyamatosan alkalmazkodnak a bevált gyakorlatnak megfelelő közigazgatási eljárásokhoz, és minden intézkedést megtesznek e rendelet végrehajtásának egyszerűsítése érdekében, ezáltal a lehető legkisebbre csökkentve a hajótulajdonosok, az üzemeltetők, a kikötők és a hitelesítők adminisztratív terheit.

Módosítás 149

Rendeletre irányuló javaslat

28 a cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

28a. cikk

Ellensúlyozó szabályozási csökkentés

Az „egy be, egy ki” elvről szóló közleményével összhangban a Bizottság 2024. január 1-jéig javaslatokat terjeszt elő annak érdekében, hogy ellensúlyozza az e rendelet által bevezetett szabályozási terheket más olyan uniós jogi aktusok rendelkezéseinek módosítása vagy hatályon kívül helyezése révén, amelyek szabályozásból eredő terhekkal járnak a tengerhasznosítási ágazatban.

2022. október 19., szerda

Módosítás 150

Rendeletre irányuló javaslat

I melléklet – 1 egyenlet

A Bizottság által javasolt szöveg

GHG intensity index	WtT	TtW
GHG intensity index $\left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ} \right] =$	$\frac{\sum_i^{n fuel} M_{i,j} \times CO_{2eq, TtW, i} \times LCV_i \times \sum_k^c E_k \times CO_{2eq, electricity, k}}{\sum_i^{n fuel} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k}$	$+ \frac{\sum_i^{n fuel} \sum_i^{n engine} M_{i,j} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{engine slip, j} \right) \times (CO_{2eq, TtW, j}) + \left(\frac{1}{100} C_{engine slip, j} \times CO_{2eq, TtW, slippage, j} \right) \right]}{\sum_i^{n fuel} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k}$

Módosítás

GHG intensity index	WtT	TtW
GHG intensity index $\left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ} \right] =$	$\frac{\sum_i^{n fuel} M_{i,j} \times CO_{2eq, TtW, i} \times LCV_i \times \sum_k^c E_k \times CO_{2eq, electricity, k}}{\sum_i^{n fuel} M_i \times LCV_i [MULT_i] + \sum_k^c E_k}$	$+ \frac{\sum_i^{n fuel} \sum_i^{n engine} M_{i,j} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{engine slip, j} \right) \times (CO_{2eq, TtW, j}) + \left(\frac{1}{100} C_{engine slip, j} \times CO_{2eq, TtW, slippage, j} \right) \right]}{\sum_i^{n fuel} M_i \times LCV_i [MULT_i] + \sum_k^c E_k}$

Módosítás 151

Rendeletre irányuló javaslat

I melléklet – 1 táblázat – 6 a sor (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

<i>n fuel</i>	<i>A referencia-időszakban a hajóra szállított tüzelőanyagok száma</i>
---------------	--

Módosítás 152

Rendeletre irányuló javaslat

I melléklet – 1 táblázat – 12 a sor (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

<i>MULTi</i>	<i>Nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagra (RFNBO) alkalmazott szorzó</i>
--------------	--

2022. október 19., szerda

Módosítás 153

Rendeletre irányuló javaslat

I melléklet – 1 táblázat – 19 a sor (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Mi, j A

A j fogyasztóban jeges viszonyok melletti hajózás következtében az IC, IB, IA vagy IA Super vagy ezzel egyenértékű jégosztályú ^(1a) hajók esetében, valamint IA vagy IA Super jégosztályú vagy azzal egyenértékű jégosztályú hajók műszaki tulajdonságaiból eredően oxidálódott i tüzelőanyag kiigazított tömege [gFuel]. Adott esetben az 1. sz. egyenletben az Mi, j tömeg helyett az Mi, j A kiigazított tömeget kell használni.

^(1a) A jégosztályok közötti megfeleléssel kapcsolatos további információkért lásd a 25/7. HELCOM-ajánlást a <http://www.helcom.fi> címen.

Módosítás 154

Rendeletre irányuló javaslat

I melléklet – 4 bekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

Fosszilis tüzelőanyagok esetében a II. mellékletben szereplő alapértelmezett értékeket kell alkalmazni.

