



Brüsszel, 2013.6.28.
COM(2013) 475 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

Első eredményjelentés a „Környezetszennyező kibocsátások csökkentése a tengeri szállításban és a fenntartható vízi közlekedést biztosító eszköztár” bizottsági szolgálati munkadokumentum végrehajtásáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

Első eredményjelentés a „Környezetszennyező kibocsátások csökkentése a tengeri szállításban és a fenntartható vízi közlekedést biztosító eszköztár” bizottsági szolgálati munkadokumentum végrehajtásáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

TARTALOMJEGYZÉK

| | | |
|----------|--|----|
| 1. | BEVEZETÉS | 4 |
| 1.1. | Az első eredményjelentés célja és a beszámolási időszak | 4 |
| 1.2. | Az első eredményjelentés összefoglalása és felépítése | 4 |
| 2. | RÖVID TÁVÚ INTÉZKEDÉSEK – A VÉGREHAJTÁS JELENLEGI ÁLLAPOTA ÉS A KÖVETKEZŐ LÉPÉSEK | 5 |
| 2.1. | Közlekedést támogató európai uniós finanszírozási eszközök | 5 |
| 2.2. | Európai Beruházási Bank (EBB) | 7 |
| 2.3. | Nemzeti finanszírozás | 8 |
| 1.3.2. | Állami támogatási intézkedések | 8 |
| 2.3.2. | A fenntartható hajózást támogató egyéb nemzeti és regionális rendszerek | 9 |
| 2.4. | Nemzetközi párbeszéd és szakmai együttműködés | 9 |
| 3. | KÖZÉP ÉS HOSSZABB TÁVÚ INTÉZKEDÉSEK – A FENNTARTHATÓ VÍZI KÖZLEKEDÉST BIZTOSÍTÓ ESZKÖZTÁR – A JELENLEGI HELYZET ÉS A KÖVETKEZŐ LÉPÉSEK | 10 |
| 3.1. | Az érintett gazdasági szereplők és a tagállamok intézkedéseivel való összehangolás | 10 |
| 3.1.1. | Iránymutatás a 2012/33/EU irányelv végrehajtásához | 11 |
| 3.2. | Szabályozói intézkedések | 11 |
| 1.3.2. | A tengeri hajózásban használatos cseppfolyósított földgáz (LNG) hajóüzemanyagként történő felhasználásának keretfeltételei | 11 |
| 3.2.1.1. | A Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnél (IMO) végzett munka | 11 |
| 3.2.1.2. | A Nemzetközi Szabványügyi Szervezetnél (ISO) végzett munka | 12 |
| 3.2.1.3. | Az Európai Unió szintjén végzett munka | 13 |
| 2.3.2. | Tisztítási technológia | 16 |
| 3.2.2.1. | A fedélzeti kipufogógáz-tisztító rendszerek jóváhagyása | 16 |
| 3.2.2.2. | A tisztítóberendezés működése során keletkezett hulladékokra vonatkozó követelmények | 17 |
| 3.3.2. | Part menti villamos energia (SSE) | 18 |
| 3.3. | Infrastruktúrafejlesztés | 19 |

| | | |
|------|--|----|
| 3.4. | Kutatás, technológiafejlesztés és innováció..... | 19 |
| 4. | KÖVETKEZTETÉS | 20 |
| 1. | MELLÉKLET | 22 |
| 2. | MELLÉKLET | 26 |

1. BEVEZETÉS

A Bizottság 2011. szeptemberében előterjesztette a „Környezetszennyező kibocsátások csökkentése a tengeri szállításban és a fenntartható vízi közlekedést biztosító eszköztár¹” című bizottsági szolgálati munkadokumentumot. Ez a munkadokumentum, vagy más néven „eszköztár” az 1999. április 26-i 1999/32/EK irányelv a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) a hajózási ágazatban használt üzemanyagok megengedett maximális kéntartalmára vonatkozó 2008. évi normáit átültető módosítására irányuló javaslat kísérődokumentuma volt.

Az eszköztár a jelenlegi pénzügyi terv keretei között számos rövid távú kísérő intézkedésre tett javaslatot az alacsony kéntartalomra vonatkozó új normákkal kapcsolatos megfelelési költségek csökkentésére. A dokumentum olyan közép- és hosszabb távú kísérő intézkedéseket is javasolt, amelyek az európai uniós hajózási ágazatban jelentkező környezetvédelmi kihívások szélesebb perspektívájú és integráltabb kezelésére irányulnak.

1.1. Az első eredményjelentés célja és a beszámolási időszak

Az Európai Parlament és a Tanács 2012. november 21-én elfogadta a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok kéntartalmáról szóló 1999/32/EK tanácsi irányelvet módosító 2012/33/EU irányelvet². Az irányelv támogatja az üzemanyag-alapú megfelelési lehetőségekhez képest alternatív technológiaalapú megfelelési módszerek, így például a fedélzeti kipufogógáz-tisztító rendszerek, az alternatív üzemanyagok, mint például a cseppfolyósított földgáz (LNG) és a part menti villamos energia alkalmazását.

A 2012/33/EU irányelv 1. cikke (10) bekezdésének c) pontja előírja, hogy a Bizottság a tagállamokkal és az érintett gazdasági szereplőkkel együttműködve kidolgozza „a megfelelő intézkedéseket – ideértve a 2011. szeptemberi bizottsági szolgálati munkadokumentumban meghatározott intézkedéseket is –, amelyek elősegítik az ezen irányelvben foglalt környezetvédelmi követelményeknek való megfelelést, és a lehető legkisebbre csökkentik a negatív hatásokat”.

Ez az első eredményjelentés a 2011. szeptember és 2013. január közötti időszakra vonatkozik, és az eszköztárban meghatározott intézkedések végrehajtásának jelenlegi helyzetét mutatja be, továbbá javaslatokat fogalmaz meg a Bizottság, a tagállamok és az érintett ágazati szereplők közötti, az intézkedések végrehajtására irányuló együttműködés szorosabbá tételére, valamint adott esetben segítségül hívható további intézkedések kidolgozásához. .

1.2. Az első eredményjelentés összefoglalása és felépítése

Az irányelvnek való megfelelést biztosító technológia bevezetése a magánszektor általi – szükség esetén a közszféra által támogatott – tőkebefektetést igényel. A 2. fejezet röviden ismerteti azon rövid távú kísérő intézkedések eddig elért eredményeit, amelyek annak biztosítására irányultak, hogy a jelenlegi európai uniós pénzügyi eszközök és a nemzeti finanszírozási rendszerek továbbra is tudjanak egyedi támogatást biztosítani az alacsony kéntartalomra vonatkozó új normáknak megfelelő megoldásokat előmozdító tengeri közlekedési projektekhez. A fejezet ismerteti az elért eredményeket, valamint az eredmények megvalósulását akadályozó kihívásokat, továbbá intézkedéseket javasol a kihívások kezelésére.

A közép- és hosszabb távú kísérő intézkedések kidolgozására irányuló munka már megkezdődött egy olyan intézkedéscsomaggal, amely a környezetbarát hajótechnológiák biztonságos megvalósítását és az alternatív üzemanyagok, nevezetesen a tengeri hajózásban

¹ SEC (2011)1052 végleges

² HL L 327., 2012.11.27., 1. o.

használt cseppfolyósított földgáz (LNG) használatát akadályozó szabályozási hézagok azonosítására és kezelésre, valamint a szükséges normák és környezetbarát infrastruktúra kialakítására összpontosít. A 3. fejezet röviden összefoglalja ennek a folyamatnak a jelenlegi állását, továbbá felvázolja a Bizottság, a tagállamok és az érintett ágazati szereplők további, az eszköztár végrehajtásának közös előremozdítására irányuló teendőit. A Bizottság ebben az összefüggésben egy külön erre a feladatra kijelölt szakértői csoportnak, az Európai Fenntartható Hajózási Fórum (ESSF) létrehozását javasolja. A 4. fejezet ismerteti a következtetéseket és összefoglalja a következő lépéseket.

E jelentés 1. melléklete ismerteti a fenntartható vízi közlekedést biztosító eszköztár végrehajtása előmozdításának ütemtervét, a 2. melléklet pedig felsorolja az alacsony kén tartalomra vonatkozó szakpolitikai prioritást támogató, a TEN-T által társfinanszírozott tengeriautópálya- és kikötőprojekteket.

