



EURÓPAI UNIÓ

AZ EURÓPAI PARLAMENT

A TANÁCS

Brüsszel, 2023. július 13.
(OR. en)

2021/0210 (COD)

PE-CONS 26/23

**TRANS 178
MAR 71
ENV 464
ENER 228
IND 228
COMPET 411
CODEC 789
ECO 36
RECH 168**

JOGALKOTÁSI AKTUSOK ÉS EGYÉB ESZKÖZÖK

Tárgy:	AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri szállításban való alkalmazásáról, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról
--------	--

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS
(EU) 2023/... RENDELETE

(...)

a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri szállításban való alkalmazásáról,
valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 100. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

rendes jogalkotási eljárás keretében²,

¹ HL C 152., 2022.4.6., 145. o.

² Az Európai Parlament 2023. július 11-i álláspontja [(HL ...)/(a Hivatalos Lapban még nem tették közzé)] és a Tanács ...-i határozata.

mivel:

- (1) A tengeri szállítás volumenét tekintve az Unió külkereskedelmének mintegy 75 %-át, belső kereskedelmének pedig 31 %-át teszi ki. Évente 400 millió utas száll hajóra vagy lép partra tagállami kikötőkben, közülük mintegy 14 millió utas üdülőhajókon utazik. A tengeri szállítás ezért az uniós közlekedési rendszer alapvető eleme, és döntő szerepet játszik az uniós gazdaságban. A tengeri szállítási piacon az Unióban és azon kívül is erős verseny folyik a gazdasági szereplők között, amelynek tekintetében elengedhetetlen az egyenlő versenyfeltételek biztosítása. A tengeri szállítási piacnak és gazdasági szereplőinek stabilitása és prosperitása egy olyan világos és harmonizált szakpolitikai kereten alapul, amelyben a tengeri fuvarozók, a kikötők és az ágazat egyéb szereplői egyenlő esélyek mellett folytathatják tevékenységüket. Piaci torzulások megjelenése esetén fennáll annak a veszélye, hogy a tengeri fuvarozók vagy a kikötők hátrányba kerülnek a tengeri szállítási ágazatban vagy más közlekedési ágazatokban jelen lévő versenytársaikhoz képest. Ez a hátrány pedig a tengeri szállítási ágazat versenyképességének, a munkahelyek számának, valamint a polgárok és a vállalkozások összekapcsoltságának csökkenéséhez vezethet.

- (2) Az uniós kék gazdaságról szóló 2022. évi jelentés szerint az uniós kék gazdaság 2014-ben összesen mintegy 5,7 millió munkahelyet teremtett, ebből 3,2 milliót a hagyományos ágazatokban való közvetlen foglalkoztatás révén, és további 2,5 millió munkahely pedig az érintett ellátási láncokon keresztül jött létre. Az említett jelentés azt is megállapítja, hogy az uniós tengeri kikötők önmagukban mintegy 2,5 millió (közvetlen és közvetett) munkahelyet teremtettek 2014-ben. A munkahelyek e számából az ágazati statisztikák csak mintegy 0,5 milliót munkahelyet rögzítenek, mivel a tengeri kikötők más ágazatokban – például a logisztika és a tengerhajózási szolgáltatások terén – hoznak létre munkahelyeket és gazdasági előnyöket. Az uniós kék gazdaság hét hagyományos ágazata 2019-ben 183,9 milliárd EUR bruttó hozzáadott értéket teremtett¹.

¹ Európai Bizottság, Tengerügyi és Halászati Főigazgatóság, Közös Kutatóközpont, Addamo, A., Calvo Santos, A., Guillén, J. et al., The EU blue economy report 2022 (Az uniós kék gazdaságról szóló 2022. évi jelentés), Az Európai Unió Kiadóhivatala, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2771/793264>.

- (3) A „Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása” című, 2020. december 9-i bizottsági közleményt kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum szerint más szállítási módokhoz képest a tonnakilométerenkénti szén-dioxid-hatékonyság tekintetében továbbra is a tengeri szállítás a leghatékonyabb szállítási mód. Ugyanakkor az Európai Gazdasági Térség kikötőibe irányuló vagy onnan kiinduló hajóforgalom a szállításból 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 szállításból származó szén-dioxid-kibocsátás várhatóan növekedni fog. Az (EU) 2021/1119 európai parlamenti és tanácsi rendeletben¹ foglaltaknak megfelelően valamennyi uniós gazdasági ágazatnak hozzá kell járulnia ahhoz, hogy az üvegházhatású gázok (a továbbiakban: ÜHG) kibocsátása legkésőbb 2050-ig gyors ütemben nulla nettó kibocsátásra csökkenjen. Ezért elengedhetetlen, hogy az Unió megfelelő pályát határozzon meg a tengeri szállítási ágazat gyors ökológiai átállásához, amely hozzájárulna az Unió által a zöld technológiák, szolgáltatások és megoldások terén betöltött globális vezető szerep fenntartásához és további előmozdításához, valamint a kapcsolódó értékláncokon belüli munkahelyteremtés további ösztönzéséhez, a versenyképesség fenntartása mellett.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1119 rendelete (2021. június 30.) a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és a 401/2009/EK rendelet, valamint az (EU) 2018/1999 rendelet módosításáról (európai klímarendelet) (HL L 243., 2021.7.9., 1. o.).

- (4) Az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezménye keretében elfogadott Párizsi Megállapodás¹ (a továbbiakban: a Párizsi Megállapodás) szerinti uniós éghajlat-politikai kötelezettségvállalás fokozása érdekében az (EU) 2021/1119 rendelet azt célozza, hogy 2030-ra az 1990-es szintekhez képest legalább 55 %-kal csökkenjen az ÜHG-kibocsátás (az elnyelések levonása utáni kibocsátás), és elindítja az Uniót azon az úton, hogy legkésőbb 2050-re klímasemlegessé váljon. Ezen túlmenően különböző kiegészítő szakpolitikai eszközökre van szükség a fenntartható módon előállított megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok használatának előmozdításához és felgyorsításához, többek között a tengeri szállítási ágazatban is, a technológiai semlegesség elvének tiszteletben tartása mellett. A szükséges technológia fejlesztésének és bevezetésének 2030-ig meg kell kezdődnie a későbbi, sokkal gyorsabb változásokra való felkészülés érdekében. Alapvető fontosságú továbbá az innováció előmozdítása és a kialakulóban lévő és jövőbeli innovációk – például a kialakulóban lévő alternatív tüzelőanyagok, a környezettudatos tervezés, a bioalapú anyagok, a szélmeghajtás és a széllal segített meghajtás – kutatásának támogatása.

¹ HL L 282., 2016.10.19., 4. o.

- (5) A megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagokra, valamint helyettesítő energiaforrásokra való átállással összefüggésben az uniós tengeri szállítási piacon alapvetően fontos biztosítani a megfelelő működést és a tisztességes versenyt a tengeri hajózásban használatos és a társaságok, valamint az üzemeltetők költségeinek jelentős részét kitevő tüzelőanyagok tekintetében. A szakpolitikai intézkedéseknek ezért költséghatékonyak kell lenniük. A 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 nagy mennyiségű tüzelőanyagot harmadik országokban és azt könnyen szállíthatják, ami hozzájárulhat annak kockázatához is, hogy az uniós kikötők versenyképessége csökken a nem uniós kikötőkkel szemben. Az említett helyzet kibocsátásáthelyezéshez vezethet, és káros hatással lehet az ágazat versenyképességére, ha a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok rendelkezésre állását a tagállamok joghatósága alá tartozó tengeri kikötőkben nem kísérik az ezek felhasználására vonatkozó olyan követelmények, amelyek a tagállamok joghatósága alá tartozó tengeri kikötőkbe érkező és onnan induló valamennyi hajóra vonatkoznak. Következésképpen e rendeletnek intézkedéseket kell megállapítania annak biztosítására, hogy a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagoknak a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok piacán történő térnyerése tisztességes versenyfeltételek mellett valósuljon meg az uniós tengeri szállítási piacon.
- (6) A tengeri szállítási ágazatban erős a nemzetközi verseny. A lobogó szerinti államok szabályozási terhei közötti jelentős különbségek pedig gyakran vezettek olyan nemkívánatos gyakorlatokhoz, mint a hajók átlobogózása. Az ágazat eredendően globális jellege hangsúlyozza a lobogósemleges megközelítés és a kedvező szabályozási környezet fontosságát, amelyek segítenék az új beruházások vonzását, valamint az uniós kikötők, a hajótulajdonosok és a hajóüzemeltetők versenyképességének megőrzését.

- (7) Annak érdekében, hogy a tengeri szállítási ágazat összes tevékenységére hatást gyakoroljon, e rendeletet a tagállami joghatóság alá tartozó kikötőbe tagállami joghatóságon kívüli kikötőből érkező hajók által felhasznált energia felére, a tagállami joghatóság alá tartozó kikötőből kiinduló és tagállami joghatóságon kívüli kikötőbe érkező hajók által felhasznált energia felére, a tagállami joghatóság alá tartozó kikötőből tagállami joghatóság alá tartozó kikötőbe érkező hajók által felhasznált energia egészére, valamint valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőn belül felhasznált energiára kell alkalmazni. Egy ilyen alkalmazási keret biztosítaná e rendelet hatékonyságát, többek között azáltal, hogy növeli az ilyen keretnek a környezetre gyakorolt pozitív hatását. Az említett keretnek korlátoznia kell az előírások megkerülését célzó kikötések kockázatát és a tevékenységek Unión kívülre történő áthelyezésének vagy átirányításuk kockázatát. A tengeri forgalom zavartalan működésének biztosítása és a belső piac torzulásainak elkerülése érdekében a tengeri fuvarozók és a kikötők vonatkozásában – a tagállamok joghatósága alá tartozó kikötőkbe érkező vagy onnan induló valamennyi utazásra, valamint a hajóknak az említett kikötőkben való tartózkodására vonatkozó – egyenlő versenyfeltételeket az e rendeletben foglalt következetes szabályoknak kell biztosítaniuk.

- (8) Alapvető fontosságú, hogy a Bizottság és a tagállamok illetékes hatóságai folyamatosan biztosítsák, hogy igazgatási eljárásaik tükrözzék a bevált gyakorlatokat, valamint, hogy intézkedéseket hozzanak az ágazati jogszabályok közötti összhang biztosítása, azok megkettőzésének elkerülése, továbbá e rendelet érvényesítésének egyszerűsítése érdekében, ezáltal minimálisra csökkentve a hajótulajdonosokra, a hajóüzemeltetőkre, a kikötőkre és a hitelesítőkre nehezedő adminisztratív terheket.
- (9) A szükséges mértékű jogbiztonság és beruházási biztonság biztosítása érdekében e rendeletnek összhangban kell lennie az (EU) 2023/... európai parlamenti és tanácsi rendelettel¹⁺, az (EU) 2023/959 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel², továbbá egy, az (EU) 2018/2001 európai parlamenti és tanácsi irányelvnek³,

¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/... rendelete (...) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről, valamint a 2014/94/EU irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L [...], [...], [...] o.).

⁺ HL: Kérjük, illesszék be a szövegbe a PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)) dokumentumban szereplő rendelet számát, és illesszék be az említett rendelet számát, dátumát, címét és HL hivatkozását a lábjegyzetbe.

² Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/959 irányelve (2023. május 10.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló 2003/87/EK irányelv, valamint az üvegházhatású gázok uniós kibocsátáskereskedelmi rendszeréhez piaci stabilizációs tartalék létrehozásáról és működtetéséről szóló (EU) 2015/1814 határozat módosításáról (HL L 130., 2023.5.16., 134. o.).

³ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/2001 irányelve (2018. december 11.) a megújuló energiaforrásokból előállított energia használatának előmozdításáról (HL L 328., 2018.12.21., 82. o.).

az (EU) 2018/1999 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek¹ és a 98/70/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek² a megújuló energia előmozdítása tekintetében történő módosításáról, valamint az (EU) 2015/652 tanácsi irányelv³ hatályon kívül helyezéséről szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvvel, valamint az energiatermékek és a villamos energia uniós adóztatási keretének átszervezéséről szóló tanácsi irányelvvel (átdolgozás). A fenti jogszabályokkal való összhang olyan koherens jogszabályi keretet biztosítana a tengeri szállítási ágazat számára, amely hozzájárulna a fenntartható alternatív tüzelőanyagok előállításának jelentős növeléséhez, biztosítaná a szükséges infrastruktúra kiépítését, és ösztönözné ezen üzemanyagok használatát a hajók egyre növekvő hányadában.

-
- ¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1999 rendelete (2018. december 11.) az energiaunió és az éghajlat-politika irányításáról, valamint a 663/2009/EK és a 715/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet, a 94/22/EK, a 98/70/EK, a 2009/31/EK a 2009/73/EK, a 2010/31/EU, a 2012/27/EU és a 2013/30/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv, a 2009/119/EK és az (EU) 2015/652 tanácsi irányelv módosításáról, továbbá az 525/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 328, 2018.12.21., 1. o.).
- ² Az Európai Parlament és a Tanács 98/70/EK irányelve (1998. október 13.) a benzin és a dízelüzemanyagok minőségéről, valamint a 93/12/EGK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 350., 1998.12.28., 58. o.).
- ³ A Tanács (EU) 2015/652 irányelve (2015. április 20.) a benzin és a dízelüzemanyagok minőségéről szóló 98/70/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv szerinti számítási módszerek és jelentéstételi követelmények meghatározásáról (HL L 107., 2015.4.25., 26. o.).

- (10) Az (EU) 2017/352 európai parlamenti és tanácsi rendelet¹ 15. cikkének (2) bekezdése értelmében a kikötőt üzemeltető szervnek, a kikötőhasználóknak és a többi érdekelt félnek konzultálniuk kell a kikötői szolgáltatások rendelkezésre állásának koordinálása érdekében a kikötőkben tervezett és kiépített alternatív tüzelőanyag-kínálat, valamint az említett kikötőkbe befutó hajók által várhatóan támasztott kereslet tekintetében.
- (11) Az e rendeletben lefektetett szabályokat megkülönböztetésmentes módon kell alkalmazni a hajók tekintetében, függetlenül attól, hogy azok milyen lobogó alatt közlekednek. A tengeri szállításra vonatkozó uniós és nemzetközi szabályokkal való összhanggal összefüggő okok miatt, valamint az adminisztratív terhek csökkentése érdekében ezt a rendeletet az 5 000 bruttó tonnátartalom (a továbbiakban: BT) feletti hajókra kell alkalmazni, de azt nem kell alkalmazni a hadihajókra, a haditengerészeti segédhajókra, a halász- és halfeldolgozó hajókra, a kezdetleges építésű, fából készült hajókra, a mechanikus meghajtás nélküli hajókra és a nem kereskedelmi célokra használt, kormányzati hajókra. Az 5 000 BT feletti hajók az (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet² értelmében a kikötőkbe befutó összes hajónak ugyan mindössze a mintegy 55 %-át teszik ki, ezek felelősek a tengeri szállítási ágazatból származó szén-dioxid-kibocsátás mintegy 90 %-áért. A Bizottságnak rendszeresen újra kell értékelnie a helyzetet e rendelet hatályának az 5 000 BT alatti hajókra történő esetleges kiterjesztése céljából.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2017/352 rendelete (2017. február 15.) a kikötői szolgáltatások nyújtását és a kikötők pénzügyi átláthatóságára vonatkozó közös szabályokat biztosító keretrendszer létrehozásáról (HL L 57., 2017.3.3., 1. o.).

² 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.).

- (12) Azoknak a tagállamoknak, amelyek nem rendelkeznek területükön tengeri kikötővel, akkreditált hitelesítőkkal, a lobogójuk alatt közlekedő, e rendelet hatálya alá tartozó hajóval, és amelyek nem minősülnek az e rendelet értelmében vett, igazgatásért felelős államnak, semmilyen intézkedést nem kell tenniük e rendelet vonatkozó rendelkezéseit illetően, ameddig az említett körülmények fennállnak.
- (13) Tekintettel az e rendelet követelményeinek megfelelő hajókat terhelő megnövekedett költségekre, a globális intézkedés hiánya növeli a kijátszás kockázatát. Az Unión kívüli kikötőkben való, az előírások megkerülését célzó kikötések és az átrakodási tevékenységek Unión kívüli kikötőkbe történő áthelyezése nemcsak csökkenteni fogják a tengeri szállítási tevékenységekből származó kibocsátások költségeinek internalizálásából származó környezeti előnyöket, hanem az e rendelet alkalmazásának megkerülése érdekében a hajók által megtett többlettávolság miatt további kibocsátásokhoz is vezethetnek. Ezért helyénvaló a nem uniós kikötőkben tett egyes megállásokat kizárni az „útiterv szerinti kikötő” koncepciójából. Az említett kizárással az Unió közelében lévő olyan kikötőket kell célozni, ahol a legnagyobb az előírások megkerülésének kockázata. Egy valamely tagállam joghatósága alatt álló kikötőtől mért 300 tengeri mérföldes korlát révén arányos választ lehet adni az előírások megkerülését célzó magatartásra, egyensúlyban tartva a többletterheket és az előírások megkerülésének kockázatát. Ezen túlmenően, az útiterv szerinti kikötő fogalmából való kizárásnak csak a konténerszállító hajók egyes, olyan Unión kívüli kikötőkben tett megállásaira kell irányulnia, amelyekben a konténerforgalom nagy részét a konténerek átrakodása teszi ki. Az ilyen szállítmányok esetében az előírások megkerülésének kockázata – az annak csökkentését célzó intézkedések hiányában – abban is áll, hogy a kikötői csomópontot áthelyezik Unión kívüli kikötőkbe, ami súlyosbítja a megkerülés hatásait. A globális intézkedés arányosságának és az intézkedés keretében biztosított egyenlő bánásmódnak a biztosítása érdekében figyelembe kell venni azon harmadik országbeli intézkedéseket, amelyek e rendelettel egyenértékűek.

- (14) A szigeti régiók sajátos helyzetének az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 174. cikkében hangsúlyozott figyelembevétele céljából, továbbá annak érdekében, hogy megmaradjanak az Unió szigetei és peremterületei, valamint központi régiói közötti összeköttetések, átmeneti mentességeket kell engedélyezni olyan utak esetében, amelyeket üdülőhajóktól eltérő személyhajók bonyolítanak le valamely tagállam joghatósága alá tartozó, útiterv szerinti kikötő, valamint ugyanazon tagállamnak a joghatósága alá tartozó olyan, útiterv szerinti kikötő között, amely egy 200 000 főnél kevesebb állandó lakossal bíró szigeten található.
- (15) Tekintettel az Unió legkülső régióinak sajátos jellemzőire és korlátaira, kiváltképp távoli fekvésükre és szigetjellegükre, különleges figyelmet kell fordítani a tengeri szállítás általi megközelíthetőségük és hatékony összeköttetések megőrzésére. Az e rendelet hatálya alá tartozó hajók tekintetében ezért e rendelet hatályának az egy legkülső régióban található, útiterv szerinti kikötőből kiinduló vagy oda irányuló utak esetében csak a felhasznált energia felére kell kiterjednie. Ugyanezen okok miatt átmeneti mentességeket kell engedélyezni egy legkülső régióban található, útiterv szerinti kikötő, valamint egy legkülső régióban található, másik útiterv szerinti kikötő közötti utakra, valamint a hajók által az adott legkülső régióban található, útiterv szerinti kikötőkben való tartózkodásuk során felhasznált energia tekintetében.

- (16) Azok a tagállamok, amelyeknek egyetlen másik tagállammal sincs közös szárazföldi határuk, kiváltképpen rá vannak utalva az Unió többi részével való tengeri összeköttetésükre, különösen azért, hogy fenntartsák polgáraik számára a szükséges összekapcsoltságot. Az ilyen tagállamoknak közszolgáltatási szerződésekre vagy közszolgáltatási kötelezettségekre kell támaszkodniuk a személyhajók révén megvalósuló összekapcsoltság fenntartására irányuló cél elérése érdekében. Ideiglenes mentességet kell engedélyezni annak érdekében, hogy a tagállamok eleget tehessenek annak a sürgető szükségnek, hogy általános gazdasági érdekű szolgáltatást nyújtsanak, valamint biztosítsák az összekapcsoltságot és a gazdasági, társadalmi és területi kohéziót.
- (17) Azon az általános lehetőségen túlmenően, hogy a tagállamok mentesíthetik a 200 000 főnél kevesebb állandó lakossal rendelkező szigetekre irányuló, üdülőhajóktól eltérő személyhajók által teljesített utakat, hasonló mentességet kell biztosítani a szigetekre irányuló, közszolgáltatási szerződés keretében vagy közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó belföldi utak tekintetében is. Az ilyen szerződéseket és kötelezettségeket a tagállamok azért hozták létre, hogy biztosítsák a szigeti régiók megfizethető áron elérhető, megfelelő szintű összekapcsoltságát, amely piaci erők révén egyébként nem lenne megvalósítható. A tagállamokat fel kell jogosítani arra, hogy a közszolgáltatási szerződések vagy a közszolgáltatási kötelezettségek létrejöttére vonatkozó feltételek fenntartása, valamint az érintett sziget folyamatos összekapcsoltságának, valamint gazdasági, társadalmi és területi kohéziójának biztosítása érdekében ideiglenesen mentesítsék az ugyanazon tagállam kontinentális területe és valamely szigete között személyhajók által teljesített ilyen utakat.

- (18) A 3577/92/EGK tanácsi rendelet¹ 2. cikkének 1. pontja előírja, hogy a Ceutában és Melillában található kikötőket ugyanúgy kell kezelni, mint a szigeti kikötőket. Bár jellegüknél fogva nem szigeti kikötők, az afrikai kontinensen való földrajzi elhelyezkedésük és a Spanyolországgal való szárazföldi összeköttetés hiánya azt jelenti, hogy a kontinentális Európához és különösen Spanyolországához viszonyítva ezek a kikötők a szigeti kikötőkhöz hasonlíthatók. Ezért Ceutát és Melillát szigeti kikötőknek kell tekinteni a valamely tagállam kontinentális területe és a joghatósága alá tartozó szigetek közötti tengeri kabotázásra vonatkozó ideiglenes mentesség tekintetében.
- (19) A jeges viszonyok melletti hajózás, különösen a Balti-tenger északi részén, valamint a jeges viszonyok melletti hajózásra alkalmas hajók műszaki tulajdonságai további költségeket okoznak a tengeri szállítás számára, és e rendelet az ilyen költségek további növekedését eredményezheti. A jeges viszonyok melletti hajózásra alkalmas hajóknak a jeges viszonyok melletti hajózásból, illetve a műszaki tulajdonságaikból eredő ilyen többletköltségeit csökkenteni kell az egyenlő versenyfeltételek fenntartása érdekében. A társaságok számára ezért engedélyezni kell, hogy a jeges viszonyok melletti hajózásra alkalmas hajók fedélzetén korlátozott, kiigazított energiamennyiséget alkalmazhassanak. Ezen túlmenően e rendeletnek korlátozott ideig lehetővé kell tennie, hogy a jeges viszonyok melletti hajózás során felhasznált többletenergia egy részére mentesség vonatkozzon azokban a meghatározott időszakokban, amikor a jeges viszonyok melletti hajózásra alkalmas hajók a jeges vizeken történő hajózásra jellemző feltételekkel szembesülnek. E célból ki kell dolgozni egy ellenőrizhető módszertant, amely lehetővé teszi a mentesített energia részarányának és a jeges viszonyok között történő hajózás tényleges feltételeinek megfeleltetését. Az említett intézkedés esetleges meghosszabbításának céljából a Bizottságnak újra kell értékelnie az ilyen módszertant, különösen a jeges viszonyok melletti hajózás távolságainak és többlet-energiaigényének bejelentéséhez szükséges adatok nyomon követése megbízhatóságának fényében.