Módosítás

Fosszilis tüzelőanyagok esetében a II. mellékletben szereplő alapértelmezett értékeket kell alkalmazni, **kivéve, ha a tényleges értékek tanúsítás vagy közvetlen kibocsátásmérés útján is megadhatók.**

Módosítás 155

Rendeletre irányuló javaslat

I melléklet – 4 bekezdés – 1 albekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

E rendelet alkalmazásában az 1. sz. egyenlet számlálójában lévő $\Sigma E_k \times \text{CO}_{2\text{eq electricity}}$ kifejezést nullára kell állítani.

Módosítás

E rendelet alkalmazásában az 1. sz. egyenlet számlálójában lévő $\Sigma E_k \times \text{CO}_{2\text{eq electricity}}$ kifejezést nullára kell állítani.

Az 1. sz. egyenlet nevezőjében szereplő MULT kifejezést a 4a. cikk (2) bekezdésében említett, RNFBÖ (nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok) szorzó értékére kell állítani a 9. cikk (1b) bekezdésével összhangban. Minden más üzemanyag esetében a szorzót egyre kell állítani.

2022. október 19., szerda

Módosítás 156

Rendeletre irányuló javaslat

I melléklet – 5 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg	Módosítás
A tüzelőanyag [M _i] tömegét az (EU) 2015/757 rendelet szerinti jelentéstétel keretében az e rendelet hatálya alá tartozó utakra vonatkozóan a vállalat által választott nyomkövetési módszertan alapján jelentett mennyiség figyelembevételével kell meghatározni.	A tüzelőanyag [M _i] tömegét az (EU) 2015/757 rendelet szerinti jelentéstétel keretében az e rendelet hatálya alá tartozó utakra vonatkozóan a társaság által választott nyomkövetési módszertan alapján jelentett mennyiség figyelembevételével kell meghatározni. IC, IB, IA vagy IA Super vagy ezzel egyenértékű jégosztályú hajó esetében a tüzelőanyag tömege [M_i] helyett a tüzelőanyag kiigazított tömege [M_{iA}] használható. A kiigazított tömeget [M_{iA}] az Va. melléklet határozza meg.

Módosítás 157

Rendeletre irányuló javaslat

I melléklet – 12 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg	Módosítás
A 6. cikkben említett nyomkövetési tervvel összhangban és a hitelesítő értékelése alapján más módszerek, például közvetlen CO _{2eq} -mérés, laboratóriumi vizsgálatok is alkalmazhatók, ha ez növeli a számítás általános pontosságát.	A 6. cikkben említett nyomkövetési tervvel összhangban és a hitelesítő értékelése alapján más módszerek – például közvetlen CO _{2eq} -mérés – is alkalmazhatók, ha ez növeli a számítás általános pontosságát.

Módosítás 158

Rendeletre irányuló javaslat

I melléklet – táblázat

A Bizottság által javasolt szöveg		
Tüzelőanyag-osztály	WtT	TtW
Fosszilis	Az e rendelet 1. táblázatában meghatározott alapértelmezett értékeket kell alkalmazni	A nyomon követésre, jelentésre és ellenőrzésre vonatkozó rendelet CO ₂ -széntényezőit olyan tüzelőanyagok esetében kell alkalmazni, amelyekre ilyen tényezőt adnak meg. Az összes többi kibocsátási tényező esetében az e rendelet 1. táblázatában megadott alapértelmezett értékek használhatók, alternatívaként pedig laboratóriumi vizsgálatokkal vagy közvetlen kibocsátási mérésekkel hitelesített értékek használhatók.