2. RÖVID TÁVÚ INTÉZKEDÉSEK – A VÉGREHAJTÁS JELENLEGI ÁLLAPOTA ÉS A KÖVETKEZŐ LÉPÉSEK

2.1. Közlekedést támogató európai uniós finanszírozási eszközök

2011-ben és 2012-ben a transeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) és a második Marco Polo programok biztosítottak egyedi pénzügyi támogatást az alacsony kén tartalomra vonatkozó új normáknak való megfelelést biztosító megoldások előmozdítására összpontosuló, illetve a fedélzeti kipufogógáz-tisztító rendszerek és az alternatív üzemanyagok, mint például a cseppfolyósított földgáz (LNG), és a part menti villamos energia alkalmazását elősegítő, tengeri közlekedési projektekhez.

a) TEN-T program

A TEN-T program számos olyan projekthez biztosított társfinanszírozást, amely hozzájárult az alacsony kén tartalmú üzemanyagok használatára fordított támogatások növelésére irányuló célkitűzés megvalósulásához, többek között a környezetbarát infrastruktúra kiépítését, így például a tengeri hajózásban használt cseppfolyósított földgáz (LNG), parti üzemanyag-vételezési infrastruktúra, part menti villamosenergia-ellátás és tisztítási technológia létrehozását elősegítő megvalósíthatósági tanulmányokhoz, tervtanulmányokhoz, kísérleti intézkedésekhez és építési beruházásokhoz. Ezeknek a TEN-T által társfinanszírozott tengeriautópálya- és kikötőprojekteknek az összértéke 123,3 millió EUR, amelyből 56,9 millió EUR az Európai Unió összes hozzájárulása.

A cseppfolyósított földgázüzemanyag-vételezési infrastruktúrára irányuló fejlesztésekre nemcsak a kén kibocsátás-ellenőrzési területeken (SECA), hanem a Földközi-tengeren és az Atlanti-óceánon is sor került. Ezek a fejlesztések főként önkéntes jelleggel a déli EU-tagállamok kezdeményezésére valósultak meg, és hozzájárulnak a cseppfolyósított földgázüzemanyag-vételezési létesítmények Európai Unió-szerte történő kiépítéséhez.

A hajózási ágazat környezetbarátabbá tételének és a kapcsolódó kikötői infrastruktúrafejlesztésnek – ideértve a cseppfolyósított földgázüzemanyag-szállító uszályokat is – a támogatása a következő éves és többéves TEN-T pályázati felhívások keretében továbbra is prioritás marad. Ugyanakkor egyéb olyan intézkedésekre is hangsúlyt kell helyezni, mint például az innovatív tiszta technológiák hitelesítése és vizsgálata, az alternatív üzemanyagok, így többek között a cseppfolyósított földgáz (LNG) támogatása, valamint a hajóknak a környezetvédelmi normáknak való megfelelés érdekében történő átalakításainak lehetősége. A már meglévő és tervezett tengeriautópálya-összeköttetések felújításával

összekapcsolt új intézkedésekkel is fontos lesz foglalkozni. Az állami támogatásokra vonatkozó szabályokat adott esetben a TEN-T projektekre tekintettel kell betartani.

b) Marco Polo II program

A Marco Polo program³ 2011-ben szakpolitikai prioritást vezetett be a rövid távú tengeri fuvarozáson (SSS) alapuló olyan projektek támogatására, amelyek keretében innovatív kibocsátás-csökkentési technológiát és hatékony üzemeltetési gyakorlatokat alkalmaztak.

A 2011-ben közzétett pályázati felhívások ellenére azonban az ágazat – elsősorban a nehéz gazdasági és pénzügyi körülmények miatt – gyengén reagált. Ez azt jelenti, hogy egyetlen, a specifikus prioritásnak megfelelő rövid távú tengeri fuvarozási projekt kiválasztására sem került sor. A rövid távú tengeri fuvarozás versenyképességével és környezetbarát jellegével kapcsolatos kérdéseket, ideértve az alacsony kénytelenre vonatkozó szigorúbb normáknak a kijelölt európai kénkibocsátás-ellenőrzési területeken (SECA) 2015-ben történő bevezetése következtében a logisztikai láncban valószínűleg bekövetkező torzulásokat vagy a tengeri közlekedésről a szárazföldi közlekedésre történő modális váltást a „Hozzájárulás a rövid távú tengeri fuvarozás támogatására irányuló európai programhoz” kísérő intézkedés keretében vizsgálják. Ezt az intézkedést a rövid távú tengeri szállítást ösztönző központokból (SPC-k) álló európai rövid távú tengeri szállítási hálózat (ESN) jelenleg hajtja végre⁴. Az európai rövid távú tengeri szállítási hálózat (ESN) első lépésként a tervek szerint 2013 végére adatgyűjtési és a kénkibocsátás-ellenőrzési területeken (SECA) jelentkező, említett lehetséges hatások értékelésére szolgáló módszertant dolgoz ki.

A 2012. évi (összesen 64,6 millió EUR költségvetésű) Marco Polo pályázati kiírások megőrizték a tiszta és környezetbarát rövid távú tengeri fuvarozásra irányuló prioritásokat. Az első jelek szerint a 2012. évi felhívásra lényegesen több rövid távú tengeri fuvarozási projektet nyújtottak be, mint 2011-ben; a projektértékelések eredményei 2013 első félévében fognak rendelkezésre állni.

Annak érdekében, hogy valamennyi említett intézkedés folytonossága biztosítva legyen a 2014–2020 közötti időszakra vonatkozó következő többéves pénzügyi kereten belül is, nagyon fontos gondoskodni arról, hogy a tiszta hajózást elősegítő intézkedések támogatására irányuló tevékenységek a Marco Polo program után a felülvizsgált transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T)⁵ és az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF)⁶ keretén belül folytatódjanak. A TEN-T-re és a CEF-re vonatkozó bizottsági javaslatok jelenleg az Európai Parlament és a Tanács közötti jogalkotási eljárás keretében megbeszélés tárgyát képezik.

Következő lépések

³ C (2011) 7317, 2011.10.19.

⁴ Az áru fuvarozási rendszer környezetvédelmi teljesítményjavításának közösségi pénzügyi támogatására irányuló második Marco Polo program létrehozásáról (Marco Polo II) szóló, 2006. október 24-i 1692/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 328., 2006.11.24., 1. o.) 12. cikke szerint a 2011. évi munkaprogram négy további kiegészítő kísérő intézkedést foglalt magában. A „Hozzájárulás a rövid távú tengeri fuvarozás támogatására irányuló európai programhoz” elnevezésű intézkedés az Európai Unió általános költségvetésére alkalmazandó költségvetési rendelet végrehajtási szabályai 168. cikke (1) bekezdésének f) pontja értelmében támogatás formájában valósul meg. A becsült költségvetés 350 000 EUR.

⁵ „Javaslat – az Európai Parlament és a Tanács rendelete a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról”, COM(2011)0650 végleges

⁶ „Javaslat – az Európai Parlament és a Tanács rendelete az európai összekapcsolódási eszköz létrehozásáról”, COM(2011)0665 végleges

| <i>Intézkedés</i> | <i>A végrehajtásért felelős szereplők</i> | <i>Időbeli ütemezés</i> |
|---|---|-------------------------------------|
| <i>1. Pályázás finanszírozásra a 2012. évi TEN-T többéves és éves pályázati felhívások keretében</i> | <i>TÁ/ágazat</i> | <i>2013. február 28-án lezárult</i> |
| <i>2. A 2013. évi Marco Polo pályázati kiírás keretében biztosított lehetőségek kiaknázása</i> | <i>ágazat</i> | <i>2013 első féléve</i> |
| <i>3. A Marco Polo II program kiigazítása lehetséges módjainak elemzése, hogy a feltételek jobban tükrözzék a piaci feltételeket és lehetővé tegyék a környezetbarát hajózási projektek finanszírozását.</i> | <i>EB/TÁ</i> | <i>2013 eleje</i> |
| <i>4. A közlekedést támogató európai uniós finanszírozási eszközök jobb felhasználásának biztosítása és az egyéb európai uniós eszközökkel, azaz a strukturális alapokkal, az EBB-kölcsönökkel stb. történő jobb összehangolás</i> | <i>EB/TÁ/ágazat</i> | <i>2013 eleje</i> |
| <i>5. Az európai rövid távú tengeri szállítási hálózat (ESN) által végzett, a kénkibocsátás-ellenőrzési területeken (SECA) jelentkező lehetséges hatásokkal (pl. modális váltás) kapcsolatos munka folyamatosságának biztosítása.</i> | <i>EB/ ESN/SPC-k</i> | <i>2013–2014</i> |

szállítást ösztönző központok

2.2. Európai Beruházási Bank (EBB)

Az Európai Beruházási Bank (EBB) folytatta azoknak a tengeri közlekedési projekteknek a finanszírozását, amelyek a tiszta hajótechnológiák fejlesztésének és a nagyobb üzemanyag-hatékonyságnak az európai uniós jogszabályokkal összhangban történő támogatására összpontosulnak. Az EBB-kölcsönök például az új hajókkal (különösen új technológia alkalmazása esetében) vagy az egész flottát érintő optimalizációs projektekkel, mint például a kipufogógáz-tisztító berendezések telepítésével és a motorok cseppfolyósított földgáz-hajtásúvá történő átalakításával kapcsolatos költségeknek akár a felét is fedezhetik, azzal a feltétellel, hogy a kölcsön minimális összege 50 millió EUR. Ennek ellenére eddig kevés finanszírozási kérelem érkezett az EBB-hez.