¹ A Tanács 3577/92/EGK rendelete (1992. december 7.) a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról (HL L 364., 1992.12.12., 7. o.).

- (20) Az e rendeletnek való megfelelés biztosításáért felelős jogalanynak a hajótulajdonosként meghatározott társaságnak vagy bármely más olyan szervezetnek vagy személynek – például az igazgatónak vagy a hajót személyzet nélkül bérlő személynek – kell lennie, amely, illetve aki a hajótulajdonostól átvállalta a hajó üzemeltetésének felelősségét, és amely, illetve aki e felelősség átvállalásával beleegyezett abba, hogy átveszi a hajók biztonságos üzemeltetéséről és a környezetszennyezés megelőzéséről szóló – az Unióban a 336/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel¹ végrehajtott – nemzetközi szabályzat által előírt valamennyi kötelezettséget és felelősséget. A társaság e rendelet szerinti fogalom meghatározása összhangban van a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (a továbbiakban: IMO) által 2016-ban létrehozott globális adatgyűjtési rendszerrel.
- (21) Az új tüzelőanyagok és energetikai megoldások kifejlesztése és bevezetése koordinált megközelítést tesz szükségessé a kínálatnak, a keresletnek és a megfelelő elosztási infrastruktúra biztosításának összehangolása érdekében. A jelenlegi uniós szabályozási keret részben ugyan már foglalkozik az üzemanyag-előállítással az (EU) 2018/2001 irányelv, az üzemanyag-elosztással pedig a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv² keretében, olyan eszközre is szükség van, amely növeli a tengeri hajózásban használatos megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok iránti keresletet.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 336/2006/EK rendelete (2006. február 15.) a hajók biztonságos üzemeltetéséről szóló nemzetközi szabályzat Közösségen belüli végrehajtásáról és a 3051/95/EK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 64., 2006.3.4., 1. o.).

² Az Európai Parlament és a Tanács 2014/94/EU irányelve (2014. október 22.) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről (HL L 307., 2014.10.28., 1. o.).

- (22) Az olyan eszközök, mint a szén-dioxid-árzás vagy a tevékenység szén-dioxid-intenzitására vonatkozó célok elősegítik ugyan az energiahatékonyság javítását, nem alkalmasak arra, hogy rövid és középtávon jelentős elmozdulást eredményezzenek a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok felé. Olyan egyedi szabályozási megközelítésre van ezért szükség, amely kifejezetten a tengeri hajózásban használatos megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok, valamint a helyettesítő energiaforrások – mint például a szél- vagy a villamos energia – bevezetésére irányul.
- (23) A tengeri hajózásban használatos megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok iránti kereslet ösztönzésére irányuló szakpolitikai beavatkozásnak célorientáltnak kell lennie, és tiszteletben kell tartania a technológiasemlegesség elvét. Ennek megfelelően a hajók által a fedélzeten felhasznált energia ÜHG-intenzitására vonatkozóan határértékeket kell megállapítani anélkül, hogy előírás lenne bármilyen konkrét tüzelőanyag vagy technológia használata. Az ilyen határértékeket egy, a hajók fedélzetén 2020-ban felhasznált energia azon, flottaszintű átlagos ÜHG-intenzitásának megfelelő referenciaértékhez viszonyítva kell meghatározni, amelyet az (EU) 2015/757 rendelet keretében nyomon követett és jelentett adatok alapján, valamint az e rendelet I. és II. mellékletében meghatározott módszertan és alapértelmezett értékek alapján állapítottak meg.

- (24) Elő kell mozdítani az olyan megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok fejlesztését és bevezetését, amelyek a fenntarthatóság és a kereskedelmi érettség, valamint az innováció és a növekedés tekintetében is magas potenciállal rendelkeznek a jövőbeli igények kielégítése szempontjából. Ez támogatni fogja az innovatív és versenyképes tüzelőanyag-piacok létrehozását, továbbá rövid és hosszú távon biztosítani fogja a tengeri hajózásban használatos fenntartható tüzelőanyagok megfelelő rendelkezésre állását, hozzájárulva ezáltal az uniós közlekedés dekarbonizációjával kapcsolatos törekvésekhez, egyúttal erősítve a magas szintű környezetvédelem érdekében tett uniós erőfeszítéseket. E célból megfelelőnek minősülnek a tengeri hajózásban használatos, az (EU) 2018/2001 irányelv IX. mellékletének A. és B. részében felsorolt alapanyagokból előállított fenntartható üzemanyagok, valamint a tengeri hajózásban használatos szintetikus tüzelőanyagok. A tengeri hajózásban használatos fenntartható tüzelőanyagok közül különösen az (EU) 2018/2001 irányelv IX. mellékletének B. részében felsorolt alapanyagokból előállítottak alapvető fontosságúak, mivel a tengeri hajózásban használatos ilyen tüzelőanyagok előállítását lehetővé tevő – és a tengeri szállítás dekarbonizálását célzó – kereskedelmileg legérettebb technológia már rövid távon rendelkezésre fog állni.

- (25) Közvetett földhasználat-változásra akkor kerül sor, amikor a bioüzemanyagok, folyékony bio-energiahordozók és biomasszából előállított üzemanyagok előállítását célzó növénytermesztés kiszorítja az élelmiszer- és takarmánycélú hagyományos növénytermesztést. Az ilyen többletkereslet növeli a termőföldre nehezedő nyomást, és a mezőgazdasági termőterületek olyan jelentős szénkészletekkel rendelkező földterületekre való kiterjesztését eredményezheti, mint az erdők, a vizes élőhelyek és a tőzegláp, további ÜHG-kibocsátást, valamint a biológiai sokféleség csökkenését okozva. Kutatások kimutatták, hogy a hatás mértéke több különböző tényezőtől függ, többek között a tüzelőanyag-előállításához használt alapanyagok típusától, a bioüzemanyagok, folyékony bio-energiahordozók és biomasszából előállított üzemanyagok használatából eredő további alapanyag-kereslet szintjétől, valamint attól, hogy a nagy szénkészlettel rendelkező földterületek világszerte milyen mértékben részesülnek védelemben. A közvetett földhasználat-változás által okozott ÜHG-kibocsátás szintje nem határozható meg egyértelműen olyan pontossággal, amely az e rendelet alkalmazásához szükséges kibocsátási tényezők meghatározásához szükséges volna. Bizonyíték van azonban arra, hogy az alapanyagokból előállított valamennyi tüzelőanyag különböző mértékben közvetett földhasználat-változást idéz elő. A közvetett földhasználat-változás a hozzá kapcsolódó ÜHG-kibocsátás mellett – amely képes részben vagy akár teljes egészében semmissé tenni az egyes bioüzemanyagok, folyékony bio-energiahordozók és biomasszából előállított üzemanyagok révén elért ÜHG-kibocsátásmegtakarítást – kockázatokat hordoz a biológiai sokféleségre nézve is. Az említett kockázatok különösen súlyosak a termelésnek a kereslet jelentős növekedésén alapuló, potenciálisan nagy mértékű bővülésével összefüggésben. Ennek megfelelően e rendelet keretében nem szabad előmozdítani az élelmiszer- és takarmánynövény-alapú üzemanyagok használatát. Az (EU) 2018/2001 irányelv már jelenleg is korlátozza és maximálja az ilyen bioüzemanyagoknak, folyékony bio-energiahordozóknak és biomasszából előállított üzemanyagoknak a közúti és vasúti közlekedési ágazat ÜHG-kibocsátásmegtakarítási célkitűzéseire való hozzájárulását, figyelembe véve azok alacsonyabb környezeti előnyeit, az ÜHG-kibocsátáscsökkentési potenciál tekintetében elért gyengébb teljesítményüket és a fenntarthatósággal kapcsolatos átfogóbb aggályokat.

- (26) Annak érdekében, hogy egyértelmű és kiszámítható jogi keret jöjjön létre, valamint annak érdekében, hogy ezáltal ösztönözni lehessen a jövőbeli igények kielégítésére megfelelő növekedési potenciállal rendelkező legfenntarthatóbb és leginnovatívabb tüzelőanyag-technológiák korai piaci fejlesztését és bevezetését, célzott ösztönzőre van szükség a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok számára. Ezt az ösztönzést támasztja alá az a tény, hogy a tüzelőanyagok említett típusai – egyfelől a bennük rejlő jelentős dekarbonizációs potenciál, másfelől pedig a rövid- és középtávú becsült előállítási költségeik révén – nagy lehetőségeket kínálnak a megújuló energia tengeri hajózásban használt bunkerolaj-szerkezetbe történő bevezetésére. A megújuló energiaforrásokból előállított villamos energiából és a levegőből közvetlen széndioxid leválasztással előállított szintetikus tüzelőanyagok a fosszilis tüzelőanyagokhoz képest akár 100 %-os kibocsátás-megtakarítást is elérhetnek. Emellett az előállítási folyamat erőforrás-hatékonysága tekintetében – különösen, ami a vízfelhasználást illeti – jelentős előnyöket hordoznak a fenntartható tüzelőanyagok más típusaihoz képest. A nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok előállítási költségei jelenleg azonban sokkal magasabbak, mint a hagyományos tüzelőanyagok piaci ára, és ezek a költségek középtávon várhatóan ilyen magasak is maradnak. Ezért e rendeletnek az intézkedések olyan kombinációjáról kell rendelkeznie, amely biztosítja a fenntartható nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok elterjedésének támogatását, beleértve egy olyan szorzó 2033 végéig történő használatának lehetőségét, amely lehetővé teszi, hogy a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagokból származó energia kétszeresen számítson. Ezen túlmenően 2034-től 2 %-os részcélt kell alkalmazni a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok vonatkozásában, ha a piac nyomon követése alapján a Bizottság arról számol be, hogy az e rendelet hatálya alá tartozó hajók által használt, tengeri hajózásban használatos bunkerolajokon belül a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok részaránya 2031-re nem éri el az 1 %-ot. A nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagokat támogató intézkedések említett kombinációja a hajóüzemeltetők és a tüzelőanyag-szállítók számára hivatott jelzést adni az említett típusú megújuló, skálázható és fenntartható tüzelőanyagok elterjedését célzó beruházások lehetőségéről, mivel olyan végcélt biztosít, amely a tüzelőanyag-szállítók számára biztonságot nyújt a jövőbeli minimális kereslet tekintetében, valamint a piac számára lehetőséget biztosít arra, hogy a lehető leghatékonyabb módon megfelelően alkalmazkodjon. Tekintettel arra, hogy a tengeri hajózásban használatos, nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok piaca még nem alakult ki, e rendelet biztosítékokat és rugalmasságot nyújt a lehetséges különböző piaci elterjedési forgatókönyvek tekintetében.

- (27) Bár a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok nagy potenciállal rendelkeznek a tengerhasznosítási ágazat szükséges dekarbonizálásának kielégítésére, lehetséges, hogy más tüzelőanyagok is hasonló dekarbonizációs potenciált kínálnak. Az olyan tényezők, mint a technológia érettsége vagy a tengerhasznosítási ágazat számára történő rendelkezésre állása befolyásolhatja a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok elterjedését a különböző kikötőkben. Ezért alapvető fontosságú a technológiai semlegesség biztosítása, valamint egyrészt annak elkerülése, hogy indokolatlan hátrányos megkülönböztetést szenvedjenek az egyéb olyan tüzelőanyagok, amelyek a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagokhoz hasonló mértékben teszik lehetővé az ÜHG-intenzitás csökkentését, illetve másrészt annak elkerülése is, hogy az ilyen tüzelőanyagokat használó hajókat szankcionálják. Ennek érdekében fontos megjegyezni, hogy az (EU) 2018/2001 európai parlamenti és tanácsi irányelvnek, az (EU) 2018/1999 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek és a 98/70/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a megújuló energia előmozdítása tekintetében történő módosításáról, valamint az (EU) 2015/652 tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló európai parlamenti és tanácsi irányelv értelmében a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok tekintetében megkövetelt ÜHG-kibocsátásmegtakarítási küszöbérték legalább 70 %. Az ilyen küszöbérték teljesítése a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagoktól eltérő, biológiai vagy szintetikus eredetű üzemanyagokkal is lehetséges.

- (28) A tengeri szállítási ágazatban napjainkban jelentéktelen az élelmiszer- és takarmánynövény-alapú bioüzemanyagok, folyékony bio-energiahordozók és biomasszából előállított üzemanyagok iránti kereslet, mivel a tengeri hajózásban jelenleg használt tüzelőanyagok több mint 99 %-a fosszilis eredetű. Amiatt, hogy az élelmiszer- és takarmánynövény-alapú üzemanyagok nem részesülhetnek azon az alapon nyújtandó támogatásban, hogy hozzájárulnak e rendelet célkitűzéseéhez, e rendelet egyúttal minimálisra csökkenti a közlekedési ágazat dekarbonizációjának a lassításával kapcsolatos azon kockázatot is, amely egyébként a növényi alapú bioüzemanyagoknak a közúti közlekedéstől a tengeri szállítás felé való eltolódásából származhatna. Alapvető fontosságú ennek az eltolódásnak a minimalizálása, mivel a közúti szállítás jelenleg továbbra is messze a legszennyezőbb szállítási ágazat, a tengeri szállítás pedig jelenleg túlnyomórészt fosszilis eredetű tüzelőanyagokat használ. Ezért helyénvaló elkerülni azt, hogy az élelmiszer- és takarmánynövény-alapú bioüzemanyagok, folyékony bio-energiahordozók és biomasszából előállított üzemanyagok iránt potenciálisan nagy kereslet keletkezzen annak következtében, hogy ez a rendelet előmozdítja ezek használatát. Ennek megfelelően az élelmiszer- és takarmánynövény-alapú tüzelőanyagok valamennyi típusa által okozott további ÜHG-kibocsátás és biológiai sokféleség-csökkenés szükségessé teszi, hogy az említett tüzelőanyagok ugyanolyan kibocsátási tényezőkkel bíró tüzelőanyagoknak minősüljenek, mint a legkedvezőtlenebb előállítási mód esetében.

- (29) A tengeri szállítást 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 olyan egyértelmű és kiszámítható hosszú távú szabályozási keret kialakítását teszik szükségessé, amely valamennyi érintett fél számára megkönnyíti a tervezést és a beruházásokat. Az ilyen szabályozási keret megkönnyíti majd a tengeri szállításban használatos új tüzelőanyagok és energetikai megoldások kifejlesztését és bevezetését, valamint ösztönözni fogja az érdekelt felek beruházásait. Az ilyen szabályozási keretnek emellett 2050-ig meg kell határoznia a hajók által a fedélzetén felhasznált energia ÜHG-intenzitásának a határértékeit. Az említett határértékeknek idővel ambiciózusabbá kell válniuk, hogy tükrözzék a tengeri hajózásban használatos megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok területén várható technológiai fejlődést és megnövekedett termelést.
- (30) E rendeletnek meg kell határoznia a hajó által a fedélzetén felhasznált energia éves átlagos ÜHG-intenzitásának kiszámításához alkalmazandó módszertant és képletet. Az említett képletnek a hajók által bejelentett tüzelőanyag-fogyasztáson kell alapulnia, és figyelembe kell vennie a felhasznált tüzelőanyagok vonatkozó kibocsátási tényezőit is. A módszertannak tükröznie kell a helyettesítő energiaforrások, például a szél- vagy a villamos energia használatát is.
- (31) Annak érdekében, hogy teljesebb képet lehessen biztosítani a különböző energiaforrások környezeti teljesítményéről, a tüzelőanyagok ÜHG-teljesítményét a „kúttól a hajócsavarig” terjedő alapon kell értékelni, figyelembe véve az energiatermelés, -szállítás és -elosztás, valamint a fedélzeti energiafelhasználás hatásait is. Ennek célja az olyan technológiák és előállítási módok ösztönzése, amelyek a meglévő hagyományos tüzelőanyagokhoz képest alacsonyabb ÜHG-lábnyomot és tényleges előnyöket biztosítanak.

- (32) A tengeri hajózásban használatos megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagoknak a „kúttól a hajócsavarig” terjedő 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. E rendelet céljából a fosszilis tüzelőanyagoknak kizárólag az alapértelmezett „kúttól a tartályig” számított kibocsátási tényezőit és az alapértelmezett „tartálytól a hajócsavarig” számított szén-dioxid-kibocsátási tényezőit lehet felhasználni.
- (33) Az új ÜHG-kibocsátáscsökkentési technológiákkal – például a fedélzeti szén-dioxid-leválasztással – kapcsolatos technológiai fejlődés esetén a Bizottságnak meg kell vizsgálnia annak lehetőségét, hogy az I. mellékletben meghatározott ÜHG-intenzitás és a IV. mellékletben meghatározott megfelelési egyenleg képletekben tükröződjön az ilyen technológiák hozzájárulása a közvetlen ÜHG-kibocsátásnak a hajók fedélzetén megvalósuló csökkentéséhez.
- (34) Az összességében véve alacsonyabb ÜHG-lábnyommal rendelkező energiaforrások használatának előmozdításához a legrelevánsabb ÜHG-kibocsátásokra (CO₂, CH₄ és N₂O) kiterjedő átfogó megközelítésre van szükség. A metán és a nitrogén-oxidok globális felmelegedési potenciáljának tükrözése érdekében az e rendeletben meghatározott határértéket ezért „szén-dioxid-egyenértékben” kell kifejezni.
- (35) A megújuló energiaforrások és az alternatív meghajtás, például a szél- és napenergia használata jelentősen csökkenti a hajó teljes energiafelhasználásának ÜHG-intenzitását. Az említett energiaforrások pontos mérésének és számszerűsítésének nehézsége (az energiafelhasználás időszakossága, a meghajtásként történő közvetlen átvitel stb.) nem akadályozhatja meg ezeknek az energiaforrásoknak a figyelembevételét a hajó teljes energiafelhasználásában, mégpedig a hajó megfelelési egyenlegéhez való hozzájárulásuk közelítésének megállapítása révén.

- (36) A hajók által a kikötőkben okozott légszennyezés (kén-oxidok, nitrogén-oxidok és lebegő részecskék) jelentős aggodalomra ad okot a part menti területek és a kikötővárosok számára. Ezért konkrét és szigorú kötelezettségeket kell előírni a rakparthoz kikötött hajók kibocsátásainak csökkentése érdekében.
- (37) Az infrastruktúra hatékonyságának biztosítása és a meg nem térülő eszközök kockázatának elkerülése érdekében a kikötők számára az (EU) 2023/... rendeletben⁺ előírt, a part menti villamosenergia-ellátás biztosítására vonatkozó kötelezettséget ki kell egészíteni az e rendeletben meghatározott azon kapcsolódó kötelezettséggel, hogy a rakparthoz kikötött hajók csatlakozzanak a part menti villamosenergia-ellátási infrastruktúrához.
- (38) A part menti villamosenergia-ellátás használata csökkenti a hajók által okozott légszennyezést, valamint a tengeri szállításból származó ÜHG-kibocsátás mennyiségét. A part menti villamosenergia-ellátás a hajók rendelkezésére álló, egyre tisztább energiaellátást jelent, tekintettel a megújuló és nem fosszilis energiaforrások növekvő részarányaira az uniós villamosenergia-szerkezetben. Amíg a 2014/94/EU irányelv kizárólag a part menti villamosenergia-ellátási csatlakozási pontokra vonatkozóan tartalmaz rendelkezést, az e technológia iránti kereslet és ennek következtében az ilyen technológia bevezetése továbbra is korlátozott maradt. Ezért külön szabályokat kell megállapítani annak érdekében, hogy a konténerszállító hajók és a személyhajók számára kötelezővé váljon a part menti villamosenergia-ellátás használata, ugyanis az (EU) 2015/757 rendelet keretében 2018-ban gyűjtött adatok szerint a rakparthoz kikötés alatt ezekből a hajókatóriákból származik hajónként a legnagyobb mennyiségű kibocsátás.

⁺ HL: Kérjük, illesszék be a PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)) számú dokumentumban szereplő rendelet számát a szövegbe.

- (39) A part menti villamosenergia-ellátás mellett más technológiák is egyenértékű környezeti előnyökkel járhatnak a kikötőkben. Amennyiben egy alternatív technológia használata bizonyítottan egyenértékű a part menti villamosenergia-ellátás használatával, a hajót mentesíteni kell a part menti villamosenergia-ellátás használatának kötelezettsége alól.
- (40) Különböző part menti villamosenergia-ellátási projekteket és megoldásokat teszteltek a horgonyzóhelyen horgonyzó hajók számára, de jelenleg nem áll rendelkezésre kiforrott és skálázható műszaki megoldás. Ezért a part menti villamosenergia-ellátás használatára vonatkozó kötelezettséget főszabály szerint a rakparthoz kikötött hajókra kell korlátozni. Mindazonáltal a Bizottságnak rendszeresen újra kell értékelnie a helyzetet annak érdekében, hogy az említett kötelezettség kiterjeszthető legyen a horgonyzóhelyen horgonyzó hajókra is, amikor a szükséges technológiák kellően kiforrottak lesznek. Addig is lehetővé kell tenni a tagállamok számára, hogy bizonyos esetekben előírják a part menti villamosenergia-ellátás használatának kötelezettségét a horgonyzóhelyen horgonyzó hajók számára, például olyan kikötőkben, amelyek már felszereltek ilyen technológiával, vagy olyan területeken helyezkednek el, ahol mindenféle szennyezést kerülni kell.
- (41) A part menti villamosenergia-ellátás használatára vonatkozó kötelezettség alól több objektív okból is kivételt kell biztosítani, amely okok fennállását az útiterv szerinti kikötő szerinti tagállam illetékes hatóságának vagy az erre megfelelően felhatalmazott jogalanynak – adott esetben a releváns jogalanyokkal folytatott konzultációt követően – ellenőriznie kell. Az ilyen kivételeket a következő esetekre kell korlátozni: a biztonsági okokból vagy tengeri életmentés céljából, nem rendszeres alapon végrehajtott, soron kívüli kikötések; a rakparthoz két óránál rövidebb ideig kikötött hajók rövid távú tartózkodása, mivel ez a csatlakozáshoz szükséges minimális idő; a part menti villamosenergia-ellátás rendelkezésre nem állása vagy inkompatibilitása; a fedélzeti energiatermelés vészhelyzetben történő használata, valamint a karbantartási és működési tesztek.

- (42) Az (EU) 2023/.../... rendelet⁺ 9. cikkének követelményeinek hatálya alá tartozó kikötőkben a part menti villamosenergia-ellátás rendelkezésre nem állása vagy inkompatibilitása esetére vonatkozó kivételeket – a beruházásokhoz szükséges ösztönzők biztosítása és a tisztességtelen verseny elkerülése érdekében – korlátozni kell azt követően, hogy a hajótulajdonosoknak és a kikötőüzemeltetőknek elegendő idő állt rendelkezésükre a szükséges beruházások végrehajtására. A hajóüzemeltetőknek gondosan meg kell tervezniük kikötéseiket annak biztosítása érdekében, hogy a rakparthoz kikötött hajók tevékenységeiket légszennyező anyagok és üvegházhatású gázok kibocsátása nélkül végezhessék, és ne károsítsák a környezetet a part menti területeken és a kikötővárosokban. Rendelkezni kell korlátozott számú, a part menti villamosenergia-ellátás rendelkezésre nem állása vagy inkompatibilitása esetén alkalmazandó kivételről az olyan helyzetek kezelése érdekében, amikor a part menti villamosenergia-ellátás a hajó üzemeltetője által nem befolyásolható okokból nem biztosított. A meg nem térülő eszközök, a part menti villamosenergia-ellátási infrastruktúra fedélzeti és kikötőhelyi inkompatibilitása, valamint az alternatív tüzelőanyagok kínálata és kereslete terén jelentkező egyensúlyhiány jelentette kockázat mérséklése érdekében az érintett érdekelt felek között gyakori, konzultációra irányuló találkozókat kell szervezni a követelményekkel és a jövőbeli tervekkel kapcsolatos döntések megvitatása és meghozatala céljából.
- (43) A kikötők számára az (EU) 2023/... rendeletben⁺ előírt, a part menti villamosenergia-ellátás biztosítására vonatkozó követelmény figyelembe veszi a kiszolgált hajók típusait és a tengeri kikötők forgalmát. A hajók számára a part menti villamosenergia-ellátáshoz való csatlakozásra vonatkozóan előírt követelmény nem alkalmazandó azokra a hajókra, amelyek az említett rendelet szerinti part menti villamosenergia-ellátásra vonatkozó követelmény hatályán kívül eső kikötőkben kötnek ki, kivéve, ha az elfoglalt rakparti kikötőhelyen telepítve van és rendelkezésre áll part menti villamosenergia-ellátás, amely esetben 2035. január 1-jével a hajó számára elő kell írni a part menti villamosenergia-ellátáshoz történő csatlakozás kötelezettségét.