2022. október 19., szerda

Tüzelőanyag-osztály	WtT	TtW
Fenntartható megújuló tüzelőanyagok (bio-folyadékok, biogázok, e-üzemanyagok)	A RED II-ben megadott CO ₂ eq értékek (égetés nélkül) használhatók minden olyan tüzelőanyagra, amelynek előállítási módja szerepel a RED II-ben, vagy alternatívaként használható a RED II-ben jóváhagyott tanúsítási rendszer	A kibocsátási tényezők, az e rendelet 1. táblázatában megadott alapértelmezett értékek használhatók, alternatívaként pedig laboratóriumi vizsgálatokkal vagy közvetlen kibocsátási mérésekkel hitelesített értékek használhatók.
Egyebek (ideértve a villamos energiát is)	A RED II-ben megadott CO ₂ eq értékek (égetés nélkül) használhatók minden olyan tüzelőanyagra, amelynek előállítási módja szerepel a RED II-ben, vagy alternatívaként használható a RED II-ben jóváhagyott tanúsítási rendszer	A kibocsátási tényezők, az e rendelet 1. táblázatában megadott alapértelmezett értékek használhatók, alternatívaként pedig laboratóriumi vizsgálatokkal vagy közvetlen kibocsátási mérésekkel hitelesített értékek használhatók.

Módosítás

Tüzelőanyag-osztály	WtT	TtW
Fosszilis	Az e rendelet 1. táblázatában meghatározott alapértelmezett értékeket kell alkalmazni, kivéve, ha a tényleges értékek tanúsítás vagy közvetlen kibocsátásmérés útján is megadhatók.	A nyomon követésre, jelentésre és ellenőrzésre vonatkozó rendelet CO ₂ -széntényezőit olyan tüzelőanyagok esetében kell alkalmazni, amelyekre ilyen tényezőt adnak meg. Az összes többi kibocsátási tényező esetében az e rendelet 1. táblázatában megadott alapértelmezett értékek használhatók, alternatívaként pedig közvetlen kibocsátási mérésekkel hitelesített értékek használhatók.
Fenntartható megújuló tüzelőanyagok (bio-folyadékok, biogázok, e-üzemanyagok)	A RED II-ben megadott CO ₂ eq értékek (égetés nélkül) használhatók minden olyan tüzelőanyagra, amelynek előállítási módja szerepel a RED II-ben, vagy alternatívaként a RED II-ben jóváhagyott tanúsítási rendszer vagy a közvetlen kibocsátásmérés használható	A kibocsátási tényezők, az e rendelet 1. táblázatában megadott alapértelmezett értékek használhatók, alternatívaként pedig közvetlen kibocsátási mérésekkel hitelesített értékek használhatók.

2022. október 19., szerda

Tüzelőanyag-osztály	WtT	TtW
Egyebek (ideértve a villamos energiát is)	A RED II-ben megadott CO2eq értékek (égetés nélkül) használhatók minden olyan tüzelőanyagra, amelynek előállítási módja szerepel a RED II-ben, vagy alternatívaként a RED II-ben jóváhagyott tanúsítási rendszer vagy a közvetlen kibocsátásmérés használható	A kibocsátási tényezők, az e rendelet 1. táblázatában megadott alapértelmezett értékek használhatók, alternatívaként pedig közvetlen kibocsátási mérésekkel hitelesített értékek használhatók.

Módosítás 159

Rendeletre irányuló javaslat

II melléklet – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg	Módosítás
A bioüzemanyagok, a biogáz, a nem biológiai eredetű, megújuló üzemanyagok és a szén-dioxid újrahasznosításával előállított üzemanyagok kibocsátási tényezőit az (EU) 2018/2001 irányelv 5. mellékletének C. részében meghatározott módszertanok szerint kell meghatározni.	A bioüzemanyagok, a biogáz, a nem biológiai eredetű, megújuló üzemanyagok és a szén-dioxid újrahasznosításával előállított üzemanyagok kibocsátási tényezőit az (EU) 2018/2001 irányelv 5. mellékletének C. részében meghatározott módszertanok szerint kell meghatározni. A kibocsátási tényezők bármely tüzelőanyag esetében a tényleges hitelesített értékek vagy közvetlen kibocsátásmérések útján megállapított értékek alapján is meghatározhatók.