A hajózási ágazat által tanúsított gyenge érdeklődés egyik kezelési lehetősége az EBB kölcsönnyújtási feltételeivel kapcsolatos tájékozottság fokozása. Ezen kívül további lehetőségek nyílhatnak meg az ágazatok közötti lehetséges (több érdekelt felet tömörítő) partnerségek⁷ kiaknázásával, melyek keretében az érdekelt felek együttműködhetnek az olyan tengeri hajózási projektek kidolgozása, finanszírozása és végrehajtása érdekében, amelyek célja többek között lehet tiszta hajótechnológiák vizsgálata, hitelesítése és telepítése. További, az ágazat által kiaknázható lehetőség lehet több felújítási projekt összefogása a szükséges beruházás kritikus tömegének (azaz 50 millió EUR-t meghaladó összeg) elérése érdekében. Ezen kívül pedig az Európai Beruházási Bank által létrehozott egyéb innovatív pénzügyi

⁷ például két vagy több ágazat szervezetei, mint például vállalkozások, kormányzati szervezetek, a hajózási ágazatban tevékenykedő kormányközi szervezetek közötti szövetség.

eszközök, mint például az európai tengeri infrastruktúrával kapcsolatos nagyprojektek finanszírozására létrehozott, a TEN-T projektek hitelgarancia eszköze (LGTT) vagy az Európa 2020 projektkötvény-kezdemenyezés⁸ kísérleti szakasza, vagy a kísérleti és demonstrációs tevékenységek finanszírozására létrehozott kockázatmegosztó finanszírozási mechanizmus is kiaknázhatók. Az európai gazdaság hosszú távú finanszírozásáról szóló, nemrég elkészült zöld könyvet⁹ is ajánlott figyelembe venni.

Következő lépések

| <i>Intézkedés</i> | <i>A végrehajtásért felelős szereplők</i> | <i>Időbeli ütemezés</i> |
|--|---|-------------------------|
| <i>6. Az EBB hajózási ágazattal kapcsolatos kölcsönnyújtási keretfeltételeivel kapcsolatos tájékozottság fokozása.</i> | <i>EBB/EB/ágazat</i> | <i>2013–2014</i> |
| <i>7. Az ágazatok közötti lehetséges partnerségek kiaknázása, ami biztosíthatja a tengeri hajózási projektek EBB általi finanszírozását.</i> | <i>EB/ESSF</i> | <i>2013–2014</i> |
| <i>8. A TEN-T projektek hitelgarancia eszközének (LGTT) vagy az Európa 2020 projektkötvény-kezdemenyezés kísérleti szakaszának kiaknázása a hosszú megtérülési idejű tengeri közlekedési infrastrukturális projektek finanszírozása céljára.</i> | <i>EB/TÁ/ágazat/ ESSF</i> | <i>2013–2014</i> |
| <i>9. Az EBB-kölcsönért folyamodás érdekében a felújítási projektek pénzügyi összevonásának vizsgálata</i> | <i>ESSF</i> | <i>2013–2014</i> |

EIB – Európai Beruházási Bank, ESSF – az Európai Fenntartható Hajózás Fóruma

2.3. Nemzeti finanszírozás

2.3.1. A környezetvédelem állami támogatásáról szóló iránymutatások szerinti állami támogatási intézkedések

A környezetvédelem állami támogatásáról szóló közösségi iránymutatás¹⁰ 3.1.1. és 3.1.2. szakaszában meghatározott, az új környezetvédelmi normához való idő előtti alkalmazkodás támogatása céljára nyújtott állami támogatási előirányzatok alkalmazási feltételeit tovább tisztázták. Ennek megfelelően azok a tagállamok, amelyek támogatást kívánnak nyújtani a 2012/33/EU irányelv által bevezetett alacsony kén tartalomra vonatkozó norma által érintett gazdasági szereplők részére, a következőkhöz nyújthatnak állami támogatást:

- A kén tartalomra vonatkozó új határértékeknek megfelelő hajók beszerzése, feltéve hogy a beszerzésre az új norma hatálybalépése előtt egy évvel, azaz 2013. december

⁸ A versenyképességi és innovációs keretprogram (2007–2013) létrehozásáról szóló 1639/2006/EK határozat, valamint a transeurópai közlekedési és energiahálózatok területén történő közösségi pénzügyi támogatás nyújtásának általános szabályairól szóló 680/2007/EK rendelet módosításáról szóló, 2012. július 11-i 670/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet

⁹ COM(2013) 150 final

¹⁰ HL C 82., 2008.4.1., 1. o.

31-ig sor kerül. A támogatási intenzitás nagyvállalkozások esetében 10 %, középállalkozások esetében 15 %, kisvállalkozások esetében pedig 20 %;

- Meglévő hajóknak a kéntartalomra vonatkozó új határértékeknek való megfelelés érdekében történő korszerűsítése (pl. kipufogógáz-tisztító berendezések telepítése), feltéve hogy a korszerűsítésre az új norma hatálybalépése előtt, azaz 2014. december 31-ig sor kerül. A támogatási intenzitás nagyvállalkozások esetében 50%, középállalkozások esetében 60%, kisvállalkozások esetében pedig 70%.

Tekintettel a költségvetési hiányokra és a EU-tagállamok többségében bevezetett megszorító intézkedésekre, az állami támogatás lehetőségének alkalmazása korlátozott. Az EU-tagállamok közül eddig csak Finnország biztosított támogatást a kéntartalmat szabályozó, a közelmúltban elfogadott irányelvhez való idő előtti alkalmazkodás céljára. A Bizottság a finn támogatási rendszert 2011. december 7-én¹¹ hagyta jóvá; 2013. január 23-án pedig az eredeti rendszert érintő néhány módosítást¹² hagyott jóvá. A finn hatóságok ezen kívül e rendszer alapján egyedi támogatást is megítéltek egy, Turku és Stockholm városa között közlekedő cseppfolyósítottföldgáz-hajtású komp javára¹³.

2.3.2. A fenntartható hajózást támogató egyéb nemzeti és regionális rendszerek

Az új környezetvédelmi normához való idő előtti alkalmazkodást támogató intézkedéseken kívül szükséges megvizsgálni az országos és/vagy regionális szintű, az állami támogatásokra vonatkozó szabályoknak megfelelő állami beavatkozás lehetőségét a fenntartható hajózás előmozdítása érdekében. Ez megvalósulhat a nemzeti kikötőkbe befutó zöld hajók részére biztosított ösztönzők, pl. zöld kikötői illetékek és kikötői díjak, adómentességek, vagy egyéb olyan nemzeti rendszerek formájában, amelyek a tiszta hajótechnológiákba az elsők között befektetőknek és a fenntartható hajózás támogatóinak kedveznek.

Következő lépések

¹¹ SA. 32118 – Finland – The scheme on general guidelines on investment aid to vessels for the purpose of improving environmental protection (Finnország – A hajók a környezetvédelem javítása érdekében történő támogatása céljából nyújtott befektetési támogatásra vonatkozó általános iránymutatások rendszere); HL C 22., 2012.1.27., 4. o.

¹² SA.35686 (2012/N) – Finland – ‘Amendments to the Scheme on General Guidelines on Investment Aid to Vessels for the Purpose of Improving Environmental Protection’) („A hajók a környezetvédelem javítása érdekében történő támogatása céljából nyújtott befektetési támogatásra vonatkozó általános iránymutatások rendszerének módosításai); megjelent 2013. január 23-án.

¹³ SA.33382 – Finland – State aid related to environmental protection for Viking Line Ltd. (Finnország – Környezetvédelemhez kapcsolódó állami támogatás a Viking Line Ltd. részére), elfogadták 2012.4.25-én, HL C 160., 2012.6.6., 9. o.

2.4. Nemzetközi párbeszéd és szakmai együttműködés

| <i>Intézkedés</i> | <i>A végrehajtásért felelős szereplők</i> | <i>Időbeli ütemezés</i> |
|--|---|-------------------------|
| <i>10. A nemzeti hajóüzemeltetők az alacsony kéntartalomra vonatkozó normának való idő előtti megfelelését támogató nemzeti finanszírozási rendszerek bevezetésének vizsgálata.</i> | <i>TÁ</i> | <i>2013–2014</i> |
| <i>11. A helyi, országos és regionális szinten alkalmazandó lehetséges ösztönzők, azaz a zöld hajókra érvényes zöld kikötői illetékek és díjak meghatározása (az állami támogatásokra vonatkozó szabályoknak megfelelően).</i> | <i>TÁ, ágazat</i> | <i>2013–2014</i> |

A Bizottság az eszköztárat felvette a kulcsfontosságú partnerekkel, többek között az Amerikai Egyesült Államokkal, Kínával, Japánnal, Norvégiával és Brazíliával folytatandó kétoldalú és többoldalú, a tengeri közlekedésről szóló párbeszéddel foglalkozó ülései napirendjére. Ezeknek az eszmecseréknek a célja annak biztosítása, hogy a fő partnerek tájékoztatást kapjanak az európai uniós javaslatokról, megismerjék a területen hozott erőfeszítéseket, meghatározzák az együttes fellépésekre való lehetőségeket, és biztosítsák a műszaki és üzemeltetési intézkedések globális kompatibilitását. A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO), a Nemzetközi Szabványügyi Szervezet (ISO) és egyéb illetékes szervek kezdeményezéseivel történő összehangolás elengedhetetlen az európai uniós vagy nemzetközi szinten adott esetben elfogadásra kerülő lehetséges műszaki és üzemeltetési normák globális átjárhatóságának biztosításához.