⁺ HL: Kérjük, illesszék be a PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)) számú dokumentumban szereplő rendelet számát a szövegbe.

- (44) Figyelembe véve a part menti villamosenergia-ellátás használatának a helyi légszennyezésre gyakorolt kedvező hatásait, valamint azt, hogy ösztönözni kell e technológia rövid időn belüli elterjedését, a kikötőhelyen szolgáltatott villamos energia előállításának szén-dioxid-intenzitását nullának kell tekinteni. A Bizottságnak mérlegelnie kell, hogy egy későbbi szakaszban figyelembe lehet-e venni a part menti villamosenergia-ellátáson keresztül biztosított villamos energiához kapcsolódó tényleges ÜHG-kibocsátást.
- (45) E rendelet végrehajtásakor kellően figyelembe kell venni az Unió-szerte eltérő kikötőirányítási modelleket, különösen a valamely hajót a part menti villamosenergia-ellátáshoz való csatlakozás kötelezettsége alól mentesítő igazolás kiadásának felelőssége tekintetében.
- (46) A kikötők és a hajóüzemeltetők közötti koordináció döntő fontosságú annak biztosításához, hogy a kikötőkben a part menti villamosenergia-ellátáshoz való csatlakozási eljárások zökkenőmentesek legyenek. A hajóüzemeltetőknek tájékoztatniuk kell azokat a kikötőket, ahol kikötnek, arról a szándékukról, hogy a part menti villamosenergia-ellátáshoz kívánnak csatlakozni, valamint az adott kikötés során felmerülő energiaigényükről, különösen akkor, ha az meghaladja az adott hajó kategória tekintetében becsült energiaigényt.

- (47) 2035-től kezdődően korlátozni kell a part menti villamosenergia-ellátáshoz való csatlakozás kötelezettsége alól egy-egy jelentési időszakban hajónként engedélyezett azon kivételek számát, amelyek olyan esetekre vonatkoznak, amikor a hajó nem tud csatlakozni a part menti villamosenergia-ellátáshoz. A hajókkal szembeni tisztességes elbánás biztosítása és a működési profiljuk közötti különbségek figyelembevétele érdekében a kivételek számának tükröznie kell a kikötői megállások gyakoriságát, de ez a szám soha nem haladhatja meg jelentési időszakonként a tízet. A hajót azonban nem szabad büntetni, és a kikötéseket nem kell beszámítani a kivételek maximális számába, amennyiben a kikötőbe érkezés előtt a hajó kérte a part menti villamosenergia-ellátáshoz való csatlakozást, és ezt a kérést a kikötő vagy az erre megfelelően felhatalmazott jogalany elfogadta, de a hajó nem tud csatlakozni a part menti villamosenergia-ellátáshoz, és igazolni tudja, hogy észszerűen nem tudhatta, hogy nem fog tudni csatlakozni a part menti villamosenergia-ellátáshoz.
- (48) E rendeletnek megbízható és átlátható nyomonkövetési, jelentéstételi és ellenőrzési rendszert kell létrehoznia a rendelet rendelkezéseinek való megfelelés nyomon követése érdekében. Egy ilyen rendszernek megkülönböztetésmentesen kell vonatkoznia minden hajóra, és az említett rendszeren belül benyújtott adatok pontosságának biztosítása érdekében harmadik fél általi hitelesítést kell előírnia. E rendelet célkitűzései elérésének elősegítése érdekében az (EU) 2015/757 rendelet alkalmazása során már bejelentett adatokat szükség esetén fel kell használni az e rendeletnek való megfelelés ellenőrzésére, a társaságokra, a hitelesítőkre és az illetékes hatóságokra háruló adminisztratív terhek csökkentése érdekében.

- (49) A társaságok felelőssége kell, hogy legyen a hajókon a hajózás során és a kikötőhelyen felhasznált energia mennyiségének és típusának – valamint az egyéb releváns információknak is – a nyomon követése és a bejelentése, így például a fedélzeten lévő motor típusára vagy a széllel segített meghajtás technológiáinak a jelenlétére vonatkozó információk nyomon követése és bejelentése is, annak érdekében, hogy bemutassák a fedélzeti energiafelhasználás ÜHG-intenzitására vonatkozó, e rendeletben meghatározott határérték betartását. Az említett nyomonkövetési és jelentéstételi kötelezettségek teljesítésének, valamint a hitelesítési tevékenységek hitelesítők általi végrehajtásának 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 alkalmazásáról. A nyomonkövetési tervet, valamint adott esetben annak későbbi módosításait be kell nyújtani a hitelesítőnek, akinek ezeket értékelnie kell.
- (50) Az adminisztratív terhek csökkentése érdekében a társaságok számára egyedi nyomonkövetési, jelentéstételi és ellenőrzési rendszert kell kialakítani a tengeri szállításból származó ÜHG-kibocsátás csökkentésére vonatkozó uniós jogi aktusok végrehajtása céljából. Ennek érdekében a Bizottságnak röviddel e rendelet kihirdetését követően meg kell vizsgálnia az e rendelet és az (EU) 2015/757 rendelet közötti összhangot és az említett két rendelet közötti esetleges átfedéseket, és adott esetben jogalkotási javaslatot kell készítenie e rendelet vagy az (EU) 2015/757 rendelet módosítására.

- (51) A tüzelőanyagok megbízható tanúsítása és nyomon követése elengedhetetlen e rendelet célkitűzéseinek eléréséhez, valamint a tengerhasznosítási ágazatban várhatóan bevezetésre kerülő 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 csökkentés érdekében az (EU) 2018/2001 irányelvvel vagy adott esetben a megújuló gázok és a földgáz, valamint a hidrogén belső piacára vonatkozó uniós jogi aktus vonatkozó rendelkezéseivel összhangban meghatározott tüzelőanyagok tanúsításának az említett uniós jogi aktusokban a tanúsítás tekintetében megállapított szabályokra kell támaszkodnia. Ezt a tanúsítási megközelítést az (EU) 2018/2001 irányelvben foglaltakhoz hasonlóan az Unión kívül vételezett tüzelőanyagokra is alkalmazni kell, amelyeket importált tüzelőanyagnak kell tekinteni. Amennyiben a társaságok el kívánnak térni az említett uniós jogi aktusokban vagy ebben az új keretrendszerben előírt alapértelmezett értékektől, ezt csak akkor tehetik meg, ha az értékeket az (EU) 2018/2001 irányelv, vagy adott esetben a megújuló gázok és a földgáz, valamint a hidrogén belső piacára vonatkozó és bizonyos üvegházhatású gázkibocsátás-megtakarítások küszöbértékeit, valamint azok kiszámításának módszertanát megállapító uniós jogi aktus alapján elismert önkéntes rendszerek valamelyike által tanúsítani lehet („a kúttól a tartályig” számított értékek esetében) .

- (52) A társaságok számára lehetővé kell tenni a tényleges, a II. mellékletben meghatározottaktól eltérő, „a tartálytól a hajócsavarig” számított kibocsátási tényezők kiszámítását, feltéve, hogy az ilyen számítást a tárgy szempontjából releváns, elismert nemzetközi szabványokkal összhangban határozzák meg és támasztják alá. A „tartálytól a hajócsavarig” számított kibocsátási tényezők ilyen számításának elsősorban az energiaátalakítók, köztük a belső égésű motorokból, üzemanyagcellákból és a kapcsolódó reformáló egységekből, gázturbinákból vagy kazánokból elszívárgott kibocsátás laboratóriumi vizsgálatára vagy közvetlen kibocsátásmérésére kell kiterjednie. Mivel a „tartálytól a hajócsavarig” számított tényleges szén-dioxid-kibocsátási tényezők nem az energiaátalakítóhoz, hanem a tüzelőanyag összetételéhez kapcsolódnak, ezek nem térhetnek el a II. mellékletben szereplő alapértelmezett értékektől. Az említett, a „tartálytól a hajócsavarig” számított tényezőket csak abban az esetben kell újraszámítani, különösen a szintetikus tüzelőanyagok vagy bioüzemanyagok esetében, ha erre vonatkozó nemzetközi szabványt dolgoznak ki. A fosszilis tüzelőanyagok szén-dioxid-kibocsátási tényezőinek alapértelmezett értékeitől nem lehet eltérni.

- (53) A hitelesítési tevékenységeket hitelesítők végzik. A pártatlanság és a hatékonyság biztosítása érdekében a hitelesítők olyan független és kompetens szervezetek lehetnek, amelyeket a 765/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet¹ szerint létrehozott nemzeti akkreditáló testületek akkreditáltak. A hitelesítőket azon flotta méretének megfelelő eszközökkel és személyzettel kell ellátni, amelyre vonatkozóan e rendelet alapján hitelesítési tevékenységet végeznek. A hitelesítésnek biztosítania kell a társaságok általi nyomon követés és jelentéstétel pontosságát és teljességét, valamint az e rendeletnek való megfelelést.
- (54) A társaságok által nyomon követett és jelentett adatok és információk alapján a hitelesítőknek ki kell számítaniuk és meg kell állapítaniuk a hajó fedélzetén felhasznált energia éves átlagos ÜHG-intenzitását, valamint a hajónak a határértékhez viszonyított megfelelési egyenlegét, beleértve bármely megfelelési többletet vagy hiányt, továbbá meg kell állapítaniuk, hogy a hajó eleget tett-e a part menti villamosenergia-ellátás használatára irányuló kötelezettségnek. A hitelesítőnek az említett az információkról értesítenie kell az érintett társaságot. Amennyiben a hitelesítő ugyanaz a jogalany, mint a hitelesítő az (EU) 2015/757 rendelet alkalmazásában, az ilyen értesítést az említett rendelet szerinti hitelesítési jelentéssel együtt is meg lehet tenni.

¹ 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.).

- (55) A Bizottságnak létre kell hoznia az egyes hajók teljesítményét nyilvántartó és az e rendeletnek való megfelelést biztosító elektronikus adatbázist (a továbbiakban: FuelEU adatbázis), és gondoskodnia kell annak működéséről. A FuelEU adatbázist az e rendeletben meghatározott kötelezettségek teljesítéséhez szükséges legfontosabb intézkedések mindegyikéhez használni kell. A jelentéstétel megkönnyítése és a társaságokra, a hitelesítőkre és más felhasználókra háruló adminisztratív terhek csökkentése érdekében a FuelEU adatbázisnak a meglévő THETIS-MRV modulra kell épülnie, vagy lehetőség szerint annak továbbfejlesztett változataként kell elkészülnie. A FuelEU adatbázisnak lehetővé kell tennie az (EU) 2015/757 rendelet alkalmazása során gyűjtött információk és adatok felhasználását is.
- (56) Az e rendeletnek való megfelelés olyan tényezőktől is függ majd, amelyeket a társaságok nem tudnak befolyásolni, mint például a tüzelőanyag rendelkezésre állásával vagy a tüzelőanyag minőségével kapcsolatos kérdések. Ezért a társaságok számára rugalmasságot kell biztosítani a megfelelési többlet egyik évről a másikra történő átvitelében, vagy – bizonyos korlátokon belül – a következő évre vonatkozó előzetes megfelelési többlet átvételében. A kikötőhelyen a part menti villamosenergia-ellátás használata nagyon fontos a helyi levegőminőség szempontjából a kikötővárosokban és a part menti területeken, ezért arra vonatkozóan nem lehet hasonló rugalmassági rendelkezéseket alkalmazni.

- (57) A technológiai bezáródás elkerülése és a legjobban teljesítő megoldások alkalmazásának további támogatása érdekében a társaságok számára lehetővé kell tenni, hogy összevonják a különböző hajók teljesítményét. Ennek céljára egy hajó felülteljesítése felhasználható más hajók alulteljesítésének ellensúlyozására, feltéve, hogy a teljes összevont megfelelés pozitív. Ez lehetőséget teremt a megfelelés felülteljesítésének jutalmazására, és ösztönzőket nyújt a fejlettebb technológiákba történő beruházásokhoz. Az összevont megfelelés választásának továbbra is önkéntes lehetőségnek kell lennie, és az érintett társaságok közötti megállapodástól kell függenie.
- (58) A hitelesítő, illetve adott esetben az igazgatásért felelős állam illetékes hatósága által az e rendeletben megállapított eljárások szerint kibocsátott megfeleléségi dokumentumot (a továbbiakban: FuelEU megfeleléségi dokumentum) a hajókon kell tartani annak bizonyítékeként, hogy eleget tesznek a hajó fedélzetén felhasznált energia ÜHG-intenzitási határértékeinek, valamint a part menti villamosenergia-ellátás használatára vonatkozó kötelezettségnek. A hitelesítőknek, illetve adott esetben az igazgatásért felelős állam illetékes hatóságának rögzíteniük kell a FuelEU adatbázisban a FuelEU megfeleléségi dokumentum kiállításának tényét.

- (59) A meg nem felelő kikötések számát a hitelesítőknek egyértelmű és objektív kritériumok sora alapján kell meghatározniuk az e rendelet hatálya alá tartozó minden egyes kikötés esetében, figyelembe véve az összes releváns információt, beleértve a tartózkodás idejét, a felhasznált energia mennyiségét és típusát, valamint bármilyen kivétel alkalmazását. Ezeket az információkat a megfelelés megállapítása céljából a társaságoknak a hitelesítők rendelkezésére kell bocsátaniuk.
- (60) A rugalmasságra és az összevonásra vonatkozó rendelkezések révén való megfelelés lehetőségének sérelme nélkül, a fedélzeten felhasznált energia éves átlagos ÜHG-intenzitási határértékét nem teljesítő hajókra olyan bírságot kell kivetni, amely visszatartó erejű, arányos a meg nem felelés mértékével, és megszünteti a meg nem felelésből származó gazdasági előnyt, ezáltal megőrizve az egyenlő versenyfeltételeket az ágazatban (a továbbiakban: FuelEU bírság). A FuelEU bírságnak azon megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok mennyiségén és költségén kell alapulnia, amelyeket a hajóknak e rendelet követelményeinek való megfelelés érdekében használniuk kellett volna.

- (61) FuelEU bírságot kell kiszabni minden egyes meg nem felelő kikötésre is. Ennek a FuelEU bírságnak arányosnak kell lennie a villamos energia megfelelő szintű felhasználásának költségével, és képesnek kell lennie visszatartania a szennyezőbb energiaforrások igénybevételétől; továbbá e bírságot a következőképpen kell meghatározni: egy EUR-ban meghatározott fix összeget meg kell szorozni a kikötőben horgonyzó hajó megállapított teljes villamosenergia-igényével és azon órák (a legközelebbi egész órára kerekített) teljes számával, amelyeket a hajó a kikötőhelyen a part menti villamosenergia-ellátás használatára vonatkozó követelményeknek meg nem felelve töltött. Mivel nem állnak rendelkezésre pontos adatok a part menti villamosenergia-ellátás Unión belüli biztosításának költségeiről, ennek az értéknek a nem háztartási fogyasztók által az Unióban fizetendő átlagos villamosenergia-áron kell alapulnia, amelyet kétszeres szorzóval kell megszorozni a szolgáltatásnyújtáshoz kapcsolódó egyéb díjak, többek között a csatlakozási költségek és a beruházásmegtérülési elemek figyelembevétele érdekében.
- (62) A FuelEU bírságok megfizetéséből keletkező, az igazgatásért felelős állam által beszedett bevételeket a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri szállítási ágazaton belüli elosztásának és használatának előmozdítására, valamint a tengeri fuvarozóknak az éghajlat-politikai és környezetvédelmi célkitűzéseik teljesítéséhez nyújtott segítségre kell fordítani.

- (63) Miközben továbbra is a társaságnak kell felelnie az e rendelet szerinti nyomkövetési és jelentéstételi kötelezettségek teljesítéséért és a FuelEU bírságok megfizetéséért, a „szennyező fizet” elvvel összhangban továbbá a tisztább tüzelőanyagok elterjedésének előmozdítása céljából, a tüzelőanyag beszerzéséért vagy a hajó energiafelhasználásának ÜHG-intenzitását érintő operatív döntések meghozataláért felelős jogalany megfelelési hiány esetén – a társasággal létrejött szerződések útján – kötelezhető lehet arra, hogy megtérítse a társaság részére a hajó üzemeltetéséből fakadó FuelEU bírságok költségét, vagy azokat más módon ellentételezze a társaság részére. Az említett társaság számára lehetővé kell tenni, hogy – szerződéses alapon – felkérje a hitelesítőt, hogy számítsa ki a hajó másik jogalany általi, a jelentési időszakban történt üzemeltetésének megfelelő FuelEU bírságok összegét. Ebben az összefüggésben a hajó üzemeltetésén a szállított rakomány, a hajózott útvonal és a hajó sebességének megválasztását kell érteni. Hasonlóképpen, miközben továbbra is a társaságnak kell felelnie az e rendelet szerinti nyomkövetési és jelentéstételi kötelezettségek teljesítéséért, valamint a FuelEU bírságok megfizetéséért, lehetővé kell tenni a társaságok és a tüzelőanyag-szállítók számára, hogy szerződések révén kölcsönös kötelezettségvállalásokat tegyenek bizonyos tüzelőanyagok előre meghatározott mennyiségeinek előállítására, szállítására és megvásárlására vonatkozóan. Az ilyen szerződések keretében elő lehet írni a tüzelőanyag-szállítók arra irányuló felelősségét, hogy kompenzálják a társaságot a bírságok megfizetéséért olyan esetekben, amikor a tüzelőanyagot nem bocsátották a megállapodásnak megfelelően a társaság rendelkezésére.

- (64) Az e rendelettel kapcsolatos kötelezettségek betartatásának a már meglévő – többek között a 2009/16/EK¹ és a 2009/21/EK² európai parlamenti és tanácsi irányelvvel létrehozott – eszközökön kell alapulnia. A tagállamoknak ezenkívül az e rendelet megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat kell megállapítaniuk. Az előírt szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük. Annak érdekében, hogy el lehessen kerülni az indokolatlan büntetést vagy ugyanazon jogsértés kétszeres büntetését, az ilyen szankciók nem lehetnek átfedésben az abban az esetben alkalmazott FuelEU bírságokkal, amikor egy hajónak megfelelési hiánya volt, vagy nem megfelelően kötött ki. A hajó e rendelet előírásainak való megfelelését megerősítő dokumentumot fel kell venni a 2009/16/EK irányelv IV. mellékletében említett bizonyítványok és dokumentumok jegyzékébe.
- (65) A társaságok adminisztratív terheinek csökkentése érdekében társaságonként csak egy tagállam lehet felelős e rendelet végrehajtásának felügyeletéért. Az egyes társaságok tekintetében az igazgatásért felelős állam meghatározására a 2003/87/EK irányelv vonatkozó rendelkezéseit kell alkalmazni. Az igazgatásért felelős állam számára lehetővé kell tenni, hogy az előző két jelentési időszakra vonatkozóan további ellenőrzéseket végezzen azzal kapcsolatban, hogy egy adott hajó megfelel-e ennek a rendeletnek, és az igazgatásért felelős államnak biztosítania kell a FuelEU bírságok kellő időben történő megfizetését is.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2009/16/EK irányelve (2009. április 23.) a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről (HL L 131., 2009.5.28., 57. o.).

² Az Európai Parlament és a Tanács 2009/21/EK irányelve (2009. április 23.) a lobogó szerinti állammal szembeni követelmények teljesítéséről (HL L 131., 2009.5.28., 132. o.).

- (66) Tekintettel arra, hogy a hitelesítők által az e rendelet alapján – különösen a meg nem felelő kikötések meghatározása, a FuelEU bírságok összegének kiszámítása és a FuelEU megfeleléségi dokumentum kiadásának megtagadása tekintetében – hozott intézkedések milyen fontos következményekkel járhatnak az érintett társaságokra nézve, lehetővé kell tenni e társaságok számára, hogy annak a tagállamnak az illetékes hatóságánál, ahol a hitelesítőt akkreditálták, kérelmezzék ezen intézkedések felülvizsgálatát. A hatékony jogorvoslathoz való, az Európai Unió Alapjogi Chartájának 47. cikkében foglalt jog fényében lehetővé kell tenni, hogy az említett illetékes hatóság szerinti tagállam bírósága nemzeti jogával összhangban felülvizsgálja az illetékes hatóságok által e rendelet alapján hozott határozatokat.

- (67) Az egyenlő versenyfeltételeknek az e rendelet megfelelő működése általi fenntartása érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a következőkre vonatkozóan: a „kúttól a hajócsavarig” számított kibocsátási tényezők jegyzékének módosítása; tájékoztatás adása a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagokra vonatkozó részcelről; a meglévő, a III. mellékletben meghatározott táblázat módosítása további kibocsátásmentes technológiák hozzáadása útján; a hitelesítők akkreditációjára vonatkozó további módszerek és kritériumok kidolgozása; az energiaköltségben bekövetkező fejlemények alapján a FuelEU bírság tényezőjének kiigazítása; a FuelEU bírság számszerű tényezője összegének módosítása a villamos energia átlagos uniós költségének indexálása alapján. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban¹ megállapított elvekkel összhangban kerüljön sor. Így különösen a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.

¹ HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

- (68) E rendelet végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek¹ megfelelően kell gyakorolni. A Bizottságnak figyelembe kell vennie az (EU) 2015/757 rendelet alkalmazása során gyűjtött információk és adatok további felhasználásának lehetőségét, amikor végrehajtási jogi aktusok útján megállapítja a következőket: az útiterv szerinti kikötők fogalommeghatározásába bele nem tartozó, szomszédos konténerátrakodási kikötők jegyzéke; a tengeri szállítási ágazatban a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok előállítási kapacitására és rendelkezésre állására vonatkozó kritériumok, valamint a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok és a fosszilis tüzelőanyagok közötti árkülönbség tényezőjének kiszámítására szolgáló módszer; adott esetben a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagokra vonatkozó rész cél alkalmazására irányadó szabályok részletes meghatározása; azon részletes kritériumok, amelyek alapján bizonyos technológiákat és azok működési módját kibocsátásmentes technológiáknak lehet tekinteni; a part menti villamosenergia-ellátást biztosító rendszerhez csatlakozni kívánó vagy a kikötőkben kibocsátásmentes technológiát használni kívánó hajóktól származó információk, valamint az ilyen információk nyújtására vonatkozó eljárás; formanyomtatványok a szabványosított nyomkövetési tervek számára, az egységes alkalmazásukhoz szükséges technikai szabályokkal együtt; a „tartálytól a hajócsavarig” számított tényleges kibocsátási tényezők igazolására szolgáló nemzetközi szabványok és tanúsítási hivatkozások jegyzéke; az e rendeletben említett hitelesítési tevékenységekre vonatkozó szabályok további pontosítása; a FuelEU adatbázishoz való hozzáférési jogokra, valamint az adatbázis működési és technikai előírásaira vonatkozó szabályok; továbbá minták a FuelEU megfeleléségi dokumentumhoz.