Módosítás 160

Rendeletre irányuló javaslat

II melléklet – táblázat

A Bizottság által javasolt szöveg							
Bio-LNG Fő termékek/hulladékok/alapanyag keverék	0,05	Hivatkozás az (EU) 2018/2001 irányelvre	LNG Otto (vegyes üzem, közepes sebesség)	2,755 MEPC245 (66), (EU) 2015/757 rendelet Cseppfolyósított földgáz (LNG)	0,00005	0,00018	3,1
			LNG Otto (vegyes üzem, alacsony sebesség)				1,7
			LNG dízel (vegyes üzem)				0,2
			LBSI				N/A

2022. október 19., szerda

Módosítás

Bio-LNG Fő termékek/hulladé- k/alapanyag keverék	0,05	Hivatkozás az (EU) 2018/2001 irányelvre	LNG Otto (vegyes üzem, közep- es sebesség)	2,755 MEPC245 (66), (EU) 2015/757 rendelet Csepp- folyósított föld- gáz (LNG)	0	0,00011	3,1
			LNG Otto (vegyes üzem, ala- acsony sebesség)				1,7
			LNG dízel (vegyes üzem)				0,2
			LBSI				N/A

Módosítás 161

Rendeletre irányuló javaslat

II melléklet – 8 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A 4. oszlop a CO_{2eq} kibocsátási értékeket [gCO_{2eq}/MJ]-ban tartalmazza. Fosszilis tüzelőanyagok esetében csak a táblázatban szereplő alapértelmezett értékeket kell használni. Minden egyéb tüzelőanyag esetében (a kifejezett jelölések kivételével) az értékeket a módszertan vagy az (EU) 2018/2001 irányelvben meghatározott alapértelmezett értékek alkalmazásával kell kiszámítani, levonva azt az égési kibocsátásból, a tüzelőanyag teljes oxidációját figyelembe véve ⁽³³⁾.

⁽³³⁾ Hivatkozás történik az (EU) 2018/2001 irányelv V. mellékletének C.1.a) pontjára az e_u „a felhasznált üzemanyagból eredő kibocsátások” kifejezéssel kapcsolatban.

Módosítás

A 4. oszlop a CO_{2eq} kibocsátási értékeket [gCO_{2eq}/MJ]-ban tartalmazza. Fosszilis tüzelőanyagok esetében a táblázatban szereplő alapértelmezett értékeket kell használni, **kivéve, ha a tényleges értékek tanúsítás vagy közvetlen kibocsátásmérés útján is megadhatók**. Minden egyéb tüzelőanyag esetében (a kifejezett jelölések kivételével) az értékeket a módszertan vagy az (EU) 2018/2001 irányelvben meghatározott alapértelmezett értékek alkalmazásával kell kiszámítani, levonva azt az égési kibocsátásból, a tüzelőanyag teljes oxidációját figyelembe véve ⁽³³⁾.

⁽³³⁾ Hivatkozás történik az (EU) 2018/2001 irányelv V. mellékletének C.1.a) pontjára az e_u „a felhasznált üzemanyagból eredő kibocsátások” kifejezéssel kapcsolatban.

2022. október 19., szerda

Módosítás 162

Rendeletre irányuló javaslat

III melléklet – táblázat – 4 a sor (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás	
Bármely más kibocsátásmentes energiaforrás	Bármely olyan technológia, amely a szárazföldi áramellátással egyenértékű vagy annál jelentősebb kibocsátáscsökkentést ér el.

Módosítás 163

Rendeletre irányuló javaslat

V melléklet

A Bizottság által javasolt szöveg

V. MELLÉKLET

A MEGFELELESI MÉRLEG ÉS A 20. CIKK (1) BEKEZDÉSÉBEN MEGHATÁROZOTT BÍRSÁG KISZÁMÍTÁSÁRA SZOLGÁLÓ KÉPLETEK

A hajó megfelelési mérlegének kiszámítására szolgáló képlet

A hajók megfelelési mérlegének kiszámításához a következő képletet kell alkalmazni:

Megfelelési mérleg $[gCO_{2eq}/MJ]$ =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times \left[\sum_i^n fuel_i M_i \times LCV_i + \sum_i^I E_i \right]$
---------------------------------------	---

ahol:

gCO_{2eq}	CO ₂ -egyenérték grammban
$GHGIE_{target}$	A hajó fedélzetén felhasznált energia kibocsátásintenzitásának határértéke e rendelet 4. cikkének (2) bekezdése szerint
$GHGIE_{actual}$	A hajó fedélzetén felhasznált energia kibocsátásintenzitásának a vonatkozó jelentési időszakra számított éves átlaga

A 20. cikk (1) bekezdésében meghatározott bírság kiszámítására szolgáló képlet

A 20. cikk (1) bekezdésében meghatározott bírság összegét a következőképpen kell kiszámítani:

Bírság =	$(\text{Megfelelési mérleg} / GHGIE_{actual}) \times \text{átváltási tényező MJ-ról VLSFO tonnára (41,0 MJ/kg)} \times 2\,400 \text{ EUR}$
----------	--

2022. október 19., szerda

Módosítás

V. MELLÉKLET

A MEGFELELÉSI MÉRLEG ÉS A 20. CIKK (1) BEKEZDÉSÉBEN MEGHATÁROZOTT **KORREKCIÓS** BÍRSÁG KISZÁMÍTÁSÁRA SZOLGÁLÓ KÉPLETEK

A. A hajó megfelelési mérlegének kiszámítására szolgáló képlet

a) *Megfelelési mérleg a hajó kibocsátásintenzitása tekintetében, a 4. cikk (2) bekezdése tekintetében*

A hajók megfelelési mérlegének kiszámításához a következő képletet kell alkalmazni:

Megfelelési mérleg $[gCO_{2eq}/M]$ =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times \left[\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_i^1 E_i \right]$
--------------------------------------	---

ahol:

gCO_{2eq}	CO ₂ -egyenérték grammban
$GHGIE_{target}$	A hajó fedélzetén felhasznált energia kibocsátásintenzitásának határértéke e rendelet 4. cikkének (2) bekezdése szerint
$GHGIE_{actual}$	A hajó fedélzetén felhasznált energia kibocsátásintenzitásának a vonatkozó jelentési időszakra számított éves átlaga

b) *Megfelelési mérleg a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok kvótájával kapcsolatban, a 4a. cikk (3) bekezdése tekintetében*

$CB_RFNBO \text{ [% RFNBO]} =$	$(\% RFNBO_{quota} - \% RFNBO_{actual})$
---------------------------------	--

ahol:

CB_RFNBO	Megfelelési mérleg a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok kvótájával kapcsolatban, a 4a. cikk (3) bekezdése tekintetében
$\% RFNBO_{quota}$	A hajó fedélzetén felhasznált, nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagokból származó éves átlagos energiára vonatkozó kvóta e rendelet 4a. cikkének (3) bekezdése szerint
$\% RFNBO_{actual}$	A hajó által bejelentett, a fedélzetén felhasznált azon éves átlagos energia százalékos aránya, amelyet ténylegesen a 9. cikk (1) bekezdése b) pontjának megfelelő nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagokból fedeznek

B. A 20. cikk (1) bekezdésében meghatározott bírság kiszámítására szolgáló képlet

a) *Korrektciós bírság a hajó kibocsátásintenzitásának megfelelési mérlegével kapcsolatban, a 4. cikk (2) bekezdése tekintetében*

2022. október 19., szerda

V. MELLÉKLET

A MEGFELELÉSI MÉRLEG ÉS A 20. CIKK (1) BEKEZDÉSÉBEN MEGHATÁROZOTT **KORREKCIÓS** BÍRSÁG KISZÁMÍTÁSÁRA SZOLGÁLÓ KÉPLETEK

A 20. cikk (1) bekezdésében meghatározott bírság összegét a következőképpen kell kiszámítani:

Bírság =	$\left(\frac{\text{Megfelelési mérleg/GHGIE}_{\text{actual}}}{(41,0 \text{ MJ/kg}) \times 2\,400 \text{ EUR}} \right) \times \text{átváltási tényező MJ-ról VLSFO tonnára}$
----------	--

b) *Korrekción bírság a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok kvótájával kapcsolatban, a 4a. cikk (3) bekezdése tekintetében*