Következő lépések

| <i>Intézkedés</i> | <i>A végrehajtásért felelős szereplők</i> | <i>Időbeli ütemezés</i> |
|--|---|-------------------------|
| <i>12. A kulcsfontosságú nemzetközi partnerekkel a tengeri közlekedésről folytatott nemzetközi párbeszéd folytatása és a tengeri hajózás fenntarthatóságával kapcsolatos kérdésekben összehangolás a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO)/a Nemzetközi Szabványügyi Szervezet (ISO) kezdeményezéseivel.</i> | <i>EB, az EMSA segítségével</i> | <i>folyamatosan</i> |

3. KÖZÉP- ÉS HOSSZABB TÁVÚ INTÉZKEDÉSEK – A JELENLEGI HELYZET ÉS A KÖVETKEZŐ LÉPÉSEK

A fenntartható vízi közlekedést biztosító eszköztár a következő összetevők mentén javasolt közép- és hosszabb távú kísérő intézkedéseket: európai uniós szabályozói intézkedések, tiszta hajótechnológiák és alternatív üzemanyagok, környezetbarát infrastruktúra, szóba jöhető

finanszírozási lehetőségek, kutatási és fejlesztési tevékenységek, innováció és nemzetközi együttműködés.

3.1. Az érintett gazdasági szereplők és a tagállamok intézkedéseivel való összehangolás

Tekintettel arra, hogy számos lehetséges megközelítés és megoldás létezik, továbbá a strukturáltabb információcsere és az erőfeszítéseknek az eszköztár végrehajtásának előmozdítása érdekében történő összehangolása iránti, az érintett ágazati szereplők és a tagállamok által hangoztatott igénynek megfelelően a Bizottság vállalja, hogy létrehoz egy külön erre a feladatra kijelölt szakértői csoportot, az Európai Fenntartható Hajózási Fórumot (ESSF).

Az Európai Fenntartható Hajózási Fórum (ESSF) a tagállamok képviselőit, valamint magán- és közszervezeteket fog tömöríteni a strukturális párbeszédnek, a bevált gyakorlatok és műszaki ismeretek cseréjének, a tengeri hajózási ágazat érintett magán- és közszereplői és az illetékes bizottsági szolgálatok tevékenységeinek a közösen meghatározott területeken történő összehangolása és irányítása lehetővé tétele érdekében. A Fenntartható Hajózási Fórum (ESSF) lehetőséget fog biztosítani az olyan gyakorlati kérdések megvitatására, amelyek a végrehajtási folyamat, különösen pedig az új normák hatálybalépését megelőző átmeneti időszak során felmerülhetnek. A Fenntartható Hajózási Fórum (ESSF) így egyben a fenti 2. fejezetben ismertetett rövid távú intézkedések megvitatásának platformjaként is fog működni. A fórum szükség esetén a regionális sajátosságokat is kellő mértékben figyelembe fogja venni.

A tervek szerint az ESSF a következő felépítéssel fog működni: plenáris testület, titkárság, és az ESSF egyedi kérdésekkel kapcsolatos munkájának előbbrevitele érdekében nem állandó szakmai munkacsoportok. Az ESSF elnöke a Bizottság lesz, és szabályzatát bizottsági javaslat alapján hagyja jóvá. A tervek szerint az ESSF-et külön bizottsági határozattal hozzák létre.

3.1.1. Iránymutatás a 2012/33/EU irányelv végrehajtásához

A 2012/33/EU irányelvet 2012. november 27-én tették közzé az Európai Unió Hivatalos Lapjában. A tagállamok 2014. június 18-ig kötelesek átültetni az irányelvet nemzeti jogukba. Az irányelv számos végrehajtási jogi aktust és felhatalmazáson alapuló jogi aktust vetít elő, melyek célja többek között a tagállamok segítése az irányelv ellenőrzésében, végrehajtásában és érvényesítésében. Az irányelv azt is előírja, hogy a Bizottságot egy bizottság és a tagállamok szakértőiből álló szakértői csoport segíti ezeknek a jogi aktusoknak az elkészítésében.

Ennek a lehetővé tétele érdekében a tervek szerint a 2012/33/EU irányelv végrehajtásának megvitatásával foglalkozó szakértői csoportot fognak létrehozni az ESSF keretében.

Következő lépések

3.2. Szabályozási intézkedések

| <i>Intézkedés</i> | <i>A végrehajtásért felelős szereplők</i> | <i>Időbeli ütemezés</i> |
|---|---|-------------------------------------|
| <i>13. Az Európai Fenntartható Hajózási Fórum (ESSF) létrehozása.</i> | <i>EB, valamennyi érintett gazdasági szereplővel együtt</i> | <i>2013 első fele</i> |
| <i>14. Az Európai Fenntartható Hajózási Fórum (ESSF) első plenáris ülésének megszervezése és a szakmai munkacsoportok munkájának elindítása</i> | <i>EB, ESSF</i> | <i>2013 második fele</i> |
| <i>15. A 2012/33/EU irányelv végrehajtásának megvitatása</i> | <i>EB, TÁ, ESSF, ágazat</i> | <i>2013 második felétől 2015-ig</i> |

3.2.1. *A tengeri hajózásban használatos cseppfolyósított földgáz (LNG) hajóüzemanyagként történő felhasználásának keretfeltételei*

A cseppfolyósított földgáz (LNG) hajóüzemanyagként történő felhasználásának megvalósulása érdekében minden erőfeszítést meg kell tenni annak érdekében, hogy a szükséges biztonsági szabályok rendelkezésre álljanak, mégpedig – a jogbizonytalanság megszüntetése végett – kellő időben. E téren nemzetközi szinten, a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) és a Nemzetközi Szabványügyi Szervezet (ISO) keretében, valamint az Európai Unió szintjén egyaránt zajlik munka.

3.2.1.1. A Nemzetközi Tengerészeti Szervezetenél (IMO) végzett munka

A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) folyékony és gáznemű anyagokkal foglalkozó albizottsága (BLG) jelenleg a gáz üzemanyagként történő felhasználásának nemzetközi szabályzatán (IGF) dolgozik, amely szabályzat a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnek (IMO) a gáz hajóüzemanyagként történő felhasználására vonatkozó ideiglenes iránymutatásai (MSC. 285(86)) helyébe fog lépni. Még vizsgálat alatt állnak az olyan fontos műszaki kérdések, mint például a cseppfolyósított földgáz-tartály helye, az ütközések és zátonyra futás által okozott rongálódás elleni védekezés, a hordozható tartályok használata vagy az üzemanyag-vételezési műveletek szabályai. Ezek a műszaki kérdések alapvető fontosságúak, nem csak a személyszállító hajók esetében. A tengerészek képzésével kapcsolatos szempontokat is meg kell vizsgálni. Az IGF-szabályzatot várhatóan 2014-ben véglegesítik.

3.2.1.2. A Nemzetközi Szabványügyi Szervezetenél (ISO) végzett munka

A Nemzetközi Szabványügyi Szervezetenél (ISO) az illetékes műszaki bizottság (az ISO 67. műszaki bizottságának 10. munkacsoportja) jelenleg a hajók cseppfolyósított földgázzal mint üzemanyaggal történő ellátására szolgáló rendszerekre és berendezésekre vonatkozó iránymutatások – ideértve a biztonságra, az alkatrészekre és a rendszerekre, valamint a képzésre vonatkozó követelményeket is – kidolgozását végzi. Az iránymutatások első tervezetét 2013-ban véglegesítik. Ezek az iránymutatások kiegészítik az ISO tengeri

hajózásban használt cseppfolyósított földgázzal kapcsolatban eddig végzett munkája során elkészült anyagokat.

3.2.1.3. Az Európai Unió szintjén végzett munka

- a) Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának bevezetésére vonatkozó kötelező műszaki szabványok

A Bizottság 2013. január 24-én előterjesztette a „Tiszta energiák a közlekedésben” csomagot, ideértve az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának bevezetéséről szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre vonatkozó javaslatot¹⁴ is. Az irányelvjavaslat előírja a tagállamok részére, hogy gondoskodjanak arról, hogy legkésőbb 2020. december 31-ig a transzeurópai közlekedési (TEN-T) törzshálózat valamennyi tengeri kikötőjében a vízen közlekedő járművek által igénybe vehető LNG-töltőállomások épüljenek (6. cikk (2) bekezdés). Az irányelvjavaslat az is előírja, hogy valamennyi töltőállomásnak legkésőbb 2015. december 31-ig meg kell felelnie bizonyos műszaki előírásoknak (6. cikk (4) bekezdés).