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

- (69) Tekintettel a tengeri szállítási ágazat nemzetközi dimenziójára, a hajók általi energiafelhasználás ÜHG-intenzitásának csökkentésére irányuló globális megközelítést kell előnyben részesíteni, mivel egy ilyen megközelítés a szélesebb alkalmazási köre miatt jelentősen hatékonyabb lenne. Ezzel összefüggésben és a nemzetközi szabályok IMO keretében történő kidolgozásának elősegítése érdekében a Bizottságnak meg kell osztania az e rendelet végrehajtására vonatkozó információkat az IMO-val és más releváns nemzetközi szervezetekkel, továbbá erre vonatkozó beadványokat kell küldeni az IMO részére, folytatva a tengerhasznosítási ágazat dekarbonizációjára vonatkozó ambiciózus célok nemzetközi szintű előmozdítására irányuló uniós erőfeszítéseket. Amennyiben az e rendelet szempontjából fontos kérdésekben megállapodás születik egy globális megközelítésről, a Bizottságnak felül kell vizsgálnia e rendeletet annak érdekében, hogy adott esetben összehangolja azt a nemzetközi szabályokkal.
- (70) A Bizottságnak biztosítania kell a tengeri szállítási ágazatban folytatott együttműködéshez és a bevált gyakorlatok megosztásához szükséges eszközök végrehajtását és rendelkezésre állását, az „Iránymutatások a minőségi jogalkotás számára” című bizottsági szolgálati munkadokumentumban meghatározottak szerint.

- (71) Tekintettel arra, hogy e rendelet következtében további kiigazítási és adminisztratív költségek fognak felmerülni, a tengeri szállítási ágazatra nehezedő általános szabályozási terheket szorosan figyelemmel kell kísérni. Ennek érdekében a Bizottságnak jelentést kell tennie az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, amelyben értékeli e rendelet működését. A Bizottságnak e jelentésben értékelnie kell, hogy milyen mértékben teljesültek e rendelet célkitűzései, és milyen mértékben gyakoroltak hatást az ágazat versenyképességére. Az említett jelentésnek arra is ki kell terjednie, hogy e rendelet miként kapcsolódik más uniós jogi aktusokhoz, beleértve a fellépésnek azokat a lehetőségeit és azokat a lehetséges intézkedéseket is, amelyekre a tengeri szállítási ágazatra nehezedő összes költségnyomás csökkentése érdekében került vagy kerülhetne sor.

- (72) Mivel e rendelet célját, nevezetesen 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 használatát a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani anélkül, hogy belső piac elé állított akadályok bevezetését, valamint a kikötők és a tengeri fuvarozók közötti verseny torzulását kockáztatnák, az Unió szintjén azonban az intézkedés terjedelme és hatása miatt e cél 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 intézkedéseket hozhat a szubszidiaritásnak az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt elvével összhangban. Az arányosságnak az említett cikkben foglalt elvével összhangban ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. fejezet

Általános rendelkezések

1. cikk

Tárgy és cél

Ez a rendelet egységes szabályokat állapít meg, előírva a következőket:

- a) a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőkbe érkező, ott tartózkodó vagy onnan induló hajók fedélzetén felhasznált energia üvegházhatásúgáz-intenzitására (üvegházhatásúgáz a továbbiakban: ÜHG) vonatkozó határérték; és
- b) a part menti villamosenergia-ellátás vagy kibocsátásmentes technológia használatára vonatkozó kötelezettség a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőkben.

Ennek során célja, hogy – összhangban azzal a célkitűzéssel, hogy legkésőbb 2050-re az egész Unióban megvalósuljon a klímasemlegesség – Unió-szerte növekedjen a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok és helyettesítő energiaforrások következetes használata a tengeri szállításban, biztosítva egyúttal a tengeri szállítás zökkenőmentes működését, megteremtve a szabályozási környezet biztonságát a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok és a fenntartható technológiák használata vonatkozásában, és elkerülve a belső piac torzulásait.

2. cikk

Hatály

- (1) Ez a rendelet – lobogótól függetlenül – valamennyi kereskedelmi célú utas- vagy áruszállításra szolgáló, 5 000 bruttó tonnátartalom feletti hajóra vonatkozik, mégpedig a következők tekintetében:
- a) a hajók által valamely tagállam joghatósága alá tartozó, útiterv szerinti kikötőben való tartózkodásuk során felhasznált energia;
 - b) a hajók által valamely tagállam joghatósága alá tartozó, útiterv szerinti kikötőből valamely tagállam joghatósága alá tartozó, útiterv szerinti kikötőbe tartó út során felhasznált energia összessége;
 - c) a b) pont ellenére a hajók által a valamely tagállam joghatósága alá tartozó legkülső régióban található, útiterv szerinti kikötőbe érkező vagy onnan induló utakon felhasznált energia fele; valamint
 - d) a hajók által a valamely tagállam joghatósága alá tartozó, útiterv szerinti kikötőből induló vagy oda érkező utakon felhasznált energia fele, amennyiben az előző vagy a következő, útiterv szerinti kikötő egy harmadik ország joghatósága alá tartozik.
- (2) A Bizottság 2025. december 31-ig végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben összeállítja a szomszédos konténerátrakodási kikötők jegyzékét. A Bizottság e jegyzéket ezt követően minden második év december 31-éig aktualizálja.

Az első albekezdésben említett végrehajtási jogi aktusokban azt a kikötőt kell feltüntetni szomszédos konténerátrakodási kikötőként, amelyben a konténerek átrakodási 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, és amely kikötő az Unión kívül, de valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőtől kevesebb mint 300 tengeri mérföldre található.

Az említett végrehajtási jogi aktusok alkalmazásában a konténereket akkor kell átrakodottnak tekinteni, ha azokat egy hajóról kizárólag abból a célból rakodják ki egy kikötőben, hogy egy másik hajóra rakodják őket.

A szomszédos konténerátrakodási kikötőknek a Bizottság által összeállított jegyzékében nem szerepelhetnek harmadik országokban található olyan kikötők, amelyek esetében az érintett harmadik ország ténylegesen az e rendelettel egyenértékű intézkedéseket alkalmaz.

Az első albekezdésben említett végrehajtási jogi aktusokat a 29. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

- (3) A tagállamok mentesíthetnek egyes útvonalakat és kikötőket az (1) bekezdés a) és b) pontjának alkalmazása alól az üdülőhajóktól eltérő személyhajók által valamely tagállam joghatósága alá tartozó, útiterv szerinti kikötő és az ugyanazon tagállam joghatósága alá tartozó, 200 000 főnél kevesebb állandó lakossal rendelkező szigeten található, útiterv szerinti kikötő között megtett utakon felhasznált energia tekintetében, valamint az adott sziget egy útiterv szerinti kikötőjében való tartózkodásuk során felhasznált energia tekintetében. Az ilyen mentességek 2029. december 31-ét követően nem alkalmazhatók. Az említett mentességeket a tagállamok – hatálybalépésüket megelőzően – bejelentik a Bizottságnak. A Bizottság az említett mentességeket közzéteszi az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.
- (4) A tagállamok mentesíthetnek egyes útvonalakat és kikötőket az (1) bekezdés a) és c) pontjának alkalmazása alól a hajók által, egy legkülső régióban található, útiterv szerinti kikötő és egy legkülső régióban található másik, útiterv szerinti kikötő közötti utakon felhasznált energia, valamint az említett legkülső régiók kikötőiben való tartózkodásuk során felhasznált energia tekintetében. Az ilyen mentességek 2029. december 31-ét követően nem alkalmazhatók. Az említett mentességeket a tagállamok – hatálybalépésüket megelőzően – bejelentik a Bizottságnak. A Bizottság az említett mentességeket közzéteszi az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

- (5) Azon tagállamok, amelyeknek egyetlen másik tagállammal sincs közös szárazföldi határa, mentesíthetik az (1) bekezdés alkalmazása alól a közszolgáltatási kötelezettség vagy közszolgáltatási szerződések alapján más tagállamok útiterv szerinti kikötőibe tagállamok közötti utakat teljesítő személyhajókat. Az ilyen mentességek 2029. december 31-ét követően nem alkalmazhatók. Az említett mentességeket a tagállamok – hatálybalépésüket megelőzően –bejelentik a Bizottságnak. A Bizottság az említett mentességeket közzéteszi az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.
- (6) A tagállamok az útiterv szerinti kontinentális kikötők, valamint a joghatóságuk alá tartozó, szigeten található kikötők, illetve a Ceuta és Melilla város közötti egyes útvonalak tekintetében mentesíthetik az (1) bekezdés alkalmazása alól azokat a személyhajókat, amelyek közszolgáltatási kötelezettség vagy közszolgáltatási szerződések alapján a 3577/92/EGK rendelet szerint tengeri szállítási szolgáltatást nyújtanak, és amelyek ... [e rendelet hatálybalépésének dátuma]-át/-ét megelőzően már üzemeltek. Az ilyen mentességek 2029. december 31-ét követően nem alkalmazhatók. Az említett mentességeket a tagállamok – hatálybalépésüket megelőzően –bejelentik a Bizottságnak. A Bizottság az említett mentességeket az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzéteszi.

E bekezdés alkalmazásában Ceuta és Melilla városa szigeten található, útiterv szerinti kikötőnek tekintendő.

- (7) Ez a rendelet nem alkalmazandó a hadihajókra, a haditengerészeti segédhajókra, a halász- és halfeldolgozó hajókra, a kezdetleges építésű, fából készült hajókra, a mechanikus meghajtás nélküli hajókra, illetve azokra a kormányzat tulajdonában lévő vagy kormányzat által üzemeltetett hajókra, amelyeket kizárólag nem kereskedelmi célra használnak.

3. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

1. „üvegházhatásúgáz-kibocsátás” vagy „ÜHG-kibocsátás”: szén-dioxid (CO₂), metán (CH₄) és dinitrogén-oxid (N₂O) kibocsátása a légkörbe;
2. „bioüzemanyagok”: az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikke második bekezdésének 33. pontjában meghatározott bioüzemanyagok;
3. „biogáz”: az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikke második bekezdésének 28. pontjában meghatározott biogáz;
4. „széntartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagok”: az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikke második bekezdésének 35. pontjában meghatározott, széntartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagok;
5. „nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok”: az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikke második bekezdésének 36. pontjában meghatározott nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok;

6. „élelmiszer- és takarmánynövények”: az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikke második bekezdésének 40. pontjában meghatározott élelmiszer- és takarmánynövények;
7. „kibocsátásmentes technológia”: olyan technológia, amelynek energia biztosítására történő alkalmazása nem eredményezi a következő üvegházhatású gázok és légszennyező anyagok hajók általi kibocsátását a légkörbe: szén-dioxid (CO₂), metán (CH₄), dinitrogén-oxid (N₂O), kén-oxid (SO_x), nitrogén-oxid (NO_x) és lebegő részecskék (PM);
8. „helyettesítő energiaforrások”: a fedélzeten termelt megújuló energia, illetve a part menti villamosenergia-ellátásból származó villamos energia;
9. „széllel segített meghajtás”: valamely hajó meghajtása részben vagy egészben szélrásegítő meghajtórendszerek, például rotorvitorlák, kite-ok, kemény vagy merev vitorlák, rugalmas vitorlák, szélrásegítő szárnyak (suction wings) vagy turbinák segítségével nyert szélenergiával;
10. „útiterv szerinti kikötő”: olyan kikötő, amelyben a hajók rakomány be- vagy kirakodása, illetve utasok be- vagy kiszállása céljából állnak meg, kivéve a kizárólag tüzelőanyag-vételezés készletbeszerzés, a legénység leváltása, szárazdokkolás vagy a hajón és/vagy annak berendezésén végzett javítás céljából történő megállásokat; azon kikötői megállásokat, amelyekre azért van szükség, mert a hajó segítségre szorul vagy vészhelyzetben van; a kikötőkön kívül elvégzett hajók közötti átrakódásokat; azon megállásokat, amelyeknek kizárólagos célja menedék keresése kedvezőtlen időjárási körülmények esetén, vagy amelyekre kutatás-mentési tevékenységek miatt van szükség; valamint konténerszállító hajók megállását a 2. cikk (2) bekezdése alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusban felsorolt valamely szomszédos konténerátrakodási kikötőben;
11. „út”: az (EU) 2015/757 rendelet 3. cikkének c) pontjában meghatározott út;

12. „legkülső régió”: az EUMSZ 349. cikkében említett valamely terület;
13. „társaság”: a hajó tulajdonosa, illetve bármely más szervezet vagy személy, például az üzemben tartó vagy a hajót személyzet nélkül bérlő személy, aki a hajó tulajdonosától átvállalta a hajó üzemeltetésének felelősségét, és aki átvállalta a hajók biztonságos üzemeltetéséről és a környezetszennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi szabályzatban előírt feladatokat és kötelezettségeket;
14. „bruttó tonnatartalom” (a továbbiakban: BT): az (EU) 2015/757 rendelet 3. cikkének e) pontjában meghatározott bruttó tonnatartalom;
15. „kikötőben horgonyzó hajó”: az (EU) 2015/757 rendelet 3. cikkének n) pontjában meghatározott kikötőben horgonyzó hajó;
16. „horgonyzóhelyen horgonyzó hajó”: olyan, kikötőben horgonyzó hajó, amely nem a rakparthoz van kikötve;
17. „fedélzeti energiafelhasználás”: a hajó által a meghajtásra és a fedélzeti berendezések működtetésére a tengeren vagy a kikötőhelyen használt, megajoule-ban (a továbbiakban: MJ) kifejezett energiamennyiség;
18. „kúttól a hajócsavarig”: a kibocsátások kiszámításának módszere, amely figyelembe veszi az energiatermelés, -szállítás, -elosztás, és az égetést is magában foglaló fedélzeti energiafelhasználás ÜHG-vonatkozású hatását;

19. „a fedélzeten felhasznált energia ÜHG-intenzitása”: az ÜHG-kibocsátásnak a fedélzeten felhasznált energia MJ-jára vetített mennyisége, gramm szén-dioxid-egyenértékben kifejezve „kúttól a hajócsavarig” alapon;
20. „kibocsátási tényező”: egy ÜHG átlagos kibocsátási aránya a forrásanyag tevékenységére vonatkozó adatokhoz képest, az égetés során teljes oxidációt és más vegyi reakciók esetében teljes átalakulást feltételezve;
21. „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 tengeri jeges viszonyok melletti hajózásra tervezték;
22. „jégperem”: a Meteorológiai Világszervezet tengeri jégre vonatkozó 2014. márciusi nomenklatúrája 4.4.8. pontjának megfelelően a nyílt tenger és bármilyen – stabil vagy sodródó – tengeri jég között adott időpontban elhelyezkedő határvonal;
23. „jeges viszonyok melletti hajózás”: jégosztályú hajó hajózása a jégperemen belüli tengeri területen;
24. „part menti villamosenergia-ellátás” vagy „part menti villamosenergia-ellátást biztosító rendszer”: a kikötőben horgonyzó hajók kis- vagy nagyfeszültségű, váltakozó áramú vagy egyenáramú villamos energiával való ellátására szolgáló rendszer, beleértve a hajóoldali és a kikötőoldali létesítményeket is, amikor a tartózkodáshoz és a szolgáltatásokhoz szükséges energiaellátás vagy a másodlagos akkumulátorok feltöltése céljából közvetlenül táplálják a hajó főelosztó kapcsolótábláját;

25. „kikötőhelyi villamosenergia-igény”: egy kikötőben horgonyzó hajó villamosenergia-igénye minden villamos energiából fedezendő fedélzeti energiaigény kielégítésére;
26. „a kikötőben horgonyzó hajó megállapított teljes villamosenergia-igénye”: a kikötőben horgonyzó hajó teljes villamosenergia-igényének kilowattban kifejezett legmagasabb értéke, beleértve a tartózkodást és a rakománykezelést is;
27. „hitelesítő”: olyan jogalany amely hitelesítési tevékenységet végez, és amelyet a 765/2008/EK rendeletnek és e rendeletnek megfelelően egy nemzeti akkreditáló testület akkreditált;
28. „FuelEU megfeleléségi dokumentum”: olyan, egy adott hajóra vonatkozó dokumentum, amelyet hitelesítő bocsátott ki a társaság számára, és amely igazolja, hogy a hajó egy meghatározott jelentési időszak tekintetében megfelelt e rendeletnek;
29. „személyhajó”: az (EU) 2016/802 európai parlamenti és tanácsi irányelv¹ 2. cikkének i) pontjában meghatározott személyhajó;
30. „üdülőhajó ”: rakományfedélzettel nem rendelkező személyhajó, amelyet kizárólag arra terveztek, hogy tengeri úton, éjszakai szállást kínálva kereskedelmi célú utasszállítást végezzen;
31. „konténerszállító hajó”: olyan hajó, amelyet kizárólag konténerek rakodótérben és fedélzeten történő szállítására terveztek;

¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/802 irányelve (2016. május 11.) az egyes folyékony tüzelőanyagok kéntartalmának csökkentéséről (HL L 132., 2016.5.21., 58. o.).

32. „meg nem felelő kikötés”: olyan kikötői megállás , amelynek során a hajó nem felel meg a 6. cikk (1) bekezdésében foglalt követelménynek, és amelyre a 6. cikk (5) bekezdésében meghatározott kivételek egyike sem alkalmazható;
33. „legkedvezőtlenebb előállítási mód”: az adott tüzelőanyaghoz használt legkarbonintenzívebb előállítási mód;
34. „szén-dioxid-egyenérték”: a CO₂-ből, CH₄-ből és N₂O-ból származó kibocsátások globális felmelegedési potenciáljuk alapján történő kiszámításához használt metrikus mérőszám, amelynek alkalmazása során a CH₄ és az N₂O mennyiségét azonos globális felmelegedési potenciállal rendelkező szén-dioxid-mennyiséggé alakítják át;
35. „megfelelési egyenleg”: annak a mérőszáma hogy a hajó felül- vagy alulteljesíti-e az egy hajó fedélzetén felhasznált energia éves átlagos ÜHG-intenzitásának határértékeit vagy a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagokra vonatkozó részcélt; e mértéket a IV. melléklet A. része szerint kell kiszámítani;
36. „megfelelési többlet”: pozitív értékű megfelelési egyenleg;
37. „megfelelési hiány”: negatív értékű megfelelési egyenleg;
38. „teljes összevont megfelelési egyenleg”: a megfelelés-összevonás által érintett valamennyi hajó megfelelési egyenlegének összege;

39. „kikötőt üzemeltető szerv”: az (EU) 2017/352 rendelet 2. cikkének 5. pontjában meghatározott, a kikötőt üzemeltető szerv;
40. „igazgatásért felelős állam”: a 2003/87/EK irányelv 3gf. cikk (1) bekezdésének alkalmazásával az e rendelet értelmében vett valamely társaság vonatkozásában meghatározott tagállam;
41. „jelentési időszak”: az év január 1-je és december 31-e közötti időszaka, amely alatt sor kerül az e rendeletben említett információk nyomon követésére és rögzítésére, és amelyben azon utak adatait, amelyek két különböző naptári évben kezdődnek és végződnek, az érintett naptári év tekintetében veszik figyelembe;
42. „hitelesítési időszak”: a jelentési időszakot közvetlenül követő naptári év.

II. fejezet

A hajók fedélzetén felhasznált energiára vonatkozó követelmények

4. cikk

A hajók fedélzetén felhasznált energia ÜHG-intenzitási határértéke

- (1) A jelentési időszakban a hajók fedélzeti energiafelhasználásának éves átlagos ÜHG-intenzitása nem haladhatja meg a (2) bekezdésben meghatározott határértéket.
- (2) Az (1) bekezdésben említett határértéket a 91,16 gramm szén-dioxid-egyenérték/MJ referenciaérték alábbi százalékaránnyal való csökkentésével kell kiszámítani:
 - 2025. január 1-jétől 2 %,
 - 2030. január 1-jétől 6 %,
 - 2035. január 1-jétől 14,5 %,
 - 2040. január 1-jétől 31 %,
 - 2045. január 1-jétől 62 %,
 - 2050. január 1-jétől 80 %.

- (3) A hajók fedélzetén felhasznált energia ÜHG-intenzitását az ÜHG-kibocsátások energiaegységenkénti mennyiségeként kell kiszámítani az I. mellékletben meghatározott módszertan szerint.
- (4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 28. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a II. melléklet abból a célból történő módosítása érdekében, hogy belefoglalja az új energiaforrásokhoz kapcsolódó, a „kúttól a hajócsavarig” számított kibocsátási tényezőket, vagy a meglévő kibocsátási tényezőket a jövőbeli nemzetközi szabványokkal vagy uniós energiaügyi jogi aktusokkal való összhang biztosítása érdekében a rendelkezésre álló legjobb tudományos és műszaki ismereteknek megfelelően kiigazítsa.

5. cikk

A nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok használata

- (1) A hajók fedélzetén felhasznált energia ÜHG-intenzitásának kiszámításához 2025. január 1-jétől 2033. december 31-ig kétszeres szorzó alkalmazható a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyag használatáért a hajók jutalmazására. Ennek a számításnak a módszertanát az I. melléklet tartalmazza.
- (2) A Bizottság a 19. cikkben említett FuelEU adatbázisban rögzített adatok alapján nyomon követi, kiszámítja, és évente közzéteszi, de az egyes jelentési időszakok végét követően legkésőbb 18 hónappal a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagoknak az e rendelet hatálya alá tartozó hajók fedélzetén felhasznált energia éves mennyiségén belüli részarányát.

- (3) Amennyiben a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagoknak a (2) bekezdésben említett részaránya a 2031-es jelentési időszak tekintetében nem éri el az 1 %-ot, az (5) bekezdésre is figyelemmel 2034. január 1-jétől az ilyen üzemanyagokra a hajó fedélzetén felhasznált energia éves mennyiségét tekintve 2 %-os részcélt kell alkalmazni.
- (4) A (3) bekezdés nem alkalmazandó, ha a (2) bekezdésben előírt, 2033. január 1. előtt rendelkezésre álló nyomonkövetési eredmények azt mutatják, hogy a (2) bekezdésben említett részarány meghaladja a 2 %-ot.
- (5) Amennyiben a (2) bekezdésben említett nyomonkövetési tevékenységek alapján és a Bizottság értékelése nyomán bizonyítást nyer, hogy a tengerhasznosítási ágazat számára nem elégséges a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok tekintetében meglévő termelési kapacitás és elérhetőség, illetve az ilyen üzemanyagok földrajzilag egyenlőtlenül oszlanak meg vagy túl magas az árak, a (3) bekezdésben előírt rész cél nem alkalmazandó.
- (6) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben részletesen meghatározza az (5) bekezdésben előírt értékelés kritériumait, valamint a IV. melléklet B. részében szereplő táblázat 14. cellájában a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok és a fosszilis tüzelőanyagok közötti árkülönbségi tényező kiszámítására szolgáló módszert. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 29. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.
- (7) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 28. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el annak érdekében, hogy:
- a) további elemekkel egészítse ki e cikk (5) bekezdését;
 - b) tájékoztasson arról, hogy az e cikk (2) bekezdésében említett nyomon követés vagy az (5) bekezdésében említett értékelés eredményeként az e cikk (3) bekezdésében említett rész cél nem alkalmazandó.

(8) Amennyiben az e cikk (3) bekezdésében említett rész cél alkalmazandó, a Bizottság 2033. december 31-ig végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben tovább pontosítja az e cikk (3) bekezdésének alkalmazására vonatkozó szabályokat a következők tekintetében:

- a) hitelesítés és számítás a 16. cikkben említettek szerint;
- b) a 20. és a 21. cikkben meghatározott, alkalmazandó rugalmassági mechanizmusok;
- c) a 23. cikkben és a IV. mellékletben említett, alkalmazandó FuelEU bírságok.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 29. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

(9) Az e cikk (3) bekezdésében említett rész cél – amennyiben alkalmazandó – nem kell alkalmazni arra a hajóra, amely igazolja, hogy a fedélzeten felhasznált energia éves mennyiségének ugyanazon részarányát más, az e rendelet 10. cikke szerint tanúsított, az ÜHG-kibocsátás tekintetében egyenértékű megtakarítást biztosító üzemanyagok elégítik ki, ide nem értve az (EU) 2018/2001 irányelv IX. mellékletének B. részében említett bioüzemanyagokat.