A 20. cikk (1a) bekezdésében meghatározott korrekciós bírság összegét a következőképpen kell kiszámítani:

<u>Korrekción bírság</u> (RFNBO) =	$\text{abs}(\text{CB_RFNBO}) \times \text{Pd} \times 3$
------------------------------------	--

ahol:

Korrekción bírság	EUR-ban
$\text{abs}(\text{CB_RFNBO})$	A megfelelési egyenleg abszolút értéke a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok esetében
Pd	A nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok és a hajólétesítményekkel kompatibilis fosszilis tüzelőanyagok közötti árkülönbség

Módosítás 164

Rendeletre irányuló javaslat

V a melléklet (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Va. MELLÉKLET

A TÜZELŐANYAG KIIGAZÍTOTT TÖMEGE ÉS A TÖBBLETENERGIA KISZÁMÍTÁSA

Ez a melléklet először is leírja, hogyan kell kiszámítani a tüzelőanyag kiigazított tömegét az IA vagy IA Super jégosztályú vagy azzal egyenértékű jégosztályú hajók ^(1a) műszaki jellemzőiből adódó többletenergia, valamint az IC, IB, IA vagy IA Super vagy ezzel egyenértékű jégosztályú hajók által jeges viszonyok között történő hajózás miatt felhasznált többletenergia alapján. Másodszer leírja, hogyan kell kiszámítani a többletenergiát.

Kiigazított tömeg [Mj A]

A tüzelőanyag kiigazított tömegét [Mi A] a jeges viszonyok között történő hajózáshoz felhasznált többletenergia, valamint az IA vagy IA Super jégosztályú vagy azzal egyenértékű jégosztályú hajók műszaki tulajdonságai miatt felhasznált többletenergia alapján kell kiszámítani. A vállalkozás megválaszthatja, hogy a többletenergiát melyik i tüzelőanyaghoz rendelik. A kiválasztott i tüzelőanyagnak az egyik olyan tüzelőanyagnak kell lennie, amelyet a hajó a jelentési időszakban fogyasztott. Az i tüzelőanyag felhasznált tömegének megfelelő energiamennyiség alacsonyabb lehet, mint a többletenergia mennyisége.

2022. október 19., szerda

Az i tüzelőanyag kiigazított tömegét [$M_i A$] a következőképpen kell kiszámítani:

$$M_{iA} = M_{i \text{ total}} - M_{i \text{ additional due to ice class}} - M_{i \text{ additional due to ice conditions}}, \quad (\text{Ax.1})$$

ahol az „ M_i total” az i tüzelőanyag teljes tömegét jelöli, az „ M_i additional due to ice class” az IA vagy IA Super jégosztályú vagy azzal egyenértékű jégosztályú hajó többletenergia-fogyasztása miatti tüzelőanyag-tömeget, az „ M_i additional due to ice conditions” pedig a jeges viszonyok között való hajózás miatti többletenergia-fogyasztásból eredő tüzelőanyag-tömeget.

Az IA vagy IA Super vagy azzal egyenértékű jégosztályú hajók műszaki jellemzőiből eredő többletenergia-fogyasztást képviselő i tüzelőanyag tömegét az alábbiak alapján kell kiszámítani:

$$M_{i \text{ additional due to ice class}} = \frac{E_{\text{additional due to ice class}}}{LCV_i}, \quad (\text{Ax.2})$$

ahol az „ $E_{\text{additional due to ice class}}$ ” az IA vagy IA Super jégosztályú vagy azzal egyenértékű jégosztályú hajó műszaki jellemzőiből eredő többletenergia-fogyasztás, míg az LCV_i az i tüzelőanyag alsó fűtőértéke.

Hasonlóképpen, a jeges viszonyok közötti hajózásból eredő többletenergia-fogyasztás miatti tüzelőanyag-tömeget a következőképpen kell kiszámítani:

$$M_{i \text{ additional due to ice conditions}} = \frac{E_{\text{additional due to ice conditions}}}{LCV_i}, \quad (\text{Ax.3})$$

ahol az „ $E_{\text{additional due to ice conditions}}$ ” a jeges viszonyok közötti hajózás miatti többletenergia-fogyasztás.