A vízen közlekedő járművek által igénybe vehető LNG-töltőállomásoknak meg kell felelniük a még kidolgozandó és a Nemzetközi Szabványügyi Szervezet (ISO) világszinten érvényes ISO/TC67/WG10 szabványán alapuló európai szabványoknak.

- b) A tengeri szállításban használatos cseppfolyósított földgáz (LNG) elosztására és az üzemanyag-vételezésre vonatkozó eljárások és szabályok

A cseppfolyósított földgáz (LNG) hajók részére történő elosztására és az üzemanyag-vételezésre vonatkozó, az Európai Unió szintjén közös eljárások és harmonizált szabályok hiányát jelenleg vizsgálja a Bizottság az Európai Tengerbiztonsági Ügynökséggel (EMSA) együttműködésben. Ezt a munkát a tengeri szállításban használatos cseppfolyósított földgázzal (LNG) foglalkozó ad hoc szakértői csoportnak a Bizottság és az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség (EMSA) által 2012 áprilisában, júniusában és decemberében szervezett értekezletei segítették.

A szakértői csoport főként a cseppfolyósított földgázra (LNG) vonatkozó érvényes szabályok és szabványok számbavételére összpontosított, valamint azoknak a lehetséges akadályoknak a meghatározására, amelyek gátolják a cseppfolyósított földgáz hajóüzemanyagként történő széles körű használatának megvalósulását az Európai Unióban.

A Bizottság ezen kívül az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség (EMSA) segítségével nyomon követi és koordinálja a csoportnak a tengeri hajózásban használatos cseppfolyósított földgáz vételezésére vonatkozó folyamatos, nemzetközi szintű, a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnél (IMO), a Nemzetközi Szabványügyi Szervezetnél (ISO), a Nemzetközi Kikötőszövetségnél (IAPH) és a Gázszállító Tartályhajók és Terminálüzemeltetők Nemzetközi Társaságánál (SIGTTO) eszközölt szabályozási fejleményekkel kapcsolatban végzett munkáját.

Az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség (EMSA) továbbá külső szakértőket bízott meg azzal, hogy a gáznemű üzemanyaggal hajtott hajók üzemanyag-vételezésére vonatkozó szabványok és szabályok területén végezzenek hiányelemzést.

Az Európai Bizottság folytatja az egész Európai Unióra érvényes, cseppfolyósított földgázüzemanyag-vételezésre vonatkozó, nemzetközi szinten kompatibilis keretfeltételek elfogadására irányuló megbeszéléseket és munkát. A Tiszta energiák a közlekedésben: az alternatív üzemanyagok európai stratégiája¹⁵ közleményt kísérő „A hajózásban használatos cseppfolyósított földgázra (LNG) vonatkozó átfogó európai uniós keretrendszer irányába mutató fellépések” című bizottsági szolgálati munkadokumentum

¹⁴ COM(2013)018 final

¹⁵ COM(2013) 17 final, 2013.1.24.

megállapítja az eddig elért eredményeket és 2014 végéig az átfogó szabály-, szabvány- és iránymutatás-csomag létrejötte érdekében teljesítendő jövőbeni lépéseket.

c) Támogatási intézkedések

Az Európai Parlament javaslatot tett egy (1 millió EUR költségvetésű) előkészítő intézkedésre is, amelynek célja a cseppfolyósított földgáz hajózásban történő felhasználása megfelelő keretfeltételei bevezetésének pl. fókusztanulmányokkal történő támogatása volt. Az intézkedés hatásköre még véglegesítésre vár, és figyelembe fogja venni a Bizottság, az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség és az érintett gazdasági szereplők által 2012-ben elvégzett hiányelemzés eredményeit. Az intézkedés bármely olyan jövőbeni intézkedés támogatására is kiterjedhet, amely a tengeri hajózásban használt cseppfolyósított földgáz használata keretfeltételeinek az Európai Fenntartható Hajózási Fórum keretén belül folytatott megbeszélések követő továbbfejlesztésére irányul.

Következő lépések – a tengeri hajózásban használatos cseppfolyósított földgáz

Tekintettel a téma összetettségére, szükséges a hatókört és a részvételi kört a cseppfolyósított földgázüzemanyag-ellátási lánc egyéb érintett szereplőire is kiterjeszteni az illetékes tagállami hatóságok bevonása mellett. Ezért a tervek szerint az Európai Fenntartható Hajózási Fórum (ESSF) keretein belül a tengeri hajózásban használatos cseppfolyósított földgázzal (LNG) foglalkozó munkacsoportot fognak létrehozni. A munkacsoport többek között a cseppfolyósított földgázzal foglalkozó ad hoc szakértői csoport eredményeire, az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség (EMSA) által készített joghézag-elemzési tanulmányban megfogalmazott ajánlásokra, valamint a TEN-T program által támogatott jövőbeni megvalósíthatósági tanulmányokra, pl. az Északi EU LNG projekt stb., fogja alapozni munkáját.

Ez a munkacsoport a cseppfolyósított földgáz tengeri hajózásban használt üzemanyagként történő felhasználásának az Európai Unió szintjén történő megkönnyítésére vonatkozó keretfeltételek (szabványok, iránymutatások és/vagy rendeletek) kidolgozására vonatkozó műszaki és jogi szempontokkal kapcsolatos tanácsadást nyújt az Európai Fenntartható Hajózási Fórum (ESSF) részére, és a következő intézkedéseket hajthatja végre:

3.2.2. Tisztítási technológia

| <i>Intézkedés</i> | <i>A végrehajtásért felelős szereplők</i> | <i>Időbeli ütemezés</i> |
|--|---|-------------------------|
| <p>16. A tengeri hajózásban használatos cseppfolyósított földgáz hajóüzemanyagként történő felhasználására vonatkozó közös, harmonizált iránymutatások/szabványok/szabályok kidolgozása, a következőkre vonatkozó műszaki, üzemeltetési, biztonsági és képzési szempontokat is érintően:</p> <p>a) szállítás, tárolás és elosztás,</p> <p>b) üzemanyag-vételezés</p> <p>c) a hajók fedélzetén történő használat</p> | <i>EB/EMSA/ESSF</i> | 2013–2014 |
| <p>17. A cseppfolyósított földgáz (LNG) használata bevezetését potenciálisan gátoló piaci akadályok – azaz a szervezési, üzemeltetési, a költségekkel kapcsolatos akadályok és az információhiány – elemzése</p> | <i>EB/EMSA/ESSF</i> | 2013–2014 |
| <p>18. A tengeri hajózásban használatos cseppfolyósított földgáz (LNG) használatára vonatkozó, nemzetközi szintű, azaz a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnél (IMO), a Nemzetközi Szabványügyi Szervezetnél (ISO), a Nemzetközi Kikötőszövetségnél (IAPH) és a Gázzszállító Tartályhajók és Terminálüzemeltetők Nemzetközi Társaságánál (SIGTTO) stb. zajló szabályozási fejleményekkel történő összehangolás és az összefüggések megőrzése.</p> | <i>EB/EMSA/ESSF</i> | 2013–2014 |
| <p>19. Útmutatás és támogatás nyújtása valós üzleti esettanulmányok létrehozásához és értékeléséhez (LNG ellátási lánc megközelítés).</p> | <i>EB/EMSA/ESSF</i> | 2013–2014 |
| <p>20. A tengeri hajózásban használatos cseppfolyósított földgáz előnyeivel kapcsolatos tájékozottság fokozása.</p> | <i>EB/EMSA/ESSF</i> | 2013–2014 |

3.2.2.1. A fedélzeti kipufogógáz-tisztító rendszerek jóváhagyása

A tengerészeti felszerelésekről szóló 96/98/EK tanácsi irányelv¹⁶ módosításáról szóló, 2011. szeptember 2-i 2011/75/EU bizottsági irányelv¹⁷ az uniós lobogó alatt közlekedő hajók fedélzeti kipufogógáz-tisztító rendszereinek (tisztítási technológia) jóváhagyására vonatkozó

¹⁶ HL L 239., 2011.9.15., 1. o.

¹⁷ HL L 46., 1997.2.17., 25. o.

harmonizált követelményeket tartalmaz. Ezek szerint az új rendelkezések szerint az uniós hajók fedélzetére felszerelt tisztítóberendezéseknek 2012. október 5-étől kezdődően meg kell felelniük az irányelv A.1. mellékletében¹⁸ meghatározott szabványoknak.

3.2.2.2. A tisztítóberendezés működése során keletkezett hulladékokra vonatkozó követelmények

Bizonyos típusú tisztítóberendezések működése során olyan hulladékok keletkeznek, amelyeket nem lehet a tengerbe üríteni, viszont szükséges megfelelően kezelni. Ezért a tisztítóberendezések működése során keletkező hulladékokra vonatkozó követelményeket a bizottsági szolgálatok megvizsgálják a hajókon keletkező hulladék és a rakománymaradványok fogadására alkalmas kikötői létesítményekről szóló, 2000. november 27-i 2000/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv felülvizsgálata keretében .