(10) Ez a cikk nem alkalmazandó a hajók fedélzetén felhasznált energia éves mennyiségének a part menti villamosenergia-ellátásból származó részarányára.

6. cikk

A kikötőhelyen felhasznált energiára vonatkozó további kibocsátásmentességi követelmények

- (1) 2030. január 1-jétől az (EU) 2023/... rendelet⁺ 9. cikkének hatálya és valamely tagállam joghatósága alá tartozó, útiterv szerinti kikötőben rakparthoz kikötött hajóknak part menti villamosenergia-ellátást biztosító rendszerhez kell kapcsolódniuk, és azt kell használniuk teljes kikötőhelyi villamosenergia-igényük fedezésére.
- (2) 2035. január 1-jétől az (EU) 2023/... rendelet⁺ 9. cikkének hatálya alá nem, azonban valamely tagállam joghatósága alá tartozó, útiterv szerinti kikötőben rakparthoz kikötött hajóknak, amennyiben a rakpart fel van szerelve hozzáférhető parti menti villamosenergia-ellátást biztosító rendszerrel, az említett rendszerhez kell kapcsolódniuk, és azt kell használniuk a teljes kikötőhelyi villamosenergia-igényük fedezésére.
- (3) 2030. január 1-jétől 2034. december 31-ig és az érintett érdekelt felekkel, többek között adott esetben a kikötőt üzemeltető szervvel folytatott konzultációt követően a tagállamok dönthetnek úgy, hogy a joghatóságuk alá tartozó, az (EU) 2023/... rendelet⁺ 9. cikkének hatálya alá nem tartozó, útiterv szerinti kikötőben rakparton kikötött vagy a kikötő bizonyos részein horgonyzó hajóknak csatlakozniuk kell a part menti villamosenergia-ellátást biztosító rendszerhez, és azt kell használniuk a teljes kikötőhelyi villamosenergia-igényük fedezésére. Az érintett tagállam az ilyen követelmény előírására vonatkozó döntéséről annak alkalmazása előtt egy évvel értesíti a Bizottságot. Az ilyen döntés a jelentési időszak kezdetétől alkalmazandó. A Bizottság ezt az információt közzéteszi az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*, és nyilvánosan hozzáférhetővé teszi az érintett kikötők frissített jegyzékét. Az ilyen jegyzéknek könnyen hozzáférhetőnek kell lennie.

⁺ HL: Kérjük, illesszék be a PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)) számú dokumentumban szereplő rendelet számát a szövegbe.

- (4) Az (1), a (2) és a (3) bekezdés a következőkre alkalmazandó:
- a) konténerszállító hajók;
 - b) személyhajók.
- (5) Az (1), a (2) és a (3) bekezdés nem alkalmazandó azon hajókra:
- a) amelyek a 15. cikkel összhangban nyomon követett és nyilvántartott érkezési és indulási időpont alapján számítva két óránál rövidebb időre kötnek ki a rakparthoz;
 - b) amelyek a rakparton való kikötés során a teljes kikötőhelyi villamosenergia-igényük fedezésére olyan kibocsátásmentes technológiákat alkalmaznak, amelyek megfelelnek az ilyen technológiákra vonatkozóan a III. mellékletben előírt általános követelményeknek, és amelyeket az e cikk (6) és (7) bekezdésével összhangban elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok és végrehajtási jogi aktusok felsorolnak és meghatároznak;
 - c) amelyeknek a hajó által nem befolyásolható, előre nem látható körülmények miatt, a 3. cikk. 10. pontjában már kizárt októl vagy céltól eltérő biztonsági okokból vagy tengeri életmentés céljából, nem tervezett és nem rendszeres alapon ki kell kötniük egy kikötőben;
 - d) amelyek a kikötőben lévő, part menti villamosenergia-ellátási csatlakozási pontok elérhetetlensége miatt nem tudnak part menti villamosenergia-ellátást biztosító rendszerhez csatlakozni;
 - e) amelyek nem tudnak part menti villamosenergia-ellátást biztosító rendszerhez kapcsolódni, mivel kivételesen veszélyeztetett a villamosenergia-hálózat stabilitása annak okán, hogy az elérhető part menti villamosenergia-ellátás nem elégséges a hajó kikötőhelyi villamosenergia-igényének fedezésére;

- f) amelyek nem tudnak part menti villamosenergia-ellátást biztosító rendszerhez kapcsolódni, mert a kikötő parti berendezése nem kompatibilis az említett rendszer használatához szükséges fedélzeti berendezéssel, feltéve, hogy a fedélzeti, a parti csatlakozáshoz szükséges berendezések tanúsítása megfelel az (EU) 2023/... rendelet⁺ II. mellékletében meghatározott, a tengerjáró hajók parti csatlakozási rendszereire vonatkozó műszaki előírásoknak;
 - g) amelyeknek korlátozott ideig fedélzeti energiatermelésre van szükségük olyan vészhelyzetekben, amelyek közvetlen veszélyt jelentenek az emberéletre, a hajóra, vagy a környezetre nézve, vagy egyéb vis maior ok miatt;
 - h) amelyeknek a part menti villamosenergia-ellátást biztosító rendszerhez való kapcsolódás közben szigorúan a szükségesre korlátozott ideig fedélzeti energiatermelésre van szükségük a felmérést vagy vizsgálatot végző illetékes hatóság tisztviselőjének vagy elismert szervezet képviselőjének a kérésére elvégzendő karbantartási vagy működési teszthez.
- (6) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 28. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el és tegyen rendszeresen naprakésszé a III. mellékletben foglalt, nem kimerítő jellegű táblázatnak a 3. cikk 7. pontja szerinti, egyéb kibocsátásmentes technológiák hozzáadása útján történő módosítása céljából.
- (7) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el az azon technológiák elfogadására vonatkozó részletes kritériumok megállapítása céljából, ideértve a rendszerhatárok és a tanúsítási követelmények meghatározását is, amelyeket úgy kell tekinteni, hogy megfelelnek a kibocsátásmentes technológiákra vonatkozóan a III. mellékletben előírt általános követelményeknek, beleértve a melléklet jövőbeli frissítéseit is.

⁺ HL: Kérjük, illesszék be a PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)) számú dokumentumban szereplő rendelet számát a szövegbe.

A III. mellékletben meghatározott meglévő technológiák jegyzéke tekintetében az említett végrehajtási jogi aktusokat adott esetben 2024. június 30-ig kell elfogadni. Amennyiben a III. mellékletben említett technológiáktól eltérő egyéb technológiák elérhetővé válnak, ezeket a végrehajtási jogi aktusokat minden új technológia esetében indokolatlan késedelem nélkül el kell fogadni.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 29. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

- (8) A hajók a kikötőbe való belépés előtt előzetesen tájékoztatják az útiterv szerinti kikötő szerinti tagállam illetékes hatóságát vagy az erre megfelelően felhatalmazott jogalanyt a part menti villamosenergia-ellátást biztosító rendszerhez való csatlakozásra irányuló szándékukról vagy az (5) bekezdés b) pontjának alkalmazásában a kibocsátásmentes technológia használatára irányuló szándékukról. A part menti villamosenergia-ellátást biztosító rendszerhez csatlakozni kívánó hajóknak azt a villamosenergia-mennyiséget is fel kell tüntetniük, amelyre az adott kikötői megállás során várhatóan szükségük lesz.

A valamely hajótól származó, a part menti villamosenergia-ellátást biztosító rendszerhez való kapcsolódásra vonatkozó, első albekezdésben említett információk kézhezvételét követően az útiterv szerinti kikötő szerinti tagállam illetékes hatósága vagy az erre megfelelően felhatalmazott jogalany megerősíti a hajónak, hogy elérhető-e a kapcsolódási lehetőség a part menti villamosenergia-ellátást biztosító rendszerhez.

A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben részletesen meghatározza az első és a második albekezdéssel összhangban nyújtandó információkat, valamint az azok közlésére vonatkozó eljárást. Az említett végrehajtási jogi aktusokat a 29. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

- (9) Az útiterv szerinti kikötő szerinti tagállam illetékes hatóságának, vagy az erre megfelelően felhatalmazott jogalanyának – adott esetben a kikötőt üzemeltető szervvel folytatott konzultációt követően – meg kell állapítania és a FuelEU adatbázisban késedelem nélkül rögzítenie kell a következő információkat:
- a) az (5) bekezdésben meghatározott kivétel alkalmazása;
 - b) a hajó meg nem felelése az (1), a (2) és a (3) bekezdésben meghatározott követelményeknek, amennyiben az (5) bekezdésben foglalt kivételek egyike sem alkalmazandó.
- (10) 2035 január 1-jétől az (EU) 2023/... rendelet⁺ 9. cikkében foglalt követelmények hatálya alá tartozó kikötőkben az (5) bekezdés d), e) és f) pontjában meghatározott kivételek csak az adott jelentéstételi időszakban a kikötések maximális – a hajó által tett összes kikötői megállás 10 %-ának megfelelő – számára alkalmazhatók, adott esetben a legközelebbi egész számra vagy az adott jelentéstételi időszakban legfeljebb 10 megállásra felkerekítve, attól függően, hogy melyik az alacsonyabb.

Egy kikötői megállás nem vehető figyelembe az e rendelkezésnek való megfelelés szempontjából, ha a társaság a (8) bekezdés szerinti információcsere alapján igazolja, hogy észszerűen nem tudhatta, hogy a hajó az (5) bekezdés d), e) vagy f) pontjában említett okok bármelyike miatt nem fog tudni csatlakozni part menti villamosenergia-ellátást biztosító rendszerhez.

⁺ HL: Kérjük, illesszék be a PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)) számú dokumentumban szereplő rendelet számát a szövegbe.

- (11) Egy tagállam határozhat úgy, hogy a joghatósága alá tartozó valamely kikötőben vagy annak egyes részein a horgonyzóhelyeken horgonyzó konténerszállító hajókra vagy személyhajókra ugyanazok a kötelezettségek vonatkoznak, mint az e rendeletben meghatározott, a rakparthoz kikötött hajókra vonatkozó kötelezettségek. Az érintett tagállam az ilyen követelmény előírására vonatkozó döntéséről annak alkalmazása előtt egy évvel értesíti a Bizottságot. Az ilyen döntés a jelentési időszak kezdetétől alkalmazandó. A Bizottság ezt az információt közzéteszi az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*, és nyilvánosan hozzáférhetővé teszi az érintett kikötők frissített jegyzékét. Az ilyen jegyzéknek könnyen hozzáférhetőnek kell lennie.

III. fejezet

Közös alapelvek és tanúsítás

7. cikk

A nyomon követés és a jelentéstétel közös alapelvei

- (1) A 8., a 9. és a 10. cikkel összhangban a társaságok az adott jelentési időszak során minden hajójuk tekintetében kötelesek nyomon követni és bejelenteni a releváns adatokat. Az említett nyomon követést és jelentést a valamely tagállam joghatósága alá tartozó összes kikötőre, valamint a 2. cikk (1) bekezdésében említett valamennyi útra vonatkozóan el kell végezniük.

- (2) A nyomon követésnek és a jelentésnek teljes körűnek kell lennie, és ki kell terjednie a tengeren tartózkodó és a kikötőben horgonyzó hajók fedélzetén bármikor felhasznált energiára. A társaságok kötelesek megfelelő intézkedéseket tenni, hogy megelőzzék a hiányos adatok előfordulását a jelentési időszakban.
- (3) A nyomon követésnek és a jelentésnek következetesnek és időben összehasonlíthatónak kell lennie. Ennek érdekében a társaságoknak ugyanazokat a nyomonkövetési módszereket és adatkészleteket kell használniuk, a hitelesítő által értékelt változtatásokra is figyelemmel. A társaságoknak a nyomon követendő és jelentendő adatok integritásával kapcsolatban gondoskodniuk kell az elvárható bizonyosság meglétéről.
- (4) A társaságoknak átláthatóan és pontosan, papír alapú vagy elektronikus formában kell felvenniük, elemezniük és legalább öt évig tárolniuk minden nyomonkövetési adatot és dokumentációt – beleértve a feltevéseket, a referenciákat, a kibocsátási tényezőket, az I. melléklet szerint kiegészített tüzelőanyag-szállítójegyeket és a tevékenységre vonatkozó adatokat, továbbá az e rendeletnek való megfelelés tanúsításához szükséges minden más információt – annak érdekében, hogy a hitelesítő meghatározhassa a hajók fedélzetén felhasznált energia ÜHG-intenzitását.
- (5) Az e rendelet 8., 9., 10. és 15. cikkében meghatározott nyomonkövetési és jelentéstételi tevékenységek végzése során adott esetben fel kell használni az (EU) 2015/757 rendelet alkalmazása keretében gyűjtött információkat és adatokat.

8. cikk

Nyomonkövetési terv

- (1) A társaságoknak 2024. augusztus 31-ig minden egyes hajójukra vonatkozóan nyomonkövetési tervet kell benyújtaniuk a hitelesítőknél, amelyben feltüntetik a hajók fedélzetén felhasznált energia mennyiségének, típusának és kibocsátási tényezőjének nyomon követésére és jelentésére szolgáló, az I. mellékletben felsoroltak közül választott módszert, valamint az egyéb vonatkozó információkat.
- (2) Azon hajók tekintetében, amelyek 2024. augusztus 31. után első alkalommal kerülnek e rendelet hatálya alá, a társaságok kötelesek indokolatlan késedelem nélkül, de legkésőbb az egyes hajóknak valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőben történő első kikötését követő két hónapon belül benyújtani a hitelesítőknél a nyomonkövetési tervet.
- (3) A nyomonkövetési tervnek tartalmaznia kell a teljes és átlátható dokumentációt, továbbá legalább a következő elemeket:
 - a) a hajó azonosítója és típusa, beleértve a hajó nevét, a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnél (a továbbiakban: IMO) vezetett azonosítóját, lajstromozási kikötőjét vagy anyakikötőjét és a hajó tulajdonosának nevét;
 - b) a társaság neve és a kapcsolattartó személy címe, telefonszáma, valamint e-mail-címe;

- c) a fedélzeti energiaátalakító rendszerek leírása és a kapcsolódó, megawattban (MW) kifejezett teljesítményfelvétel;
- d) a 6. cikk (4) bekezdésének b) pontjában említett hajók esetében azon berendezések szabványainak és jellemzőinek bemutatása, amelyek lehetővé teszik a part menti villamosenergia-ellátást biztosító rendszerhez vagy a kibocsátásmentes technológiához való kapcsolódást;
- e) a kikötőben horgonyzó hajó megállapított teljes villamosenergia-igényének értéke, az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény) II-1. fejezete 40. és 41. szabályának való megfelelés igazolására használt, a lobogó szerinti hatóság által vagy az MEPC.237(65) és az MSC.349(92) határozattal elfogadott, az Elismert Szervezetek IMO szabályzatában meghatározott elismert szervezet által jóváhagyott elektromos terhelési egyenlegben vagy elektromos terhelési tanulmányban megadottak szerint. Amennyiben a hajó nem tudja megadni az említett referenciát, a figyelembe veendő érték a hajó főgépei – a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (MARPOL-egyezmény) alkalmazásában kiadott EIAPP-tanúsítványban, illetve amennyiben a főgépeknek nem kell EIAPP-tanúsítvánnyal rendelkezniük, akkor a főgépek adattábláján feltüntetett – maximális folyamatos teljesítményei összegének 25 %-a;
- f) a 4. és a 6. cikkben meghatározott követelményeknek való megfelelés érdekében a fedélzeten a hajózás során és a kikötőhelyen használni kívánt energiaforrás(ok) ismertetése;

- g) a hajó tüzelőanyag-fogyasztásának nyomon követésére szolgáló eljárások, valamint a helyettesítő energiaforrások vagy a kibocsátásmentes technológia által biztosított energia ismertetése ;
- h) a fedélzeten használandó energia „kúttól a tartályig” és a „tartálytól a hajócsavarig” számított kibocsátási tényezőinek nyomon követésére és bejelentésére szolgáló, a 10. cikkben, valamint az I. és a II. mellékletben meghatározott módszereknek megfelelő eljárások ismertetése;
- i) az utak jegyzéke teljességének nyomon követésére használt eljárások ismertetése;
- j) az utankénti tevékenységi adatok meghatározására használt eljárások ismertetése, beleértve az indulási kikötő és az érkezési kikötő között a tengeren töltött idő és a kikötőhelyen töltött idő meghatározására és rögzítésére szolgáló eljárásokat, felelősségi köröket, képleteket és adatforrásokat;
- k) a nyomonkövetési tervben szereplő adatok bármelyikének jelentési időszak alatti frissítéséhez használt eljárások, rendszerek és felelősségi körök ismertetése;
- l) a hiányos adatok kiküszöböléséhez vagy az adathibák azonosításához és kiigazításához szükséges helyettesítő adatok meghatározásához használandó módszer ismertetése;
- m) a korábbi átvizsgálások minden részletét rögzítő átvizsgálási adatrögzítő lap;

- n) a hajó jégosztályára vonatkozó információk, amennyiben a társaság azt kéri, hogy a hajó jégosztálya miatti többletenergiát ne vegyék figyelembe a IV. mellékletben meghatározott megfelelési egyenleg kiszámítása tekintetében;
 - o) a hajó jégosztályára vonatkozó információk és annak az ellenőrizhető eljárásnak az ismertetése, amely a teljes út során megtett távolság és a jeges viszonyok melletti hajózás során megtett távolság nyomon követésére szolgál, a jeges viszonyok melletti hajózás megkezdésének és befejezésének dátuma, időpontja, és a vonatkozó pozíció, valamint a jeges viszonyok melletti hajózás során felhasznált tüzelőanyag mennyisége, amennyiben a társaság kéri, hogy a jeges viszonyok melletti hajózásból eredő többletenergiát ne vegyék figyelembe a IV. mellékletben meghatározott megfelelési egyenleg kiszámítása tekintetében;
 - p) szélrásegítő meghajtórendszerrel felszerelt hajók esetében a fedélzeten lévő, szélrásegítő meghajtóberendezések leírása, valamint a P_{Wind} és a P_{Prop} értékei az I. mellékletben meghatározottak szerint.
- (4) A társaságok kötelesek formanyomtatványokon alapuló szabványosított nyomonkövetési terveket használni. A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza az említett formanyomtatványokat, beleértve az egységes alkalmazásukra vonatkozó technikai szabályokat is. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 29. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

9. cikk

A nyomkövetési terv módosításai

- (1) A társaságok kötelesek rendszeresen, de legalább évente ellenőrizni, hogy a hajó nyomkövetési terve megfelel-e a hajó jellegének és működésének, továbbá hogy javítható-, kiigazítható- vagy naprakésszé tehető-e az abban szereplő bármely adat.
- (2) A társaságnak a következő esetek bármelyikében indokolatlan késedelem nélkül módosítania kell a nyomkövetési tervet:
 - a) a társaság megváltozása;
 - b) új energiaátalakítási rendszereket, új energiatípusokat, a part menti villamosenergia-ellátáshoz való kapcsolódást szolgáló új rendszereket, illetve új helyettesítő energiaforrásokat vagy új kibocsátásmentes technológiát kezdenek használni;
 - c) új mérőberendezés-típusok, mintavételi módszerek vagy elemzési módszerek használata vagy egyéb okok miatt az adatok elérhetősége megváltozik, és ez befolyásolhatja a gyűjtött adatok pontosságát;
 - d) a társaság, a hitelesítő vagy az illetékes hatóság megállapította, hogy az alkalmazott nyomkövetési módszerből származó adatok helytelenek;

- e) a nyomonkövetési terv valamely részéről a hitelesítő megállapította, hogy az nem felel meg e rendelet követelményeinek, és a hitelesítő előírta, hogy a társaságnak a 11. cikk (1) bekezdésének megfelelően felül kell vizsgálnia a tervet;
 - f) a társaság, a hitelesítő vagy az illetékes hatóság megállapította, hogy az adathiány megelőzésére és az adathibák azonosítására szolgáló módszerek nem megfelelőek az adatok pontosságának, teljességének és átláthatóságának biztosításához.
- (3) A társaságok kötelesek indokolatlan késedelem nélkül értesíteni a hitelesítőket a nyomonkövetési terv módosítására vonatkozó bármely javaslatról.

10. cikk

A tüzelőanyagok és a kibocsátási tényezők tanúsítása

- (1) Amennyiben az (EU) 2018/2001 irányelvben meghatározott bioüzemanyagokat, biogázt, nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagokat és a szénttartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagokat figyelembe kell venni az e rendelet 4. cikkének (1) bekezdésében említett célokra, a következő szabályok alkalmazandók:
- a) azokat a bioüzemanyagokat és biogázokat, amelyek nem felelnek meg az (EU) 2018/2001 irányelv 29. cikkében meghatározott fenntarthatósági és ÜHG-kibocsátásmegtakarítási kritériumoknak, vagy amelyeket élelmiszer- és takarmánynövényekből állítanak elő, úgy kell tekinteni, hogy ugyanazokkal a kibocsátási tényezőkkel rendelkeznek, mint az említett típusú üzemanyagok esetében a legkedvezőtlenebb fossziliztüzelőanyag-előállítási mód;

- b) azokat a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagokat és a szénttartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagokat, amelyek nem felelnek meg az (EU) 2018/2001 irányelv 25. cikkének (2) bekezdésében meghatározott ÜHG-kibocsátásmegtakarítási küszöbértékeknek, úgy kell tekinteni, hogy ugyanazokkal a kibocsátási tényezőkkel rendelkeznek, mint az említett típusú üzemanyagok esetében a legkedvezőtlenebb fossziliztüzelőanyag-előállítási mód.
- (2) Az (1) bekezdés hatálya alá nem tartozó tüzelőanyagokat úgy kell tekinteni, hogy ugyanazokkal a kibocsátási tényezőkkel rendelkeznek, mint a szóban forgó tüzelőanyag-típus esetében a legkedvezőtlenebb fossziliztüzelőanyag-előállítási mód, kivéve, ha azokat a megújuló gázok és a földgáz, valamint a hidrogén belső piacára vonatkozó uniós jogi aktusokkal összhangban tanúsították, meghatározva az ÜHG-kibocsátásmegtakarítási küszöbértéket és az ilyen tüzelőanyagok előállításából származó ÜHG-kibocsátás kiszámítására szolgáló kapcsolódó módszertant.
- (3) Az e rendelet I. mellékletének megfelelően kiegészített tüzelőanyag-szállítójegyek alapján a társaságoknak pontos, teljes körű és megbízható adatokat kell szolgáltatniuk azon tüzelőanyagok ÜHG-kibocsátási intenzitásáról és fenntarthatósági jellemzőiről, amelyeket figyelembe kell venni az e rendelet 4. cikkének (1) bekezdésében említett célok tekintetében, és amelyeket a Bizottság által az (EU) 2018/2001 irányelv 30. cikkének (5) és (6) bekezdésével vagy adott esetben a megújuló gázok és a földgáz, valamint a hidrogén belső piacára vonatkozó uniós jogi aktusok vonatkozó rendelkezéseivel összhangban elismert rendszer keretében tanúsítottak.