A jégosztály és a jeges viszonyok közötti hajózás miatti többletenergia

Az IA vagy IA Super jégosztályú vagy azzal egyenértékű jégosztályú hajók műszaki jellemzőiből eredő többletenergia-fogyasztást az alábbiak szerint kell kiszámítani:

$$E_{\text{additional due to ice class}} = 0,05 \times (E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{additional due to ice conditions}}), \quad (\text{Ax.4})$$

ahol az „ $E_{\text{voyages, total}}$ ” az összes út során elfogyasztott összes energia, az „ $E_{\text{additional due to ice conditions}}$ ” pedig a jeges viszonyok közötti hajózás miatti többletenergia-fogyasztás.

Az összes út során elfogyasztott összes energiát az alábbiak használatával kell kiszámítani:

$$E_{\text{voyages, total}} = \sum_{i=1}^{n \text{ fuel}} M_{i, \text{voyages, total}} \times LCV_i + E_{\text{elect., voyages, total}}, \quad (\text{Ax.5})$$

ahol az „ $M_{i, \text{voyages, total}}$ ” az összes, e rendelet hatálya alá tartozó út során elfogyasztott i tüzelőanyag tömegét, az LCV_i az i tüzelőanyag alsó fűtőértékét, az „ $E_{\text{elect., voyages, total}}$ ” pedig az összes út során a hajóra szállított villamos energia összmenyiségét jelöli.

Az e rendelet hatálya alá tartozó összes út során felhasznált i üzemanyag „ $M_{i, \text{voyages, total}}$ ” tömegét az alábbiak szerint kell kiszámítani:

$$M_{i, \text{voyages, total}} = M_{i, \text{voyages between MS}} + 0,5 \times (M_{i, \text{voyages from MS}} + M_{i, \text{voyages to MS}}), \quad (\text{Ax.6})$$

ahol az „ $M_{i, \text{voyages between MS}}$ ” a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötők közötti összes út során felhasznált üzemanyag összesített tömegét, az „ $M_{i, \text{voyages from MS}}$ ” a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőkből kiinduló összes út során felhasznált üzemanyag összesített tömegét, az „ $M_{i, \text{voyages to MS}}$ ” pedig a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe irányuló utak során felhasznált üzemanyag összesített tömegét jelöli. A hajóra szállított villamos energia elfogyasztott mennyiségének „ $E_{\text{elect., voyages total}}$ ” értéke ugyanilyen módon számítható ki.

A jeges viszonyok közötti hajózásból eredő többletenergia-fogyasztást a következőképpen kell kiszámítani:

$$E_{\text{additional due to ice conditions}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, open water}} - E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}, \quad (\text{Ax.7})$$

ahol az „ $E_{\text{voyages, open water}}$ ” a nyílt vízi utakon elfogyasztott energiát, az „ $E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$ ” pedig a jeges viszonyok között elfogyasztott kiigazított energiát jelöli.

2022. október 19., szerda

A kizárólag nyílt vízi hajózást magukban foglaló utakon elfogyasztott energiát az alábbiak szerint kell kiszámítani:

$$E_{\text{voyages, open water}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, ice conditions}}, \quad (\text{Ax.8})$$

ahol az „ $E_{\text{voyages, ice conditions}}$ ” a jeges viszonyok közötti hajózáshoz elfogyasztott energiát jelöli, amelyet a következőképpen kell kiszámítani:

$$E_{\text{voyages, ice conditions}} = \sum_{i=1}^{n_{\text{fuel}}} M_{i, \text{voyages, ice conditions}} \times LCV_i + E_{\text{elect., ice conditions}}, \quad (\text{Ax.9})$$

ahol az „ $M_{i, \text{voyages, ice conditions}}$ ” a jeges viszonyok között történő hajózáshoz elfogyasztott i tüzelőanyag tömegét, az „ $E_{\text{elect., voyages, total}}$ ” pedig a hajóra szállított villamos energia azon mennyiségét jelöli, amelyet a jeges viszonyok között történő hajózás során elfogyaszt.