Következő lépések – tisztítási technológia

Tekintettel a kipufogógáz-tisztító rendszerek (tisztítóberendezések) telepítésével, működtetésével és karbantartásával kapcsolatos műszaki, üzemeltetési és gazdasági kihívásokra, a tervek szerint az Európai Fenntartható Hajózási Fórum (ESSF) keretében létrehoznak egy a tisztítási technológiával foglalkozó munkacsoportot. A munkacsoport többek között a következőkkel fog foglalkozni: a valamennyi típusú hajómotorra és valamennyi kategóriájú és méretű hajóra felszerelendő tisztítóberendezések fenntarthatósága, a termékek helye, beruházási költsége, rendelkezésre állása és érettsége, a megtérülési idő, a maradványok (iszap) ürítése és a legénység képzése. Ez a munkacsoport a tisztítási technológia hajózási alkalmazásával kapcsolatos műszaki, gazdasági és üzemeltetési szempontokkal kapcsolatos tanácsokkal látja el az Európai Fenntartható Hajózási Fórumot (ESSF).

¹⁸ A.1. melléklet – Felszerelések, amelyek tekintetében a nemzetközi jogi eszközök már tartalmazznak részletes tesztelési követelményeket

| <i>Intézkedés</i> | <i>A végrehajtásért felelős szereplők</i> | <i>Időbeli ütemezés</i> |
|--|---|-----------------------------|
| <i>21. Javaslatétel a kipufogógáz-tisztító rendszerekből származó maradványoknak a kikötői létesítményekről szóló, felülvizsgált 2000/59/EK irányelv hatálya alá vonására.</i> | <i>EB</i> | <i>2013 második negyede</i> |
| <i>22. A tisztítási technológiára vonatkozó iránymutatások és/vagy szabványok szükségességének értékelése a műszaki, üzemeltetési és biztonsági szempontokra, a légénység képzésére, valamint a tengerszennyezés szempontjaira is kiterjedően.</i> | <i>EB/EMSA/ESSF/</i> | <i>2013–2014</i> |
| <i>23. A tisztítási technológiák bevezetésének útjában álló potenciális piaci akadályok azonosítása és elemzése</i> | <i>EB/ESSF</i> | <i>2013–2014</i> |
| <i>24. Gondoskodás a nemzetközi szintű szabályozási kezdeményezésekkel, azaz a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnek (IMO) a kipufogógáz-tisztító rendszerek öblítővizére vonatkozó feltételekkel kapcsolatos munkájával való összehangolásról.</i> | <i>EB, az EMSA segítségével</i> | <i>2013–2014</i> |
| <i>25. Információcsere folytatása a tisztítási technológia hajók fedélzetére történő telepítésével kapcsolatos, folyamatban lévő és tervezett projektekről és kísérletekről.</i> | <i>EB/EMSA/ESSF</i> | <i>2013–2014</i> |

3.2.3. Part menti villamos energia

A kikötőkben a helyi szennyezés jelentős csökkentésére alkalmas és a jövőben környezetbarát tengeri szélenergiával is működtethető technológia bevezetésének elősegítésére irányuló szabványosítási erőfeszítések már folyamatban vannak. Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának bevezetéséről szóló irányelvre vonatkozó javaslat¹⁹ értelmében a tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy a kikötőkben kiépüljön a vízen közlekedő járművek part menti energiaellátása, feltéve hogy az költséghatékony és környezeti előnyökkel jár. A javasolt irányelv ezen kívül előírja, hogy a part menti energiaellátásnak legkésőbb 2015. december 31-ig meg kell felelnie a vonatkozó EN-szabványnak és a közelmúltban elfogadott, világszinten érvényes IEC/ISO/IEEE 80005-1 szabvány műszaki előírásainak.

Az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről szóló, 2003. október 27-i 2003/96/EK irányelv jelenleg zajló felülvizsgálata keretében további ösztönzőket javasolnak. A bizottsági javaslat a kikötőkben horgonyzó hajók part menti energiaellátására vonatkozó kötelező ideiglenes adómentességet ír elő. Ha az irányelvet

¹⁹ COM(2013) 18 final

jóváhagyják, akkor ez az ösztönző 8 évig lesz érvényben. A javasolt jogszabály elfogadására irányuló megbeszélések még zajlanak.

Következő lépések

| <i>Intézkedés</i> | <i>A végrehajtásért felelős szereplők</i> | <i>Időbeli ütemezés</i> |
|--|---|-------------------------|
| 26. A tagállamoknak és az ágazatnak a lehető legjobban ki kell használni a part menti villamos energia céljára biztosított ösztönzőket. | <i>TÁ/ágazat</i> | <i>2020.12.31</i> |

3.3. Infrastruktúrafejlesztés

A TEN-T-ről szóló új rendeletre vonatkozó javaslat olyan infrastruktúra-követelményeket határoz meg, amelyek a biztonságos, eredményes, intelligens, energiahatékony és fenntartható közlekedési szolgáltatások előmozdítására irányulnak. A javaslat kellően foglalkozik az új technológiák és újítások bevezetésével, ideértve különösen a tiszta hajótechnológiák alkalmazásához szükséges alternatív üzemanyag-töltő létesítmények biztosítását. Az Európai Unió tengerpartjai és azok szárazföldi összeköttetései mentén a fő közlekedési tengelyeken a tisztább hajózásra való áttérést TEN-T támogatás fogja elősegíteni.

3.4. Kutatás, technológiafejlesztés és innováció

Az Európai Unió hetedik közlekedési keretprogramja (FP7) számos olyan kutatási projektet²⁰ támogatott, amely kifejezetten az innovatív tengeri hajózási koncepciók kidolgozására irányult, ideértve a tiszta hajótechnológiákat, az alternatív üzemanyagokat és a tengeri közlekedés környezetbarátabbá tételére irányuló üzemeltetési stratégiákat is. Ezek az intézkedések a tengerészeti stratégiai kutatási napirendben szereplő, a vízi közlekedés kutatásával és fejlesztésével foglalkozó ágazat érintett feleit tömörítő „WATERBORNE technológiai platform” által meghatározott prioritásokat is figyelembe veszik²¹. A WATERBORNE technológiai platform jelenleg végzi stratégiai kutatási napirendjének frissítését a „Horizont 2020”, vagyis az Európai Unió 2014–2020 közötti időszakra vonatkozó kutatási és innovációs finanszírozási programja keretében végrehajtandó következő munkaprogram prioritásainak véleményezése érdekében.

A hajózási ágazatban jelentkező környezeti és éghajlati kihívások kezeléséhez további kutatási és fejlesztési beruházásokra, valamint a beruházások mellett az Európai Unió tengerhajózási közössége részéről tanúsított összehangoltabb és következetesebb megközelítésre van szükség. A 2011. évi „Útitervezés az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé²²” című fehér könyv nagyratörő célkitűzéseket határozott meg a hajózásból származó CO₂-kibocsátás csökkentésére irányulóan. Az érdekelt felekkel folytatott eszmecsere szerint

²⁰ A STREAMLINE (Az innovatív hajómotor-koncepciókra irányuló stratégiai kutatás), a TEFLES (Az alacsony szennyezőanyag-kibocsátású hajózási technológiai megoldásai és forgatókönyvei), a DEECON (Innovatív utókezelő rendszer a hajók dízelmotorai kibocsátásának szabályozására) és a HELIOS (Nagy nyomású, elektronikusan vezérelt gázbefecskendezés kétütemű dízel hajómotoroknál) példaként szolgálnak az említett, az Európai Unió által finanszírozott kutatási projektekre, amelyek megtekinthetők a Közösségi Kutatási és Fejlesztési Információs Szolgálat (CORDIS) http://cordis.europa.eu/projects/home_en.html weboldalán.

²¹ <http://www.waterborne-tp.org/>

²² COM(2011) 144 végleges

az ágazat olyan innovatív megközelítéseken dolgozik, amelyek a nulla kibocsátású hajók²³ megvalósulása irányába mutatnak. A hajók energiahatékonyságának javulása általában az összes üzemanyag-fogyasztás csökkenését eredményezi, ezáltal pedig a szennyezőanyag- és CO₂-kibocsátás közvetlen csökkenését. Az ilyen innovatív megközelítések számos új technológia egyesítését, több átfogó tanulmány elkészítését és hitelesítési projekt elvégzését igénylik.