- (4) A társaságok nem térhetnek el a fosszilis tüzelőanyagokat illetően a „kúttól a tartályig” számított kibocsátási tényezőkre vonatkozóan az e rendelet II. mellékletében meghatározott alapértelmezett értékektől. Az (1) bekezdés sérelme nélkül a társaságoknak jogukban áll eltérni a „kúttól a tartályig” számított kibocsátási tényezőkre vonatkozóan az e rendelet II. mellékletben meghatározott alapértelmezett értékektől, amennyiben a tényleges értékek tanúsítására a Bizottság által elismert rendszer keretében kerül sor. Az említett tanúsítást a bioüzemanyagok, a biogáz, a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok és a széntartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagok esetében az (EU) 2018/2001 irányelv 30. cikkének (5) és (6) bekezdésével vagy adott esetben a megújuló gázok és a földgáz, valamint a hidrogén belső piacára vonatkozó uniós jogi aktusok vonatkozó rendelkezéseivel összhangban kell elvégezni.
- (5) A társaságoknak – a fosszilis tüzelőanyagokra vonatkozó, „tartálytól a hajócsavarig” számított szén-dioxid-kibocsátási tényezők kivételével – jogukban áll eltérni a „tartálytól a hajócsavarig” számított kibocsátási tényezőkre vonatkozóan a II. mellékletben meghatározott alapértelmezett értékektől, amennyiben a tényleges értékek tanúsítása laboratóriumi vizsgálat vagy közvetlen kibocsátásmérés útján történt.
- (6) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el annak részletes meghatározása érdekében, hogy mely nemzetközi szabványok és tanúsítási referenciák fogadhatók el a „tartálytól a hajócsavarig” számított tényleges kibocsátási tényezők igazolására. Az említett végrehajtási jogi aktusokat a 29. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

IV. fejezet

Hitelesítés és akkreditálás

11. cikk

A nyomkövetési terv és a módosított nyomkövetési terv értékelése

- (1) Minden egyes hajó vonatkozásában, valamint a hitelesítő változása esetén a hitelesítő köteles értékelni, hogy a nyomkövetési terv megfelel-e a 7., a 8. és a 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, 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. Az említett határidő semmilyen esetben sem lehet a jelentési időszak kezdeténél későbbi időpont.
- (2) A nyomkövetési tervnek a 9. cikk (2) bekezdésének b), c) és d) pontja szerinti módosításait a hitelesítőnek értékelnie kell. Az említett értékelést követően a hitelesítő köteles tájékoztatni az érintett társaságot arról, hogy az említett módosítások megfelelnek-e a 7. a 8. és a 9. cikkben megállapított követelményeknek.

- (3) Kedvező értékelésüket követően a hitelesítőnek rögzítenie kell a nyomkövetési tervet és a módosított nyomkövetési tervet a FuelEU adatbázisban. A nyomkövetési tervet és a módosított nyomkövetési tervet hozzáférhetővé kell tenni az igazgatásért felelős állam számára.

12. cikk

A hitelesítőkre vonatkozó általános kötelezettségek és alapelvek

- (1) A hitelesítőnek függetlennek kell lennie az érintett hajó társaságától vagy üzemeltetőjétől, és az e rendeletben előírt tevékenységeit a köz érdekében kell végeznie. Ezért, továbbá az esetleges összeférhetlenségek elkerülése érdekében sem a hitelesítő, sem annak a jogalanynak a része, amelynek tagja, nem lehet társaság, hajóüzemeltető, vagy társaság tulajdonosa. Emellett a hitelesítő nem lehet társaságnak, hajóüzemeltetőnek vagy társaság tulajdonosának a tulajdonában, és nem állhat olyan kapcsolatban társasággal, amely befolyásolhatja függetlenségét vagy pártatlanságát.
- (2) A hitelesítőnek értékelnie kell a hajók fedélzetén felhasznált energia mennyiségére, típusára és kibocsátási tényezőjére vonatkozó adatok és információk megbízhatóságát, hitelességét, pontosságát és teljességét, különösen a következőket:
- a) a tüzelőanyag-fogyasztásnak és a helyettesítő energiaforrások használatának az utakhoz és a kikötőhelyi tartózkodáshoz való hozzárendelése;
 - b) a jelentett tüzelőanyag-fogyasztási adatok és az azzal kapcsolatos mérések és számítások;

- c) a kibocsátási tényezők kiválasztása és alkalmazása;
 - d) a part menti villamosenergia-ellátás igénybevétele vagy a FuelEU adatbázisban rögzített kivételek bármelyikének alkalmazása a 6. cikk (9) bekezdésének a) pontjával összhangban;
 - e) a 10. cikk (3) bekezdésében előírt adatok.
- (3) A (2) bekezdésben említett értékelésnek a következő megfontolásokon kell alapulnia:
- a) a jelentett adatok koherensek-e a hajókövetési adatokon és az olyan jellemzőkön alapuló becsült adatokkal, mint például a beépített motorteljesítmény;
 - b) a jelentett adatok ellentmondásoktól mentesek-e, különösen ha összevetik az éves szinten hajónként beszerzett tüzelőanyag teljes mennyiségét és az utakra eső összesített tüzelőanyag-fogyasztást;
 - c) az adatok gyűjtése az alkalmazandó szabályoknak megfelelően történt-e; és
 - d) a hajó vonatkozó nyilvántartásai hiánytalanok és következetesek-e.

13. cikk
Hitelesítési eljárás

- (1) A hitelesítő köteles azonosítani a nyomonkövetési és jelentési folyamathoz kapcsolódó lehetséges kockázatokat oly módon, hogy a hajók fedélzetén felhasznált energia bejelentett mennyiségét, típusát és kibocsátási tényezőjét összehasonlítja a hajókövetési adatokon és az olyan jellemzőkön alapuló becsült adatokkal, mint például a beépített motorteljesítmény. A hitelesítőnek további elemzéseket kell végeznie, ha jelentős eltéréseket talál.
- (2) A hitelesítőnek az érintett társaság által használt összes adatforrás és módszertan felülvizsgálatával azonosítani kell a különböző számításokhoz kapcsolódó lehetséges kockázatokat.
- (3) A hitelesítő köteles figyelembe venni az érintett társaság által alkalmazott nyomonkövetési módszerek pontosságára vonatkozó bizonytalansági szint csökkentése érdekében alkalmazott hatékony kockázatellenőrzési módszereket.
- (4) A hitelesítő kérésére az érintett társaságnak meg kell adnia minden olyan további információt, amely lehetővé teszi a hitelesítő számára a hitelesítési tevékenységei elvégzését. Amennyiben a bejelentett adatok és információk megbízhatóságának, hitelességének, pontosságának és hiánytalanságának meghatározásához szükséges, a hitelesítőnek a hitelesítési eljárás során ellenőrzéseket kell végeznie. Kétség esetén a hitelesítő helyszíni szemlét tarthat a társaság telephelyein vagy a hajó fedélzetén. A társaságnak – a hitelesítési tevékenységek lefolytatásának elősegítése érdekében – lehetővé kell tennie a hitelesítő számára, hogy a társaság helyiségeihez vagy a hajóhoz hozzáférjen.

- (5) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el az e rendeletben említett hitelesítési tevékenységekre vonatkozó szabályok további pontosítása érdekében, legalább a következő elemek tekintetében: a hitelesítők hatáskörei; a társaságok által a hitelesítőknek biztosítandó dokumentumok; a nyomkövetési terv és a módosított nyomkövetési terv megfelelőségének értékelése; a hitelesítők által elvégzendő kockázatértékelés, ideértve az ellenőrzéseket is; a 15. cikk (3) bekezdésében említett FuelEU jelentés hitelesítése; lényegességi küszöb; megalapozott bizonyosság a hitelesítők részéről; valótlanságok és meg nem felelések; a hitelesítési jelentés tartalma; a helyzet javítására irányuló ajánlások; helyszíni látogatások; valamint a társaságok, a hitelesítők, az illetékes hatóságok és a Bizottság közötti kommunikáció. Az említett végrehajtási jogi aktusokban megállapított szabályoknak a 11., a 12. és az e cikkben meghatározott hitelesítési alapelveken és a vonatkozó, nemzetközileg elfogadott előírásokon kell alapulniuk. Az említett végrehajtási jogi aktusokat a 29. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

14. cikk

A hitelesítők akkreditálása

- (1) A hitelesítőket az e rendelet hatálya alá tartozó hitelesítési tevékenységek tekintetében a 765/2008/EK rendelet szerinti nemzeti akkreditáló testületnek kell akkreditálnia. A nemzeti akkreditáló testület minden év végéig megküldi a Bizottságnak az akkreditált hitelesítők jegyzékét az összes vonatkozó elérhetőséggel együtt.

- (2) Amennyiben e rendelet nem tartalmaz a hitelesítők akkreditálására vonatkozó különös rendelkezéseket, a 765/2008/EK rendelet vonatkozó rendelkezéseit kell alkalmazni.
- (3) A hitelesítőknek mindig kellő eszközökkel és személyzettel kell rendelkezniük ahhoz, hogy azon flotta méretének megfelelően el tudják látni feladataikat, amely számára e rendelet alapján hitelesítési tevékenységet végeznek, így különösen mindig elegendő szakértelemmel kell rendelkezniük, különösen a tengeri szállítás terén, hogy el tudják látni az e rendeletben előírt feladatokat. Képesnek kell lenniük arra, hogy eszközeiket és személyzetüket bármely munkavégzési helyre kiküldjék, amikor és ahogyan az az e rendelet szerinti feladatok elvégzéséhez szükséges.
- (4) Amennyiben egy illetékes hatóság megállapítja, hogy a hitelesítő e rendelet hatálya alá tartozó tevékenységei nem felelnek meg a követelményeknek, tájékoztatnia kell azon tagállam illetékes hatóságát, amelynek a nemzeti akkreditáló testülete a hitelesítőt akkreditálta. A nemzeti akkreditáló testület szerinti tagállam illetékes hatóságának fel kell kérnie a nemzeti akkreditáló testületét, hogy felügyeleti tevékenysége során vegye figyelembe az említett információt.

- (5) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 28. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a célból, hogy a hitelesítők akkreditációjára vonatkozó további módszerek és kritériumok meghatározása révén kiegészítse ezt a rendeletet, legalább a következő elemek tekintetében: az e rendelet hatálya alá tartozó hitelesítési tevékenységekre vonatkozó akkreditálás kérelmezése; a hitelesítőknek a nemzeti akkreditáló testületek általi értékelése; a nemzeti akkreditáló testületek által a célból végzett felügyeleti tevékenységek, hogy megerősítsék az akkreditáció fenntartását; az olyan esetben elfogadandó igazgatási intézkedések, amikor a hitelesítő nem felel meg e rendelet követelményeinek; a nemzeti akkreditáló testületekkel szemben arra vonatkozóan támasztott követelmények, hogy hatáskörük legyen a hitelesítőknek az e rendelet hatálya alá tartozó tevékenységek tekintetében történő akkreditálására, ideértve a harmonizált szabványokra való hivatkozást is. Az ilyen felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban megállapított módszereknek és kritériumoknak a 11. a 12. és a 13. cikkben meghatározott hitelesítési alapelveken és a vonatkozó, nemzetközileg elfogadott előírásokon kell alapulniuk.

V. fejezet

A megfelelés nyilvántartása, hitelesítése, jelentése és értékelése

15. cikk

Nyomon követés és rögzítés

- (1) 2025. január 1-jétől kezdődően, a 8. cikkben említett nyomonkövetési terv alapján és azt követően, hogy a hitelesítő értékelte a tervet, a társaságok kötelesek az útiterv szerinti kikötőbe érkező vagy onnan induló minden egyes hajóra, valamint a 2. cikk (1) bekezdésében említett minden egyes útra vonatkozóan nyomon követni és rögzíteni a következő információkat:
- a) indulási és érkezési kikötő, beleértve az indulás és az érkezés napját és időpontját, valamint a kikötőhelyen való tartózkodás időtartamát;
 - b) minden olyan hajó esetében, amelyre vonatkozik a 6. cikk (1) bekezdése, a part menti villamosenergia-ellátást biztosító rendszerhez való csatlakozás és annak igénybevétele, vagy a 6. cikk (5) bekezdésében meghatározott kivételek bármelyikének – a 6. cikk (9) bekezdésének a) pontja szerint megerősített – alkalmazása;
 - c) a kikötőhelyen és a tengeren felhasznált tüzelőanyag mennyisége típusonként;

- d) a part menti villamosenergia-ellátás révén a hajónak szolgáltatott villamos energia mennyisége;
 - e) a kikötőhelyen és a tengeren felhasznált minden egyes tüzelőanyag-típus esetében a „kúttól a tartályig” számított kibocsátási tényező, az elégetett tüzelőanyag „tartálytól a hajócsavarig” számított kibocsátási tényezői, valamint a különböző fedélzeti tüzelőanyag-fogyasztókhoz kapcsolódóan elszivárgott tüzelőanyagra vonatkozó, a „tartálytól a hajócsavarig” számított kibocsátási tényezők, az összes vonatkozó üvegházhatású gázra kiterjedően;
 - f) a kikötőhelyen és a tengeren felhasznált helyettesítő energiaforrás mennyisége típusonként;
 - g) a hajó jégosztálya, amennyiben a társaság azt kéri, hogy a hajó jégosztálya miatt felhasznált többletenergiát ne vegyék figyelembe a IV. mellékletben meghatározott megfelelési egyenleg kiszámítása tekintetében, a jégosztályok közötti megfelelés megállapításához a Balti-tengeri Környezetvédelmi Bizottság (HELCOM) Balti-tengeren való téli hajózás biztonságáról szóló 25/7. sz. ajánlásának alkalmazása mellett;
 - h) a hajó jégosztálya, a jeges viszonyok melletti hajózás megkezdésének és befejezésének dátuma, időpontja, és a vonatkozó pozíció, a jeges viszonyok melletti hajózás során felhasznált tüzelőanyag minden típusának mennyisége, a jeges viszonyok melletti hajózás során megtett távolság és a jelentési időszak alatti összes út során megtett teljes távolság, amennyiben a társaság azt kéri, hogy a jeges viszonyok melletti hajózás miatt felhasznált többletenergiát ne vegyék figyelembe a IV. mellékletben meghatározott megfelelési egyenleg kiszámítása tekintetében.
- (2) A társaságok az (1) bekezdésben felsorolt információkat és adatokat kellő időben, átlátható módon kötelesek rögzíteni és évente összeállítani, hogy lehetővé tegyék a hitelesítő számára az e rendeletnek való megfelelés hitelesítését.

- (3) A társaságoknak a hitelesítési időszakban január 31-éig hajóspecifikus jelentést (a továbbiakban: a FuelEU jelentés) kell benyújtaniuk a hitelesítőhöz, amely tartalmazza az e cikk (1) bekezdésében említett összes információt, valamint a jelentési időszakra vonatkozó, a 7. cikk (4) bekezdésében említett nyomkövetési adatokat és dokumentációt.
- (4) Amennyiben egy hajót egy társaságtól egy másikra ruháznak át:
- a) az átruházó társaságnak értesítenie kell a hitelesítőt az e cikk (1) bekezdésében említett információkról arra az időszakra vonatkozóan, amely alatt a hajó üzemeltetéséért felelt;
 - b) az átruházás teljesülése napjához a gyakorlatban kivitelezhető lehető legközelebb eső időpontban, de legkésőbb egy hónappal az átruházás teljesülését követően annak a hitelesítőnek, aki az átruházó társaságnál a hajóra irányuló hitelesítési tevékenységeket végezte, hitelesítenie kell az a) pontban említett információkat, és a 16. cikkel összhangban rögzítenie kell azokat a FuelEU adatbázisban; és
 - c) az a) és b) pont sérelme nélkül, azon társaságnak, amely a jelentési időszakban december 31-én a hajó üzemeltetéséért felel, felelős azért, hogy a hajó megfeleljen a 4. és 6. cikkben foglalt követelményeknek azon teljes jelentési időszak alatt, amelyben az átruházásra vagy a többszöri átruházásra sor került.

16. cikk
Hitelesítés és számítás

- (1) A 11., a 12. és a 13. cikkben meghatározott hitelesítést követően a hitelesítőnek értékelnie kell a FuelEU jelentés minőségét, teljességét és pontosságát. E célból a hitelesítőnek fel kell használnia a FuelEU adatbázisban szereplő információkat, beleértve a kikötésekre vonatkozóan, a 6. cikkel összhangban szolgáltatott információkat.
- (2) Amennyiben az (1) bekezdésben említett hitelesítői értékelés a hitelesítőtől elvárható bizonyossággal megállapítja, hogy a FuelEU jelentés nem tartalmaz lényeges valótlanságokat vagy meg nem feleléseket, a hitelesítőnek értesíteni kell az érintett társaságot a hitelesítési jelentésről, amelyben kijelenti, hogy a FuelEU jelentés megfelel e rendeletnek. A hitelesítési jelentésben ismertetni kell minden, a hitelesítő által elvégzett munkával kapcsolatos kérdést.
- (3) Amennyiben a hitelesítői értékelés valótlanságokat vagy e rendeletnek való meg nem feleléseket azonosít be, a hitelesítő köteles erről kellő időben tájékoztatni az érintett társaságot. A társaságnak indokolatlan késedelem nélkül ki kell igazítania a valótlanságokat vagy meg nem feleléseket annak érdekében, hogy a hitelesítési eljárás időben lezárulhasson, és módosított FuelEU jelentést kell benyújtania a hitelesítőnek minden olyan egyéb információval együtt, amely szükséges a feltárt valótlanságok és meg nem felelések kiigazításához. Hitelesítési jelentésében a hitelesítőnek meg kell állapítania, hogy a módosított FuelEU jelentés megfelel-e e rendeletnek. Amennyiben a közölt valótlanságokat vagy meg nem feleléseket nem igazították ki és azok lényeges valótlanságokhoz vezettek, a hitelesítőnek értesítenie kell a társaságot a hitelesítési jelentésről, amelyben megállapítja, hogy a FuelEU jelentés nem felel meg e rendeletnek.

- (4) Az e rendeletnek megfelelő FuelEU jelentés alapján a hitelesítő kiszámítja:
- a) az I. mellékletben meghatározott módszer alkalmazásával az érintett hajó fedélzetén felhasznált energia éves átlagos ÜHG-intenzitását;
 - b) a IV. melléklet A. részében meghatározott képlet alkalmazásával a hajó megfelelési egyenlegét;
 - c) az előző jelentési időszakban tett meg nem felelő kikötések számát, beleértve a rakparthoz kikötve töltött időt is, valamint adott esetben a 6. cikk (9) bekezdésével összhangban a horgonyzóhelyen töltött időt is, a 6. cikkben meghatározott követelményeknek meg nem felelő hajó általi minden egyes kikötés vonatkozásában;
 - d) a hajó fedélzetén felhasznált energia éves mennyiségét, a part menti villamosenergia-ellátás igénybevételeből származó energia kivételével;
 - e) a hajó fedélzetén felhasznált, nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagokból származó energia éves mennyiségét.
- (5) A hitelesítési időszakban március 31-ig a hitelesítőnek értesítenie kell a társaságot a (4) bekezdésben említett információkról, és a FuelEU adatbázisban rögzítenie kell az e rendeletnek megfelelő FuelEU jelentést, a hitelesítési jelentést és a (4) bekezdésben említett információkat.

A FuelEU adatbázisban rögzített valamennyi információt hozzáférhetővé kell tenni az igazgatásért felelős állam számára.

17. cikk

Az illetékes hatóság által végzett további ellenőrzések

- (1) Az igazgatásért felelős állam illetékes hatósága egy adott társaság tekintetében – annak bármely hajóját illetően – a megelőző két jelentési időszakra vonatkozóan, bármely időpontban további ellenőrzéseket végezhet a következők tekintetében:
 - a) az e rendeletnek megfelelő, a 15. és a 16. cikknek megfelelően készített FuelEU jelentés;
 - b) a 16. cikknek megfelelően készített hitelesítési jelentés;
 - c) a hitelesítő által a 16. cikk (4) bekezdésének megfelelően elvégzett számítások.
- (2) Az (1) bekezdésben említett illetékes hatóság kérésére a társaság rendelkezésre bocsát minden olyan szükséges információt vagy dokumentumot, amely lehetővé teszi az illetékes hatóság számára további ellenőrzések elvégzését, és lehetővé teszi a társaság telephelyeihez vagy a hajóhoz való hozzáférést az ilyen további ellenőrzések megkönnyítése érdekében.
- (3) Az e cikk (1) bekezdésében említett illetékes hatóságnak a további ellenőrzésekről jelentést kell kiadnia, amelynek adott esetben tartalmaznia kell a 17. cikk (1) bekezdése c) pontjának alkalmazásával elvégzett, aktualizált számításokat, a megfelelési többlet vagy az előzetes megfelelési többlet aktualizált értékét, valamint a FuelEU bírság aktualizált összegét.

- (4) Ha az e cikk (3) bekezdésében említett további ellenőrzésekre vonatkozó jelentés olyan valótlanságokat, meg nem feleléseket vagy számítási hibákat azonosít be, amely a 4. vagy 6. cikkben foglalt követelményeknek való meg nem felelést, következésképpen pedig FuelEU bírságot eredményez, vagy a már megfizetett FuelEU bírság összegének módosítását eredményezi, az e cikk (1) bekezdésében említett illetékes hatóságnak értesítenie kell az érintett társaságot a FuelEU bírság, illetve a módosított FuelEU bírság megfelelő összegéről. A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a további ellenőrzések tárgyát képező időszakban a hajóért felelős társaság az értesítéstől számított egy hónapon belül megfizesse a FuelEU bírságnak vagy a módosított FuelEU bírságnak megfelelőösszeget, a 23. cikkben foglalt rendelkezésekkel összhangban.
- (5) Az (1) bekezdésben említett illetékes hatóságnak haladéktalanul el kell távolítania a FuelEU adatbázisból annak a hajónak a FuelEU megfeleléségi dokumentumát, amelynek tekintetében a társasága nem fizette meg kellő időben a (4) bekezdésben említett FuelEU bírságokat, továbbá az eltávolítás tényéről kellő időben értesítenie kell az érintett társaságot. Az illetékes hatóság a vonatkozó FuelEU megfeleléségi dokumentumot csak akkor állítja ki újból, amikor a FuelEU bírságnak megfelelő összeg megfizetésre került, feltéve, hogy a társaság teljesíti a FuelEU megfeleléségi dokumentummal való rendelkezésre vonatkozóan e rendeletben meghatározott egyéb feltételeket.
- (6) Az (5) bekezdés nem alkalmazandó azokra a hajókra, amelyeket a hajó üzemeltetésért a további ellenőrzések tárgyát képező időszakban felelős társaságtól eltérő társaságra ruháztak át.

- (7) Az e cikkben említett intézkedéseket, a (3) bekezdésben említett, a további ellenőrzésekre vonatkozó jelentéseket, valamint a FuelEU bírságok megfizetésének igazolását azon jogalanyoknak, akik az említett intézkedéseket végrehajtották, az említett jelentéseket elkészítették vagy az említett kifizetéseket teljesítették, haladéktalanul rögzíteniük kell a FuelEU adatbázisban.

18. cikk

Támogató eszközök és iránymutatás

A Bizottságnak megfelelő nyomonkövetési eszközöket, továbbá iránymutatást és kockázatalapú, célzott eszközöket kell kidolgoznia az e rendelettel kapcsolatos hitelesítési és végrehajtási tevékenységek megkönnyítése és koordinálása céljából. Az ilyen iránymutatást és eszközöket – amennyire ez megvalósítható – a tagállamok, a hitelesítők és a nemzeti akkreditáló testületek rendelkezésére kell bocsátani információmegosztás, valamint e rendelet hathatós érvényesítésének jobb biztosítása céljából.