A jeges viszonyok közötti hajózáshoz felhasznált i tüzelőanyag tömegének meghatározása a következő:

$$M_{i, \text{voyages, ice cond.}} = M_{i, \text{voyages between MS, ice cond.}} + 0,5 \times (M_{i, \text{voyages from MS, ice cond.}} + M_{i, \text{voyages to MS, ice cond.}}), \quad (\text{Ax.10})$$

ahol az „ $M_{i, \text{voyages between MS, ice cond.}}$ ” a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötők között, jeges viszonyok mellett közlekedő, jeges viszonyokra klasszifikált hajó által fogyasztott üzemanyag összesített tömegét, az „ $M_{i, \text{voyages from MS}}$ ” a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőkből induló összes út során, jeges viszonyok mellett közlekedő, jeges viszonyokra klasszifikált hajó által fogyasztott üzemanyag összesített tömegét, az „ $M_{i, \text{voyages to MS}}$ ” pedig a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőkbe irányuló utak során jeges viszonyok mellett közlekedő, jeges viszonyokra klasszifikált hajó által fogyasztott üzemanyag összesített tömegét jelöli. A hajóra szállított villamos energia elfogyasztott mennyiségének „ $E_{\text{ice conditions}}$ ” értéke ugyanilyen módon számítható ki.

A jeges viszonyok között elfogyasztott kiugazított energiát a következőképpen kell kiszámítani:

1)

$$E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}} = D_{\text{ice conditions}} \times \left(\frac{E}{D} \right)_{\text{open water}}, \quad (\text{Ax.11})$$

a „ $D_{\text{ice conditions}}$ ” jeges $\left(\frac{E}{D} \right)_{\text{open water}}$ -történő hajózás során megtett távolsággal és a nyílt vízen megtett távolságra eső energiafogyasztással.

A „ $D_{\text{ice conditions}}$ ” jeges viszonyok közötti hajózás során megtett távolságot az alábbiak szerint kell kiszámítani:

$$D_{\text{ice cond.}} = D_{\text{voyages between MS, ice cond.}} + 0,5 \times (D_{\text{voyages from MS, ice cond.}} + D_{\text{voyages to MS, ice cond.}}), \quad (\text{Ax.12})$$

ahol a „ $D_{\text{voyages between MS, ice cond.}}$ ” a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötők között, jeges viszonyok mellett közlekedő hajó által megtett összesített távolságot, a „ $D_{\text{voyages from MS}}$ ” a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőkből induló összes út során, jeges viszonyok mellett közlekedő hajó által megtett összesített távolságot, a „ $D_{\text{voyages to MS}}$ ” pedig a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőkbe irányuló utak során, jeges viszonyok mellett közlekedő hajó által megtett összesített távolságot jelöli.

Ez utóbbi meghatározása a következő:

$$\left(\frac{E}{D} \right)_{\text{open water}} = \frac{E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, ice conditions}}}{D_{\text{total}} - D_{\text{ice conditions}}}, \quad (\text{Ax.13})$$

ahol az „ $E_{\text{voyages, ice conditions}}$ ” a jeges viszonyok melletti hajózás során történő energiafogyasztást, a „ D_{total} ” pedig a teljes éves megtett távolságot jelöli.

A teljes éves megtett távolságot a következőképpen kell kiszámítani:

$$D_{\text{total}} = D_{\text{voyages between MS}} + 0,5 \times (D_{\text{voyages from MS}} + D_{\text{voyages to MS}}), \quad (\text{Ax.14})$$

ahol a „ $D_{\text{voyages between MS}}$ ” a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötők között megtett összesített távolságot, a „ $D_{\text{voyages from MS}}$ ” a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőkből induló összes út során megtett összesített távolságot, a „ $D_{\text{voyages to MS}}$ ” pedig a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőkbe irányuló utak során megtett összesített távolságot jelöli.

^(1a) A jégosztályok közötti megfeleléssel kapcsolatos további információkért lásd a 25/7. HELCOM-ajánlást a <http://www.helcom.fi> címen.