A fenntartható vízi közlekedést biztosító eszköztár végrehajtására vonatkozó kutatási és fejlesztési opciók a Horizont 2020 program „Intelligens, környezetkímélő és integrált közlekedés” társadalmi jelentőségű célkitűzése alatt található. Annak biztosítása érdekében, hogy a „Horizont 2020” program keretében optimális eredményeket érjenek el, a tervek szerint a kutatással, innovációval és technológiákkal foglalkozó munkacsoportot hoznak létre az Európai Fenntartható Hajózási Fórum (ESSF) keretében. A munkacsoport az eszköztárat támogató kutatási és fejlesztési orientációkkal, követelményekkel és döntésekkel kapcsolatban segíti az Európai Fenntartható Hajózási Fórumot (ESSF) a Horizont 2020 egyedi programon keresztül. Szükség esetén a regionális sajátosságokat is figyelembe veszik.

Következő lépések

²³ A 2013. február 20-án közzétett LeaderSHIP jelentés is fontolóra vesz egy, a köz- és a magánszféra közötti partnerség kialakítására irányuló lehetséges megközelítést, amely a nulla kibocsátású/műszaki balesetek nélkül közlekedő hajók (nulla műszaki baleset) megvalósulásának irányába mutat (<http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/maritime/shipbuilding/leadership2015/>)

4. KÖVETKEZTETÉS

| <i>Intézkedés</i> | <i>A végrehajtásért felelős szereplők</i> | <i>Időbeli ütemezés</i> |
|--|---|---------------------------|
| <p>27. Hozzájárulás a Horizont 2020 keretében kiírt pályázati felhívások munkaprogramjának meghatározásához:</p> <p>a) megfelelő témák és intézkedéstípusok javaslása,</p> <p>b) az érdekelt szervezetek tájékoztatása és útmutatás nyújtása részükre a Horizont 2020 keretében az eszköztár végrehajtásához biztosított finanszírozás lehető legjobb kihasználása érdekében</p> | EB/WTP/ESSF/ | 2013 folyamán és azon túl |
| <p>28. Hozzájárulás a tengeri közlekedési ágazatra vonatkozó stratégiai kutatási és innovációs napirendhez a Horizont 2020 keretében:</p> <p>a) a haladás nyomon követése és az eszköztárra vonatkozó kutatási és fejlesztési követelmények frissítése,</p> <p>b) segítségnyújtás az Európai Unió kutatási és innovációs tevékenységeinek a szakpolitika végrehajtásával történő összehangolásához</p> | EB/WTP/ESSF | 2013 folyamán és azon túl |

A Bizottság továbbra is szorosan együtt fog működni a tagállamokkal és az érintett gazdasági szereplőkkel a 2011. szeptember 16-i bizottsági szolgálati munkadokumentumban meghatározott intézkedések végrehajtásában, valamint olyan további intézkedések kidolgozásában, amelyek elősegítik az alacsony kénytelenségre vonatkozó normának való megfelelést, és előmozdítják a fenntartható és versenyképes uniós hajózást. Ennek érdekében a korábbi fejezetekben meghatározott és az e jelentés 1. mellékletében összefoglalt intézkedéscsomagot fogják végrehajtani.

A folyamat előmozdítása és összehangolása érdekében a Bizottság vállalja, hogy létrehozza az érintett gazdasági szereplők szélesebb körű fórumát, nevezetesen az Európai Fenntartható Hajózási Fórumot (ESSF). Az Európai Fenntartható Hajózási Fórum (ESSF) platformként szolgál a strukturális párbeszédhez, a bevált gyakorlatok és műszaki ismeretek cseréjéhez, az együttműködéshez, valamint a tengeri hajózási ágazat érintett magán- és közszereplői és az illetékes bizottsági szolgálatok tevékenységeinek közösen meghatározott területeken történő összehangolásához. Az Európai Fenntartható Hajózási Fórumot (ESSF) olyan szakmai munkacsoportok fogják segíteni, amelyek elsősorban a tisztítási technológiákra és a tengeri hajózásban használatos cseppfolyósított földgáz-üzemanyag bevezetésére, a kutatási és fejlesztési tevékenységek összehangolására és az innovációra (a WATERBRONE technológiai platform által meghatározott szélesebb körű kutatási és fejlesztési orientációk alapján), a finanszírozási szempontokra és a 2012/33/EU irányelv végrehajtása bevált gyakorlatainak cseréjére fognak összpontosítani.

A Bizottság az ezen intézkedések végrehajtásával kapcsolatban elért eredményekről 2015 közepén számol be.

1. MELLÉKLET: A fenntartható vízi közlekedést biztosító eszköztár végrehajtása előmozdításának ütemterve

| | <i>Intézkedés</i> | <i>A végrehajtásért felelős szereplők</i> | <i>Időbeli ütemezés</i> |
|---|--|---|------------------------------|
| 1 | Pályázás finanszírozásra a 2012. évi TEN-T többéves és éves pályázati felhívások keretében. | <i>TÁ/ágazat</i> | 2013. február 28-án lezárult |
| 2 | A 2013. évi Marco Polo pályázati kiírás keretében biztosított lehetőségek kiaknázása | <i>ágazat</i> | 2013 első féléve |
| 3 | A Marco Polo II program kiigazítása lehetséges módjainak elemzése, hogy a feltételek jobban tükrözzék a piaci feltételeket és lehetővé tegyék a környezetbarát hajózási projektek finanszírozását | <i>EB/TÁ</i> | 2013 eleje |
| 4 | A közlekedést támogató európai uniós finanszírozási eszközök jobb felhasználásának biztosítása és az egyéb európai uniós eszközökkel, azaz a strukturális alapokkal az EBB-kölcsönökkel stb. történő jobb összehangolás | <i>EB/TÁ/ágazat</i> | 2013 eleje |
| 5 | Az európai rövid távú tengeri szállítási hálózat (ESN) által végzett, a kénkibocsátás-ellenőrzési területeken (SECA) jelentkező lehetséges hatásokkal (pl. modális váltás) kapcsolatos munka folyamatosságának biztosítása | <i>EB/ESN/SPC-k</i> | 2013–2014 |
| 6 | Az EBB hajózási ágazattal kapcsolatos kölcsönnyújtási keretfeltételeivel kapcsolatos tájékozottság fokozása | <i>EBB/EB</i> | 2013–2014 |
| 7 | Az ágazatok közötti lehetséges partnerségek kiaknázása, ami biztosíthatja a tengeri hajózási projektek EBB általi finanszírozását | <i>EB/TÁ/ágazat/ ESSF</i> | 2013–2014 |
| 8 | A TEN-T projektek hitelgarancia eszközének (LGTT) vagy az Európa 2020 projektkötvény-kezdemenyezés kísérleti szakaszának kiaknázása a hosszú megtérülési idejű tengeri közlekedési | <i>EB/TÁ/ágazat/ ESSF</i> | 2013–2014 |

| <i>Intézkedés</i> | <i>A végrehajtásért felelős szereplők</i> | <i>Időbeli ütemezés</i> |
|--|--|------------------------------|
| infrastrukturális projektek finanszírozása céljára | | |
| 9 Az EBB-kölcsönért folyamodás érdekében a felújítási projektek pénzügyi összevonásának vizsgálata | <i>TÁ/ágazat/ESSF</i> | 2013–2014 |
| 10 A nemzeti hajóüzemeltetők az alacsony kéntartalomra vonatkozó normának való idő előtti megfelelését támogató nemzeti finanszírozási rendszerek bevezetésének vizsgálata | <i>TÁ</i> | 2013–2014 |
| 11 A helyi, országos és regionális szinten alkalmazandó lehetséges ösztönzők, azaz a zöld hajókra érvényes zöld kikötői illetékek és díjak meghatározása (az állami támogatásokra vonatkozó szabályoknak megfelelően) | <i>TÁ/ágazat</i> | 2013–2014 |
| 12 A kulcsfontosságú nemzetközi partnerekkel a tengeri közlekedésről folytatott nemzetközi párbeszéd folytatása és a tengeri hajózás fenntarthatóságával kapcsolatos kérdésekben összehangolás a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO)/a Nemzetközi Szabványügyi Szervezet (ISO) kezdeményezéseivel | <i>EB, az EMSA segítségével</i> | folyamatosan |
| 13 Az Európai Fenntartható Hajózási Fórum (ESSF) létrehozása | <i>EB, az érintett gazdasági szereplőkkel együtt</i> | 2013 első fele |
| 14 Az Európai Fenntartható Hajózási Fórum (ESSF) első plenáris ülésének megszervezése és a szakmai munkacsoportok munkájának elindítása | <i>EB/ESSF</i> | 2013 második fele |
| 15 A 2012/33/EU irányelv végrehajtásának megvitatása | <i>EB/ TÁ/ ESSF/ágazat</i> | 2013 második felétől 2015-ig |
| 16 A tengeri hajózásban használatos cseppfolyósított földgáz hajóüzemanyagként történő felhasználására vonatkozó közös, harmonizált iránymutatások/szabványok/szabályok kidolgozása, a következőkre vonatkozó | <i>EB/EMSA/ESSF</i> | 2013–2014 |