19.cikk

FuelEU adatbázis és jelentéstétel

- (1) A Bizottságnak létre kell hoznia, működtetnie kell és naprakészen kell tartania egy elektronikus adatbázist az e rendeletnek való megfelelés nyomon követése céljából (a továbbiakban: FuelEU adatbázis). A FuelEU adatbázist a hitelesítési tevékenységekhez kapcsolódó intézkedéseknek, a hajók megfelelési egyenlegének – ideértve a 20. és a 21. cikkben meghatározott rugalmassági mechanizmusok alkalmazását is –, a 6. cikk (5) bekezdésében foglalt kivételek alkalmazásának, valamint a 23. cikk szerint kiszabott FuelEU bírságok megfizetésével és a FuelEU megfeleléségi dokumentum kiállításával kapcsolatos intézkedések nyilvántartására kell használni. Az adatbázisnak hozzáférhetőnek kell lennie a társaságok, a hitelesítők, az illetékes hatóságok és az erre megfelelően felhatalmazott jogalanyok, a nemzeti akkreditáló testületek, az 1406/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel¹ létrehozott Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség és a Bizottság számára, amelyeknek az e rendelet végrehajtása érdekében rájuk háruló felelősségi köröknek megfelelő hozzáférési jogokkal és funkciókkal kell rendelkezniük.
- (2) A FuelEU adatbázisban rögzített vagy módosított elemekről értesíteni kell az azokhoz hozzáféréssel rendelkező jogalanyokat.

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

- (3) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben megállapítja a hozzáférési jogokra vonatkozó szabályokat, valamint a FuelEU adatbázis működési és műszaki specifikációit, ideértve az értesítési szabályokat és a szűrést is. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 29. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

20. cikk

A megfelelési többlet jelentési időszakok közötti tartalékolása és átvétele

- (1) A 16. cikk (4) bekezdésével összhangban elvégzett számítások alapján, amennyiben egy hajó a jelentési időszakban megfelelési többlettel rendelkezik a 4. cikk (2) bekezdésében említett ÜHG-intenzitása vagy adott esetben az 5. cikk (3) bekezdésében említett nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok rész célja tekintetében, a társaság azt ugyanazon hajó következő jelentési időszakra vonatkozó megfelelési egyenlegébe tartalékolás céljából átviheti. A társaságnak a megfelelési többlet következő jelentési időszakra való tartalékolását rögzítenie kell a FuelEU adatbázisban, és ezt a hitelesítőjének jóvá kell hagynia. A társaság a FuelEU megfeleléségi dokumentum kiállítását követően már nem tartalékolhatja a megfelelési többletet.

- (2) A 16. cikk (4) bekezdésével összhangban elvégzett számítások alapján, amennyiben egy hajó esetében a jelentési időszakban megfelelési hiány áll fenn, a társaság a következő jelentési időszakból átveheti az annak megfelelő értékű előzetes megfelelési többletet. Az előzetes megfelelési többletet az adott jelentési időszakban hozzá kell adni a hajó megfelelési egyenlegéhez, a következő jelentési időszakban pedig az előzetes megfelelési többlet 1,1-szeresét le kell vonni ugyanazon hajó megfelelési egyenlegéből. Az előzetes megfelelési többlet nem vehető át:
- a) a 4. cikk (2) bekezdésében meghatározott határértéket több mint 2 %-kal meghaladó, a hajó I. melléklet szerint számított energiafogyasztásával megszorozott érték esetében;
 - b) két egymást követő jelentési időszakban.
- (3) A társaság a hitelesítési időszakban április 30-áig – a hitelesítője általi jóváhagyást követően – köteles rögzíteni az előzetes megfelelési többletet a FuelEU adatbázisban.
- (4) Amennyiben egy hajó a jelentési időszak során nem végez kikötést uniós kikötőben, és az előző jelentési időszakban előzetes megfelelési többletet vett át, az igazgatásért felelős állam illetékes hatóságának a hitelesítési időszakban június 1-jéig értesítenie kell az érintett társaságot a 23. cikk (2) bekezdésében említett – az előzetes megfelelési többlet átvételével eredetileg elkerült – FuelEU bírság összegéről, amelyet meg kell szorozni 1,1-del.

21. cikk

A megfelelések összevonása

- (1) Két vagy több hajó hajónak a 16. cikk (4) bekezdésével összhangban számított, a 4. cikk (2) bekezdésében említett ÜHG-intenzitásra, valamint adott esetben az 5. cikk (3) bekezdésében említett, a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok tekintetében kitűzött rész célra vonatkozó megfelelési egyenlegei összevonható a 4. cikkben és adott esetben az 5. cikk (3) bekezdésében foglalt követelményeknek való megfelelés céljából. Egy hajó megfelelési egyenlege ugyanabban a jelentési időszakban nem vehető figyelembe egynél több összevonásban.

Az ÜHG-intenzitásra vonatkozó cél, valamint a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagokra vonatkozó rész cél tekintetében két külön összevonás alkalmazható.

- (2) A társaságnak a FuelEU adatbázisban rögzítenie kell egyrészt azt, hogy a hajó megfelelési egyenlegét összevonásba kívánja foglalni, másrészt az egyes hajóknak a teljes összevont megfelelési egyenlegből való részesedését, valamint az említett részesedés hitelesítését végző hitelesítőre vonatkozó választást.
- (3) Amennyiben az összevonásban részt vevő hajók két vagy több társaság ellenőrzése alá tartoznak, az összevonás FuelEU adatbázisban nyilvántartott részleteit – ideértve a hajóknak a teljes összevont megfelelési egyenlegből való részesedését, valamint az egyes hajóknak a teljes összevont megfelelési egyenlegből való részesedésének hitelesítését végző hitelesítőre vonatkozó választást is – az összevonásban érintett valamennyi társaságnak validálnia kell a FuelEU adatbázisban.

- (4) Az összevonás csak akkor érvényes, ha a teljes összevont megfelelés pozitív előjelű és a 16. cikk (4) bekezdésének megfelelően elvégzett számítás szerint megfelelési hiánnyal rendelkező hajóknak az összevont megfelelésből való részesedés kiosztását követően nem lesz nagyobb a megfelelési hiányuk, továbbá ha a 16. cikk (4) bekezdésének megfelelően elvégzett számítás szerint megfelelési többlettel rendelkező hajóknak az összevont megfelelésből való részesedés kiosztását követően nem lesz megfelelési hiányuk.
- (5) A 24. cikkben meghatározott kötelezettséget nem teljesítő hajó összevonásba nem foglalható.
- (6) A 20. cikk (1) bekezdése alkalmazandó akkor, ha a teljes összevont megfelelési egyenleg egy adott hajó esetében megfelelési többletet eredményez.
- (7) A 20. cikk (2) bekezdése nem alkalmazandó az összevonásban részt vevő hajóra.
- (8) A választott hitelesítőnek a hitelesítési időszakban április 30-ig rögzítenie kell a FuelEU adatbázisban az összevonás végleges összetételét és az egyes hajóknak a teljes összevont megfelelési egyenlegből való részesedését.

22. cikk

FuelEU megfeleléségi dokumentum

- (1) A hitelesítő a hitelesítési időszakban június 30-áig kiállítja az érintett hajóra vonatkozó FuelEU megfeleléségi dokumentumot, feltéve, hogy – a 20. és a 21. cikk alkalmazása nyomán – a hajó esetében nem áll fenn megfelelési hiány, a hajó nem hajtott végre meg nem felelő kikötést, továbbá teljesíti a 24. cikkben meghatározott kötelezettséget.
- (2) Amennyiben a 23. cikk (2) vagy (5) bekezdésében említett FuelEU bírságok esedékesek, az igazgatásért felelős állam illetékes hatóságának a hitelesítési időszakban június 30-áig ki kell állítania a FuelEU megfeleléségi dokumentumot az érintett hajóra vonatkozóan, feltéve, hogy megfizették a FuelEU bírságoknak megfelelő összeget.
- (3) A FuelEU megfeleléségi dokumentumnak a következő információkat kell tartalmaznia:
 - a) a hajó azonosítása (név, IMO hajóazonosító szám és a lajstromozási kikötő vagy anyakikötő);
 - b) a hajótulajdonos neve, címe és üzleti tevékenységének fő helye;
 - c) a hitelesítő azonosítása;
 - d) az említett dokumentum kiállításának időpontja, érvényességi ideje és a tárgyat képező jelentési időszak.

- (4) A FuelEU megfelelési dokumentum a jelentési időszak végét követő 18 hónapig érvényes, vagy addig, ameddig új FuelEU megfelelési dokumentum kerül kiállításra, attól függően, hogy melyik a korábbi időpont.
- (5) A hitelesítőnek vagy adott esetben az igazgatásért felelős állam illetékes hatóságának a kiadott FuelEU megfelelési dokumentumot haladéktalanul rögzítenie kell a FuelEU adatbázisban.
- (6) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza a FuelEU megfelelési dokumentum mintáit, ideértve az elektronikus formanyomtatványokat is. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 29. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó-bizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

23. cikk

FuelEU bírságok

- (1) A hitelesítőnek – a 16. cikk (4) bekezdése szerint elvégzett számítások alapján, valamint a 20. és a 21. cikk esetleges alkalmazását követően – a hitelesítési időszakban május 1-je előtt rögzítenie kell a FuelEU adatbázisban a hajó hitelesített megfelelési egyenlegeit a 4. cikk (2) bekezdésében említett ÜHG-intenzitás, valamint adott esetben az 5. cikk (3) bekezdésében említett, a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagokra vonatkozó rész cél tekintetében.

Ha egy hajó megfelelési hiánnyal rendelkezik az 5. cikk (3) bekezdésében említett, a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagokra vonatkozó rész cél tekintetében, a FuelEU bírságot a IV. melléklet B. részében megadott képlet alapján kell kiszámítani.

- (2) Az adott társaság tekintetében az igazgatásért felelős állam biztosítja, hogy a társaságok bármely olyan hajójával összefüggésben, amely esetében a hitelesítési időszakban június 1-jén a 4. cikk (2) bekezdésében említett ÜHG-intenzitás, vagy adott esetben az 5. cikk (3) bekezdésében említett, a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagokra vonatkozó rész cél tekintetében megfelelési hiány áll fenn, az illetékes hatósága általi esetleges validálás után, a hitelesítési időszakban június 30-ig a IV. melléklet B. részében megadott képletek alkalmazásával kiszámított FuelEU bírságnak megfelelő összeget megfizesse. Ha valamely hajó esetében kettő vagy több egymást követő jelentési időszak tekintetében áll fenn megfelelési hiány, az említett összeget meg kell szorozni $1 + (n-1)/10$ -zel, ahol n azon egymást követő jelentési időszakok száma, amelyek tekintetében a társasággal szemben az említett hajóval összefüggésben a FuelEU bírságot kiszabták.
- (3) Az adott társaság tekintetében az igazgatásért felelős állam biztosítja, hogy a társaság bármely, a 20. cikk (4) bekezdésében említett helyzetben lévő hajójával összefüggésben a hitelesítési időszakban június 30-ig az említett bekezdésnek megfelelően küldött értesítésben szereplő FuelEU bírságnak megfelelő összeget megfizesse.
- (4) A hitelesítőnek – adott esetben a 16. cikk (4) bekezdése szerint elvégzett számítások alapján – a hitelesítési időszakban május 1-je előtt rögzítenie kell a 6. cikkben meghatározott követelményeknek meg nem felelő hajók által a rakparthoz kikötve eltöltött órák teljes számát a FuelEU adatbázisban.

- (5) Az adott társaság tekintetében az igazgatásért felelős állam biztosítja, hogy a társaság valamennyi, legalább egy meg nem felelő kikötést végzett hajójával összefüggésben – az illetékes hatósága általi esetleges validálás után – a hitelesítési időszakban június 30-ig a FuelEU bírságnak megfelelő összeget megfizesse, amely összeg 1,5 EUR-nak és a kikötőben horgonyzó hajó megállapított teljes villamosenergia-igényének, valamint a 6. cikkben meghatározott követelményeknek meg nem felelve a kikötőben horgonyozva eltöltött órák (a legközelebbi egész órára kerekített) teljes számának a szorzata.
- (6) A tagállamoknak nemzeti szinten rendelkezniük kell az ahhoz szükséges jogi és közigazgatási kerettel, hogy a FuelEU bírságok kiszabására, megfizetésére és beszedésére vonatkozó kötelezettségek teljesítése biztosított legyen.
- (7) Az e cikkben említett intézkedéseket, valamint a FuelEU bírságok megfizetésének igazolását azon jogalanyoknak, akik az említett intézkedéseket végrehajtották vagy az említett kifizetéseket teljesítették, haladéktalanul rögzíteniük kell a FuelEU adatbázisban.
- (8) A FuelEU bírságok megfizetéséért továbbra is a társaság felelős, azon lehetőség sérelme nélkül, hogy a társaság a hajót kereskedelmi céllal üzemeltetőkkel olyan szerződéseket kössön, amelyek előírják, hogy a hajót kereskedelmi céllal üzemeltetők felelőssége megtéríteni a társaság részére a FuelEU bírságok összegét, amennyiben a tüzelőanyag megvásárlásáért vagy a hajó üzemeltetéséért a hajót kereskedelmi céllal üzemeltető viseli a felelősséget. E bekezdés alkalmazásában a hajó üzemeltetése a szállított rakománynak, az útvonalnak és a hajó sebességének a meghatározását jelenti.

- (9) A FuelEU bírságok megfizetéséért továbbra is a társaság felelős, azon lehetőség sérelme nélkül, hogy a társaság a tüzelőanyag-szállítókkal olyan szerződéseket kössön, amelyek előírják, hogy a tüzelőanyag-szállítók felelőssége megtéríteni a társaság részére a FuelEU bírságok összegét.
- (10) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 28. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy módosítsa a IV. mellékletet az említett melléklet B. részében szereplő táblázat 7. cellájában és adott esetben 14. cellájában megadott és az e cikk (1) bekezdésében említett képletben használt tényezőnek az energiaköltségek alakulása alapján történő kiigazítása, valamint az e cikk (5) bekezdésében meghatározott szorzótényezőnek a villamos energia uniós átlagköltségének az indexálása alapján történő módosítása céljából.
- (11) A tagállamoknak törekednek annak biztosítására, hogy a FuelEU bírságokból származó bevételt vagy az annak megfelelő pénzügyi értéket a megújuló és az alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengerhasznosítási ágazatban való gyors elterjesztésének és használatának a támogatására fordítsák, ösztönözve a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagoknak a tengerhasznosítási ágazat számára nagyobb mennyiségben történő előállítását, elősegítve megfelelő tüzelőanyag-ellátó létesítményeknek vagy a part menti villamosenergia-ellátás megfelelő infrastruktúrájának a kiépítését a kikötőkben, valamint a jelentős kibocsátáscsökkentés elérése érdekében támogatva a leginnovatívabb technológiák flottaszintű kifejlesztését, tesztelését és alkalmazását.

A tagállamok 2030. június 30-ig, majd azt követően ötévente jelentést tesznek közzé a FuelEU bírságokból származó bevételnek az ilyen jelentés évét megelőző öt éves időszakban történő felhasználásáról, beleértve a kedvezményezettek, valamint az első albekezdésben felsorolt célkitűzésekkel kapcsolatos kiadások szintjére vonatkozó információkat is.

24. cikk

Az érvényes FuelEU megfeleléségi dokumentummal való rendelkezésre vonatkozó kötelezettség

- (1) A hitelesítési időszakban június 30-ig a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőben kikötő, a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe érkező, ott tartózkodó vagy onnan induló, vagy a kapcsolódó jelentési időszak során utakat teljesítő hajóknak érvényes FuelEU megfeleléségi dokumentummal kell rendelkezniük.
- (2) Az érintett hajóra vonatkozóan a 22. cikkel összhangban kiállított FuelEU megfeleléségi dokumentum szolgál bizonyítékkul az e rendeletnek való megfelelésre.

25. cikk

Érvényesítés

- (1) A tagállamok megállapítják az e rendelet megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és meghoznak minden szükséges intézkedést ezek végrehajtására. Az előírt szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük. A tagállamok az említett szabályokról és intézkedésekről értesítik a Bizottságot, és haladéktalanul értesítik a Bizottságot az e szabályokat és intézkedéseket érintő minden későbbi módosításról is.

- (2) Minden tagállam gondoskodik arról, hogy a joghatósága alá tartozó kikötőben tartózkodó hajónak a 2009/16/EK irányelvvel összhangban elvégzett ellenőrzése során ellenőrizték azt is, hogy a hajó rendelkezik-e érvényes FuelEU megfeleléségi dokumentummal.
- (3) Amennyiben egy hajó két vagy több egymást követő jelentési időszakon keresztül nem teljesíti a 24. cikkben meghatározott kötelezettséget, és más végrehajtási intézkedések nem biztosítják az e rendeletnek való megfelelést, az útiterv szerinti kikötő szerinti tagállam illetékes hatósága – miután lehetőséget adott az érintett társaságnak észrevételei megtételére – kiutasítási határozatot bocsáthat ki a hajóra vonatkozóan, amennyiben az nem az említett tagállam lobogója alatt közlekedik. Amennyiben az útiterv szerinti kikötő szerinti tagállam illetékes hatósága úgy dönt, hogy kiutasítási határozatot bocsát ki, e határozatról a FuelEU adatbázison keresztül értesítenie kell a Bizottságot, a többi tagállamot és az érintett lobogó szerinti államot. Minden tagállam – azon tagállam kivételével, amelynek lobogója alatt a hajó közlekedik – megtagadja a kiutasítási határozat hatálya alá tartozó hajónak a kikötőbe való belépését mindaddig, amíg a társaság nem teljesíti kötelezettségeit. Amennyiben egy hajó két vagy több egymást követő jelentési időszak tekintetében nem teljesítette a 24. cikkben meghatározott kötelezettséget és belép azon tagállam egyik kikötőjébe, amelynek lobogója alatt közlekedik, az érintett tagállam – miután lehetőséget biztosított az érintett társaságnak észrevételei megtételére – az alatt az időtartam alatt, amíg a hajó a tagállam valamely kikötőjében tartózkodik, elrendeli a lobogó alatti hajó visszatartását mindaddig, amíg a társaság nem teljesíti kötelezettségeit.

- (4) Az érintett társaságnak meg kell erősítenie, hogy teljesíti az érvényes FuelEU megfelelési dokumentummal való rendelkezésre vonatkozó kötelezettséget, mégpedig az érvényes FuelEU megfelelési dokumentumnak a kiutasítási határozatot kibocsátó illetékes nemzeti hatósághoz való bejelentése útján. Ez a bekezdés nem érinti a veszélyhelyzetben lévő hajókra alkalmazandó nemzetközi jogi rendelkezéseket.
- (5) A valamely tagállam által egy adott hajóval szemben alkalmazott szankciókról a FuelEU adatbázison keresztül értesíteni kell a Bizottságot, a többi tagállamot és az érintett lobogó szerinti államot.

26. cikk

A felülvizsgálathoz való jog

- (1) A társaságoknak jogukban áll kérelmezni a hitelesítő által e rendelet alapján nekik címzett számítások és intézkedések felülvizsgálatát, beleértve a 22. cikk (1) bekezdése szerinti FuelEU megfelelési dokumentum kiállításának megtagadását is.

A felülvizsgálati kérelmet a hitelesítő által a számítás eredményéről vagy az intézkedésről küldött értesítéstől számított egy hónapon belül kell benyújtani azon tagállam illetékes hatóságához, amelyben a hitelesítőt akkreditálták.

- (2) Az e rendelet alapján valamely tagállam illetékes hatósága által hozott határozatokat az említett illetékes hatóság szerinti tagállam bíróságai vizsgálhatják felül.

27. cikk

Illetékes hatóságok

A tagállamok kijelölnék egy vagy több, e rendelet alkalmazásáért és érvényesítéséért felelős illetékes hatóságot (a továbbiakban: illetékes hatóságok), és ezek nevét és elérhetőségi adatait közlik a Bizottsággal. A Bizottság a honlapján közzéteszi az illetékes hatóságok jegyzékét.

VI. fejezet

Felhatalmazáson alapuló és végrehajtási hatáskörök és záró rendelkezések

28. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

- (1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit ez a cikk határozza meg.
- (2) A Bizottságnak a 4. cikk (4) bekezdésében, az 5. cikk (7) bekezdésében, a 6. cikk (6) bekezdésében, a 14. cikk (5) bekezdésében és a 23. cikk (10) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása határozatlan időre szól ... [e rendelet hatálybalépésének időpontja]-tól/től kezdődő hatállyal.

- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 4. cikk (4) bekezdésében, az 5. cikk (7) bekezdésében, a 6. cikk (6) bekezdésében, a 14. cikk (5) bekezdésében és a 23. cikk (10) 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.
- (4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban megállapított elvekkel összhangban konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.
- (5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.
- (6) A 4. cikk (4) bekezdése, az 5. cikk (7) bekezdése, a 6. cikk (6) bekezdése, a 14. cikk (5) bekezdése és a 23. cikk (10) 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.

29. cikk
A bizottsági eljárás

- (1) A Bizottságot a 2099/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel¹ létrehozott, a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 4. cikkét kell alkalmazni.
- (3) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni. Ha a bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

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

30. cikk

Jelentések és felülvizsgálat

- (1) A Bizottság ... [egy évvel e rendelet kihirdetését követően]-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, amelyben megvizsgálja az e rendelet és az (EU) 2015/757 rendelet, illetve bármely más ágazati jogi aktus közötti kölcsönhatást és konvergenciát. Az említett jelentéshez adott esetben jogalkotási javaslat is társulhat.
- (2) A Bizottság 2027. december 31-ig, majd azt követően legkésőbb ötévente jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a következőkről készített értékelés eredményeiről: e rendelet működése, többek között a piaci torzulások vagy a kikötők kikerülésének esetleges hatásai; a tengeri szállítás keretében használt kibocsátásmentes technológiák és azok piacának a fejlődése, valamint a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok, illetve a part menti villamosenergia-ellátás – ideértve azt is, amikor azt a horgonyzóhelyen veszik igénybe –, technológiáinak és azok piacának a fejlődése; a FuelEU bírságokból származó bevétel felhasználása; valamint e rendelet hatása az uniós tengerhasznosítási ágazat versenyképességére.

Az említett jelentésben a Bizottság többek között a következőket mérlegeli:

- a) e rendelet tárgyi és földrajzi hatálya, a 2. cikk (1) bekezdésében említett, a bruttó tonnatartalomra vonatkozó küszöbérték csökkentése tekintetében vagy a 2. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett, a hajók által harmadik országokba irányuló, illetve harmadik országokból kiinduló utakon felhasznált energiamennyiség hányadának növelése tekintetében;

- b) a 4. cikk (2) bekezdésében említett határérték, az (EU) 2021/1119 rendeletben meghatározott célkitűzések elérését célozva;
- c) azon hajótípusok és -méret, amelyekre a 6. cikk (1) bekezdése alkalmazandó, valamint a 6. cikk (1) bekezdésében említett kötelezettségek kiterjesztése a horgonyzó hajókra;
- d) a 6. cikk (5) bekezdésében meghatározott kivételek;
- e) a part menti villamosenergia-ellátás révén szolgáltatott villamos energia elszámolása az I. melléklet szerint és a II. mellékletben meghatározott, az említett villamos energiával összefüggő, a „kúttól a tartályig” számított kibocsátási tényező;
- f) annak lehetősége, hogy e rendelet hatálya alá vonják a jelentős dekarbonizációs potenciállal rendelkező legfenntarthatóbb és leginnovatívabb tüzelőanyag-technológiákat szolgáló külön mechanizmusokat egy világos és kiszámítható jogi keret létrehozása, valamint az ilyen tüzelőanyag-technológiák piacának fejlesztése és e technológiák alkalmazásának ösztönzése érdekében;
- g) azon hajók megfelelési egyenlegének a IV. és V. mellékletben meghatározottak szerinti kiszámítása, amelyek a jeges viszonyok melletti hajózás miatt felhasznált többletenergia kizárását kérik, valamint az említett rendelkezések érvényességének esetleges meghosszabbítása 2034. december 31. után;
- h) a szélenergia figyelembevételének lehetősége a fedélzeten felhasznált energia ÜHG-intenzitásának az I. mellékletben meghatározottak szerinti kiszámítása és a megfelelési egyenlegnek a IV. mellékletben meghatározottak szerinti kiszámítása során, feltéve, hogy rendelkezésre áll egy ellenőrizhető módszer a szélmeghajtással előállított energia nyomon követésére és elszámolására;

- i) új ÜHG-kibocsátáscsökkentési technológiák – például a fedélzeti szén-dioxid-leválasztás – figyelembevételének lehetősége a fedélzeten felhasznált energia ÜHG-intenzitásának az I. mellékletben meghatározott és a megfelelési egyenleg IV. mellékletben meghatározott kiszámítása során, feltéve, hogy rendelkezésre áll egy ellenőrizhető módszer a leválasztott szén-dioxid nyomon követésére és elszámolására;
- j) e rendelet további elemekkel való kiegészítésének lehetősége, különös tekintettel a koromkibocsátásra;
- k) a társaságoknak az e rendeletben meghatározott követelmények megkerülésére irányuló kísérleteivel szembeni intézkedések iránti szüksége.