| <i>Intézkedés</i> | <i>A végrehajtásért felelős szereplők</i> | <i>Időbeli ütemezés</i> |
|---|---|-------------------------|
| <p>műszaki, üzemeltetési, biztonsági és képzési szempontokat is érintően:</p> <p>a) szállítás, tárolás és elosztás;</p> <p>b) üzemanyag-vételezés;</p> <p>c) a hajók fedélzetén történő használat</p> | | |
| 17 A cseppfolyósított földgáz (LNG) használata bevezetését potenciálisan gátoló piaci akadályok – azaz a szervezési, üzemeltetési, a költségekkel kapcsolatos akadályok és az információhiány – elemzése | <i>EB/EMSA/ESSF</i> | 2013–2014 |
| 18 A tengeri hajózásban használatos cseppfolyósított földgáz (LNG) használatára vonatkozó, nemzetközi szintű, azaz a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnél (IMO), a Nemzetközi Szabványügyi Szervezetnél (ISO), a Nemzetközi Kikötőszövetségnél (IAPH) és a Gázszállító Tartályhajók és Terminálüzemeltetők Nemzetközi Társaságánál (SIGTTO) stb. zajló szabályozási fejleményekkel történő összehangolás és az összefüggések megőrzése | <i>EB/EMSA/ESSF</i> | 2013–2014 |
| 19 Útmutatás és támogatás nyújtása valós üzleti esettanulmányok létrehozásához és értékeléséhez (LNG ellátási lánc megközelítés) | <i>EB/EMSA/ESSF</i> | 2013–2014 |
| 20 A tengeri hajózásban használatos cseppfolyósított földgáz előnyeivel kapcsolatos tájékozottság fokozása | <i>EB/EMSA/ESSF</i> | 2013–2014 |
| 21 Javaslattétel a kipufogógáz-tisztító rendszerekből származó maradványoknak a kikötői létesítményekről szóló, felülvizsgált 2000/59/EK irányelv hatálya alá vonására | EB | 2013 második negyede |
| 22 A tisztítási technológiára vonatkozó iránymutatások és/vagy szabványok | <i>EB/EMSA/ESSF</i> | 2013–2014 |

| <i>Intézkedés</i> | <i>A végrehajtásért felelős szereplők</i> | <i>Időbeli ütemezés</i> |
|---|---|---------------------------|
| szükségességének értékelése a műszaki, üzemeltetési és biztonsági szempontokra, a legénység képzésére, valamint a tengerszennyezés szempontjaira is kiterjedően | | |
| 23 A tisztítási technológiák bevezetésének útjában álló potenciális piaci akadályok azonosítása és elemzése | EB/ESSF | 2013–2014 |
| 24 Gondoskodás a nemzetközi szintű szabályozási kezdeményezésekkel, azaz a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnek (IMO) a kipufogógáz-tisztító rendszerek öblítővizére vonatkozó feltételekkel kapcsolatos munkájával való összehangolásról | EB/ESSF | 2013–2014 |
| 25 Információcsere folytatása a tisztítási technológia hajók fedélzetére történő telepítésével kapcsolatos, folyamatban lévő és tervezett projektekről és kísérletekről | EB/EMSA/ESSF | 2013–2014 |
| 26 A tagállamoknak és az ágazatnak a lehető legjobban ki kell használni a part menti villamos energia céljára biztosított ösztönzőket | TÁ/ágazat | 2020. 12. 31. |
| 27 Hozzájárulás a Horizont 2020 keretében kiírt pályázati felhívások munkaprogramjának meghatározásához: megfelelő témák és intézkedéstípusok javaslása, az érdekelt szervezetek tájékoztatása és útmutatás nyújtása részükre a Horizont 2020 keretében az eszköztár végrehajtásához biztosított finanszírozás lehető legjobb kihasználása érdekében | EB/WTP/ESSF | 2013 folyamán és azon túl |
| 28 Hozzájárulás a tengeri közlekedési ágazatra vonatkozó stratégiai kutatási és innovációs napirendhez a Horizont 2020 keretében: a haladás nyomon követése és az eszköztárra vonatkozó kutatási és fejlesztési követelmények frissítése, segítségnyújtás az Európai Unió kutatási és | EB/WTP/ESSF | 2013 folyamán és azon túl |

| <i>Intézkedés</i> | <i>A végrehajtásért felelős szereplők</i> | <i>Időbeli ütemezés</i> |
|--|---|-------------------------|
| innovációs tevékenységeinek a szakpolitika végrehajtásával történő összehangolásához | | |

2. MELLÉKLET: A TEN-T által támogatott környezetvédelmi dimenziójú tengeriautópálya- és kikötőprojektek

Megjelent a következő weboldalon: http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/ten-t_projects_by_transport_mode/water.h

A TEN-T által finanszírozott projektekkel kapcsolatos további információk a Transzeurópai Közlekedési Hálózat Végrehajtó Üg alábbi weboldalán található:

(<http://tentea.ec.europa.eu/en/home/>)

A folyamatban lévő tengeriautópálya-projektek (MoS-projektek) portfóliója:

| Projektkód | Cím | Intézkedéstípus | Tervezett időtartam (években) | A befejezés terv szerinti dátuma | A befejezés várható tényleges dátuma | A beruházás összköltsége (M EUR) | TEN-T támogatás (M EUR) |
|-----------------|--|---|-------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------|-------------------------|
| 2010-EU-21112-S | „LNG infrastructure of filling stations and deployment in ships” (Cseppfolyósított földgázüzemanyag-töltőállomások és a hajók felszerelése) | Tanulmányok | 3,2 | 2013. 03. 31. | 2013. 12. 31. | 26,8 | 9,6 |
| 2009-EU-21010-P | „Baltic Link Gdynia-Karlskrona” (Gdynia–Karlskrona balti összeköttetés) (egy adott kikötőben és két hajón part menti villamos energia biztosításával kapcsolatos projekt része) | építési beruházás | 4,8 | 2013. 10. 31. | 2013. 10. 31. | 85,5 | 17,1 |
| 2011-EU-21002-P | „On Shore Power Supply - an integrated North Sea network” (Part menti energiaellátás – integrált északi-tengeri hálózat) | építési beruházás | 3,3 | 2014. 12. 31. | 2014. 12. 31. | 5,0 | 1,0 |
| 2011-EU-21005-S | „LNG in Baltic Sea Ports” (Cseppfolyósított földgáz (LNG) balti-tengeri kikötőkben) | Tanulmányok | 3,0 | 2014. 12. 31. | 2014. 12. 31. | 4,8 | 2,4 |
| 2011-EU-21007-S | COSTA | Tanulmányok | 2,8 | 2013. 12. 31. | 2013. 12. 31. | 3,0 | 1,5 |
| 2011-EU-21010-M | „Green Bridge on Nordic Corridor” (Zöld híd az északi folyosón [tisztítóberendezések két hajón történő telepítésével és part menti villamos energia két kikötőben történő biztosításával kapcsolatos projekt része]) | Vegyes (tanulmányok és építési beruházások) | 4,0 | 2014. 12. 31. | 2014. 12. 31. | 84,6 | 19,8 |
| Összesen | | | | | | 111,4 | 51,4 |

Folyamatban lévő kikötői projektek portfóliója:

| Projektkód | Cím | Intézkedéstípus | Tervezett időtartam (években) | A befejezés terv szerinti dátuma | A befejezés várható tényleges dátuma | A beruházás összköltsége (M EUR) | TEN-T támogatás (M EUR) |
|-----------------|---|-----------------|-------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------|-------------------------|
| 2011-ES-92138-S | „Blue Corridors enHance through the Application of Natural Gas Energy” (A kék folyosók bővítése földgázenergia alkalmazásával) | tanulmány | 1,3 | 2013. 12. 31. | 2013. 12. 31. | 2,2 | 1,1 |
| 2011-EU-92151-S | „Green technologies and eco-efficient alternatives for cranes & operations at port container terminals (GREENCRANES)” (Daruknál és kikötői konténerterminálokban végrehajtott műveleteknél) | tanulmány | 1,9 | 2014. 05. 31. | 2014. 05. 31. | 3,6 | 1,8 |

| | | | | | | | |
|-----------------|--|-------------------|-----|---------------|---------------|------|-----|
| | alkalmazható környezetbarát technológiák és ökológiailag hatékony alternatívák, GREENCRANES) | | | | | | |
| 2011-EU-92079-S | „Make a Difference” (Új utakon) | tanulmány | 1,2 | 2014. 12. 31. | 2014. 12. 31. | 2,5 | 1,2 |
| 2011-FR-92026-S | „Technical and design studies concerning the implementation of a LNG bunkering station at the port of Dunkirk” (A dunkerque-i kikötőben LNG-töltőállomás kiépítésére vonatkozó műszaki és tervezési tanulmányok) | tanulmány | 2,4 | 2014. 12. 31. | 2014. 12. 31. | 2,3 | 1,1 |
| 2011-SE-92148-P | „Fjalir project” (A Fjalir hajó átalakítására irányuló projekt) | építési beruházás | 1,2 | 2013. 12. 31. | 2013. 12. 31. | 1,3 | 0,3 |
| Összesen | | | | | | 11,9 | 5,5 |