A Bizottság adott esetben mérlegeli, hogy az említett jelentéshez mellékeljen-e az e rendelet módosítására irányuló javaslatot.

- (3) A Bizottság a (2) bekezdésben előírt jelentésben értékeli e rendeletnek a tengerhasznosítási ágazatban – többek között az ágazatban dolgozó munkaerőre– kifejtett társadalmi hatásait.

- (4) A (2) bekezdésben említett jelentés elkészítésekor a Bizottságnak meg kell fontolnia, hogy e rendelet végrehajtása milyen mértékben biztosította az abban foglalt célkitűzések megvalósítását, és milyen mértékben befolyásolta a tengerhasznosítási ágazat versenyképességét. Az említett jelentésben a Bizottságnak azt is meg kell fontolnia, hogy miként kapcsolódik e rendelet más uniós jogi aktusokhoz, és meg kell jelölnie valamennyi olyan rendelkezést, amely aktualizálható és egyszerűsíthető, továbbá azokat a fellépési lehetőségeket és intézkedéseket, amelyekre a tengerhasznosítási ágazatra nehezedő összes költségnyomás csökkentése érdekében került vagy kerülhetne sor. Az e rendelet hatékonyságára vonatkozó bizottsági elemzés részeként a jelentésben értékelni kell azt is, hogy mekkora terheket ró e rendelet a vállalkozásokra.

A Bizottság az első albekezdésben említett jelentés következtetéseinek fényében mérlegeli, hogy adott esetben szükséges-e az említett jelentéshez az e rendelet módosítására irányuló javaslatot mellékelni.

- (5) Abban az esetben, ha az IMO a tüzelőanyagokra vonatkozó globális ÜHG-kibocsátási szabványt vagy a hajók által a fedélzeten felhasznált energia ÜHG-intenzitására vonatkozó globális határértékeket fogad el, a Bizottság haladéktalanul jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. Az említett jelentésben a Bizottság megvizsgálja az említett globális intézkedés ambíciószintjét a Párizsi Megállapodás célkitűzéseinek fényében, továbbá általános környezeti integritását. Megvizsgálja ezenkívül az e rendeletnek az említett globális intézkedéshez való esetleges hozzáigazításával vagy összehangolásával kapcsolatban felmerülő kérdéseket, beleértve azt is, hogy el kell kerülni a tengeri szállításból származó ÜHG-kibocsátások szabályozásának megkettőzését mind uniós, mind nemzetközi szinten.

Az említett jelentést adott esetben az e rendelet módosítására irányuló olyan jogalkotási javaslat is kísérheti, amely összhangban áll az uniós gazdaság egészére vonatkozó ÜHG-kibocsátási kötelezettségvállalásokkal, valamint az uniós éghajlat-politikai fellépés környezeti integritása és hatékonysága megőrzésére irányuló céllal.

- (6) A Bizottság nyomon követi e rendelet végrehajtását a tengeri szállítással kapcsolatban, különösen az előírások megkerülését célzó magatartás felderítése érdekében az ilyen magatartás korai szakaszban történő megelőzése céljából, továbbá a legkülső régiók tekintetében is.

A nyomon követés eredményeinek tükröződnie kell a 2003/87/EK irányelv 3gg. cikkének (3) bekezdésében említett kétévenkénti jelentésben.

31. cikk

A 2009/16/EK irányelv módosítása

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

- „51. Az (EU) 2023/... európai parlamenti és tanácsi rendelet⁺⁺ alapján kiállított FuelEU megfeleléségi dokumentum.

* Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/... rendelete (...) a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri szállításban való alkalmazásáról, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról (HL L ...).”

+ HL: Kérjük, illesszék be a szövegbe az ezen dokumentumban (PE-CONS 26/23 – 2021/0210(COD)) található rendelet számát, valamint illesszék be a lábjegyzetbe a rendelet számát, dátumát és a közzétételére vonatkozó hivatkozást.

32. cikk
Hatálybalépés

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

Ez a rendelet 2025. január 1-jétől alkalmazandó, kivéve a 8. és a 9. cikket, amelyek 2024. augusztus 31-től alkalmazandók.

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

Kelt ...,

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

I. MELLÉKLET

A hajók fedélzetén felhasznált energia ÜHG-intenzitásának
megállapítására vonatkozó módszertan

Az 1. sz. egyenletként hivatkozott következő képlet szolgál a hajók fedélzetén felhasznált energia ÜHG-intenzitásának kiszámítására:

$\text{ÜHG – intenzitás} \left[\frac{\text{gCO}_{2\text{eq}}}{\text{MJ}} \right] = f_{\text{wind}} \times (\text{WtT} + \text{TtW}) \text{ 1. sz. egyenlet}$	
WtT	$\frac{\sum_i^n \text{fuel} M_i \times \text{CO}_{2\text{eq WtT},i} \times \text{LCV}_i + \sum_k^c E_k \times \text{CO}_{2\text{eq electricity},k}}{\sum_i^n \text{fuel} M_i \times \text{LCV}_i \times \text{RWD}_i + \sum_k^c E_k}$
TtW	$\frac{\sum_i^n \text{fuel} \sum_j^{\text{m engine}} M_{i,j} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{\text{slip } j} \right) \times (\text{CO}_{2\text{eq,TtW},i,j}) + \left(\frac{1}{100} C_{\text{slip } j} \times \text{CO}_{2\text{eq TtW,slip},i,j} \right) \right]}{\sum_i^n \text{fuel} M_i \times \text{LCV}_i \times \text{RWD}_i + \sum_k^c E_k}$
f_{wind}	A széllel segített meghajtásra vonatkozó jutalmazási tényező

Az 1. sz. egyenlet céljára használt különböző kifejezéseket és jelöléseket az alábbi táblázat tartalmazza:

Kifejezés	Magyarázat
i	A jelentési időszakban a hajóra szállított tüzelőanyagok típusára vonatkozó mutató
j	A hajó fedélzetén lévő tüzelőanyag-égetőegységek mutatója E rendelet alkalmazásában tüzelőanyag-égetőegységnek tekintendők a főgép(ek), a segédgép(ek), a kazánok, a tüzelőanyag-cellák és a hulladékégetők
k	A part menti villamosenergia-ellátási csatlakozási pontokra vonatkozó mutató
n	A jelentési időszakban a hajóra szállított tüzelőanyagok típusának teljes száma
c	A part menti villamosenergia-ellátási csatlakozási pontok teljes száma
m	A tüzelőanyag-égetőegységek teljes száma
$M_{i,j}$	A j tüzelőanyag-égetőegységben elégetett i tüzelőanyag tömege [gFuel]
E_k	A hajóra szállított villamos energia k part menti villamosenergia-ellátási csatlakozási pontonként [MJ]
$CO_{2eqWt,i}$	Az i tüzelőanyag "a kútból a tartályig" (WtT) számított ÜHG-kibocsátási tényezője [gCO _{2eq} /MJ]
$CO_{2eqelectricity,k}$	A kikötőhelyen horgonyzó hajóra szállított villamos energiával összefüggő WtT ÜHG-kibocsátási tényező k part menti villamosenergia-ellátási csatlakozási pontonként [gCO _{2eq} /MJ]
LCV_i	Az i tüzelőanyag alsó fűtőértéke [MJ/gFuel]
RWD_i	Amennyiben az i tüzelőanyag nem biológiai eredetű, a 2025. január 1-jétől 2033. december 31-ig tartó időszakra 2-es jutalmazási tényezőt lehet alkalmazni. Egyéb esetekben $RWD_i = 1$.
C_{slipj}	Az el nem égetett tüzelőanyag együtthatója a j tüzelőanyag-égetőegység által elégetett i tüzelőanyag tömegének százalékában [%]. C_{slip} tartalmazza az illékony és a szivárgás okozta kibocsátást

Kifejezés	Magyarázat
$C_{fCO_2,i,j}$, $C_{fCH_4,i,j}$, $C_{fN_2O,i,j}$	"tartálytól a hajócsavarig" (TtW) számított ÜHG-kibocsátási tényezők a j tüzelőanyag-égetőegységben elégetett i tüzelőanyag szerint [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq,TtWi,j}$	A j tüzelőanyag-égetőegységben elégetett i tüzelőanyag TtW szén-dioxid-egyenértékben mért kibocsátása [gCO _{2eq} /gFuel] $CO_{2eq,TtWi,j} = (C_{fCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{fCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{fN_2O,j} \times GWP_{N_2O})_i$ 2. sz. egyenlet
$C_{sfCO_2,i,j}$, $C_{sfCH_4,i,j}$, $C_{sfN_2O,i,j}$	TtW ÜHG-kibocsátási tényezők a j tüzelőanyag-égetőegység felé elszivárgott i tüzelőanyag szerint [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq,TtWslip,i,j}$	A j tüzelőanyag-égetőegység felé elszivárgott i tüzelőanyag TtW szén-dioxid-egyenértékben mért kibocsátása [gCO _{2eq} /gFuel] $CO_{2eq,TtWslip,i,j} = (C_{sfCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{sfCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{sfN_2O,j} \times GWP_{N_2O})_i$ Ahol: $C_{sf CO_2}$, és $C_{sf N_2O}$, = 0. $C_{sfCH_4j} = 1$.
GWP_{CO_2} , GWP_{CH_4} , GWP_{N_2O}	CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O globális felmelegedési potenciál 100 év alatt, amelyet az (EU) 2018/2001 irányelv V. melléklete C. részének 4. pontja határoz meg

E rendelet alkalmazásában az 1. sz. egyenlet számlálójában lévő $\sum_k^c E_k \times \text{CO}_{2\text{eq_electricity},k}$ kifejezés értéke nulla.

Az $[M_i]$ meghatározásának módszere

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 nyomonkövetési módszertan alapján jelentett mennyiség figyelembevételével kell meghatározni.

A WtT ÜHG-kibocsátási tényezők meghatározásának módszere

A WtT-kibocsátást az e mellékletben szereplő módszertan alapján kell meghatározni az 1. sz. egyenletben foglaltak szerint.

A $(\text{CO}_{2\text{eq_WtT},i})$ WtT ÜHG-kibocsátási tényezők alapértelmezett értékeit a II. melléklet tartalmazza.

Fosszilis tüzelőanyagok esetében csak a II. mellékletben szereplő alapértelmezett értékeket lehet alkalmazni.

A tényleges értékek csak akkor használhatók, ha tanúsították azokat a Bizottság által az (EU) 2018/2001 irányelv 30. cikkének (5) és (6) bekezdésével összhangban a bioüzemanyagokra, a biogázra, a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagokra és a széntartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagokra vonatkozóan elismert rendszer keretében, vagy adott esetben a megújuló gázok és a földgáz, valamint a hidrogén belső piacára vonatkozó uniós jogi aktusok megfelelő rendelkezéseinek megfelelően, az e rendelet 10. cikke (4) bekezdésének alkalmazásában.

Tüzelőanyagok szállítójegye (a továbbiakban: BDN)

A MARPOL-egyezmény VI. mellékletének hatályos szabályai előírják a BDN kötelező használatát és pontosan meghatározzák az abban feltüntetendő információkat.

E rendelet alkalmazásában:

1. A fedélzeten felhasznált, a fosszilis tüzelőanyagoktól eltérő tüzelőanyagokat is tartalmazó BDN-eket az említett tüzelőanyagokra vonatkozóan a következő információkkal kell kiegészíteni:
 - Alsó fűtőérték [MJ/g],
 - A bioüzemanyagok esetében az (EU) 2018/2001 irányelv V. mellékletének C. részében és VI. mellékletének B. részében meghatározott módszertanoknak megfelelően megállapított E értékek [$\text{gCO}_2\text{eq/MJ}$] és bizonyíték arra, hogy az említett üzemanyagok megfelelnek az említett irányelvben meghatározott szabályoknak, a tüzelőanyag előállítási módjának megadásával,
 - A fosszilis tüzelőanyagoktól és bioüzemanyagoktól eltérő tüzelőanyagok esetében a WtT ÜHG-kibocsátási tényező [$\text{gCO}_2\text{eq/MJ}$] és a tüzelőanyag előállítási módját megjelölő kapcsolódó tanúsítvány.

2. [Termékek keverése esetén az e rendeletben előírt információkat minden egyes termékre vonatkozóan meg kell adni].

Villamos energia szállítójegye (a továbbiakban: EDN)

E rendelet alkalmazásában a hajóra szállított villamos energia vonatkozó EDN-jeinek legalább a következő információkat kell tartalmaznia:

1. szállító: név, cím, telefonszám, e-mail-cím, képviselő
2. fogadó hajó: IMO hajóazonosító szám (MMSI), hajó neve, hajó típusa, lobogó, hajó képviselője
3. kikötő: név, hely (LOCODE), terminál/kikötőhely
4. part menti villamosenergia-ellátási csatlakozási pont: a csatlakozási pont adatai
5. a part menti villamosenergia-ellátásra való rácsatlakozás ideje: a kezdés/befejezés dátuma/időpontja
6. szolgáltatott energia: az ellátási ponthoz rendelt teljesítményrészlet (adott esetben) [kW], a számlázási időszak villamosenergia-fogyasztása (kWh), a csúcsteljesítményre vonatkozó információ (ha rendelkezésre áll),
7. fogyasztásmérés,

A TtW ÜHG-kibocsátási tényezők meghatározásának módszere

A TtW-kibocsátást az e mellékletben szereplő módszertan alapján kell meghatározni az 1. sz. és 2. sz. egyenletben foglaltak szerint.

A ($\text{CO}_{2\text{eq,TtW,j}}$) TtW ÜHG-kibocsátási tényezők alapértelmezett értékeit a II. melléklet tartalmazza .

A 8. cikkben említett nyomonkövetési tervvel összhangban és a hitelesítő értékelését követően az adott társaság más módszereket, például a $\text{CO}_{2\text{eq}}$ közvetlen mérését vagy laboratóriumi vizsgálatokat is alkalmazhat a 10. cikk (5) bekezdésének alkalmazásában, ha azok összességében növelik a számítás pontosságát.

A TtW illékony és szivárgás okozta kibocsátás meghatározásának módszere

Illékony és szivárgás okozta kibocsátás az azon tüzelőanyag-mennyiség által okozott kibocsátás, amely nem jut el az égetőegység égetőkamrájába, vagy amelyet a tüzelőanyag-égetőegység nem éget el, mert nem ég el, kiszellőzik vagy kiszivárog a rendszerből. E rendelet alkalmazásában az illékony és a szivárgás okozta kibocsátásokat a tüzelőanyag-égetőegység által felhasznált tüzelőanyag tömegének százalékában kell figyelembe venni. Az alapértelmezett értékeket a II. melléklet tartalmazza.

A széllel segített meghajtáshoz kapcsolódó jutalmazási tényezők meghatározásának módszerei

Amennyiben a fedélzetre széllel segített meghajtást telepítettek, a következők szerint meghatározott jutalmazási tényezőt lehet alkalmazni:

A széllel segített meghajtásra vonatkozó jutalmazási tényező – WIND (f_{wind})	$\frac{P_{Wind}}{P_{Prop}}$
0,99	0,05
0,97	0,1
0,95	$\geq 0,15$

Ahol:

- P_{Wind} a széllel segített meghajtórendszerek rendelkezésre álló tényleges teljesítménye, amely $f_{eff} * P_{eff}$ értékének felel meg, az innovatív energiahatékonysági technológiák által az új hajókra vonatkozóan elért energiahatékonysági mutató (a továbbiakban: EEDI) és a meglévő hajókra vonatkozóan elért energiahatékonysági mutató (a továbbiakban: EEXI) kiszámítása és ellenőrzése céljából történő kezeléséről szóló 2021. évi iránymutatás (MEPC.1/Circ.896) szerint számítva;

- P_{Prop} a hajó meghajtóteljesítménye, amely az EEDI számítási módszeréről szóló 2018. évi iránymutatások (a módosított MEPC.364(79) sz. IMO-határozat) és az EEXI számítási módszeréről szóló 2021. évi iránymutatások (MEPC.333(76) sz. IMO-határozat) szerinti P_{ME} értékének felel meg. Amennyiben tengelymotor(oka)t telepítettek: $P_{\text{Prop}} = P_{\text{ME}} + P_{\text{PTI(i),shaft}}$.

A hajó ÜHG-intenzitásmutatóját ezután az 1. sz. egyenlet eredménye és a jutalmazási tényező szorzataként kell kiszámítani.

II. MELLÉKLET

Alapértelmezett kibocsátási tényezők

Az e rendelet I. mellékletében említett ÜHG-intenzitásmutató meghatározásához az alábbi táblázatban szereplő alapértelmezett kibocsátási tényezőket kell használni, kivéve, ha a társaságok e rendelet 10. cikke (4) és (5) bekezdésének alkalmazásában eltérnek ezektől az alapértelmezett kibocsátási tényezőktől.

Az alábbi táblázatban:

- TBM: mérendő mennyiség,
- N/A: nem áll rendelkezésre,
- Kötőjel: nem alkalmazandó,
- Az E meghatározása az (EU) 2018/2001 irányelv V. mellékletének C. részében és VI. mellékletének B. részében meghatározott módszertan alapján történik.

Ha egy cellában TBM vagy N/A szerepel, a tüzelőanyag-osztály ugyanabban az oszlopban feltüntetett legmagasabb alapértelmezett értékét kell használni, kivéve, ha a 10. cikknek megfelelően igazoltak egy konkrét értéket.

Amennyiben egy adott tüzelőanyag-osztály esetében az ugyanabban az oszlopban szereplő összes cellában TBM vagy N/A szerepel, a fosszilis tüzelőanyagok legkedvezőtlenebb előállítási módjának alapértelmezett értékét kell használni, kivéve, ha a 10. cikknek megfelelően igazoltak egy konkrét értéket. Ez a szabály nem alkalmazandó a 9. oszlopra, ahol a TBM vagy N/A a tüzelőanyag-fogyasztó tekintetében rendelkezésre nem álló értékekre vonatkozik. Alapértelmezett érték hiányában a 10. cikk (5) bekezdése értelmében vett tanúsított értéket kell alkalmazni.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
Tüzelőanyag- osztály	Az előállítási mód neve	LCV $\left[\frac{\text{MJ}}{\text{g}}\right]$	$\text{CO}_{2\text{eq WtT}}$ $\left[\frac{\text{gCO}_2\text{eq}}{\text{MJ}}\right]$	Tüzelőanyag- égetőegység osztálya	$C_{f\text{CO}_2}$ $\left[\frac{\text{gCO}_2}{\text{gFuel}}\right]$	$C_{f\text{CH}_4}$ $\left[\frac{\text{gCH}_4}{\text{gFuel}}\right]$	$C_{f\text{N}_2\text{O}}$ $\left[\frac{\text{gN}_2\text{O}}{\text{gFuel}}\right]$	C_{slip} A gép által felhasznált tüzelőanyag tömegének %- ában
Fosszilis	HFO ISO 8217 RME-től RMK-ig terjedő fokokozatok	0,0405	13,5	ÖSSZES ICE	3,114	0,00005	0,00018	–
	LFO ISO 8217 RMA-tól RMD-ig terjedő fokokozatok	0,041	13,2	ÖSSZES ICE	3,151	0,00005	0,00018	–
	MDO MGO ISO 8217 DMX-től DMB-ig terjedő fokokozatok	0,0427	14,4	ÖSSZES ICE	3,206	0,00005	0,00018	–

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
Fosszilis	Cseppfolyósított földgáz (LNG)	0,0491	18,5	LNG Otto (vegyes üzem, közepes sebesség)	2,750	0	0,00011	3,1
				LNG Otto (vegyes üzem, alacsony sebesség)				1,7
				LNG dízel (vegyes üzem, alacsony sebesség)				0,2
				LBSI				2,6 ¹
	Csepp-folyósított szénhidrogéngáz (LPG)	0,046	7,8	ÖSSZES ICE	3,030 Bután 3,000 propán	TBM	TBM	N/A
	H2 (földgáz)	0,12	132	Üzemanyag-cellák	0	0	-	-
				ICE	0	0	TBM	
	NH3 (földgáz)	0,0186	121	Üzemanyag-cellák	0	N/A	TBM	N/A
				ICE	0	N/A0	TBM	N/A
	Metanol (földgáz)	0,0199	31,3	ÖSSZES ICE	1,375	TBM	TBM	–

¹ Ez a számadat az IMO üvegházhatású gázokról szóló negyedik tanulmányából származik: Az IMO üvegházhatású gázokról szóló negyedik tanulmánya, 2020 – Teljes jelentés és mellékletek.pdf.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
Bio-üzemanyagok	Az (EU) 2018/2001 irányelv szerinti etanol-előállítási módok	Az (EU) 2018/2001 irányelv III. mellékletében meghatározott érték	$E - \frac{C_{fCO_2}}{LCV}$	ÖSSZES ICE	1,913	TBM	TBM	–
	Biodízel Az (EU) 2018/2001 irányelv szerinti előállítási módok			ÖSSZES ICE	2,834	TBM	TBM	–
	Hidrogénezett növényi olaj (HVO) Az (EU) 2018/2001 irányelv szerinti előállítási módok			ÖSSZES ICE	3,115	0,00005	0,00018	–
	Cseppfolyósított bio-metán közlekedési üzemanyagként (Bio-LNG) Az (EU) 2018/2001 irányelv szerinti előállítási módok			LNG Otto (vegyes üzem, közepes sebesség)	2,750	0	0,00011	3,1
				LNG Otto (vegyes üzem, alacsony sebesség)				1,7
				LNG dízel (vegyes üzem)				0,2
				LBSI				2,6
	Az (EU) 2018/2001 irányelv szerinti biometanol-előállítási módok			ÖSSZES ICE	1,375	TBM	TBM	–
	Az (EU) 2018/2001 irányelv szerinti egyéb előállítási módok			ÖSSZES ICE	3,115	0,00005	0,00018	–

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
Bio-üzemanyagok	Bio-H2 Az (EU) 2018/2001 irányelv szerinti előállítási módok	Az (EU) 2018/2001 irányelv III. mellékletében meghatározott érték	N/A	Üzemanyag-cellák	0	0	0	–
				ICE	0	0	TBM	
Nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok (RFNBO) – e-üzemanyagok	e-dízel	0,0427	Hivatkozás az (EU) 2018/2001 irányelvre	ÖSSZES ICE	3,206	0,00005	0,00018	–
	e-metanol	0,0199	Hivatkozás az (EU) 2018/2001 irányelvre	ÖSSZES ICE	1,375	0,00005	0,00018	–
	e-LNG	0,0491	Hivatkozás az (EU) 2018/2001 irányelvre	LNG Otto (vegyes üzem, közepes sebesség)	2,750	0	0,00011	3,1
				LNG Otto (vegyes üzem, alacsony sebesség)				1,7
				LNG dízel (vegyes üzem)				0,2
				LBSI				2,6
	e-H2	0,12	Hivatkozás az (EU) 2018/2001 irányelvre	Üzemanyag-cellák	0	0	0	–
				ICE	0	0	TBM	
	e-NH3	0,0186	N/A	Üzemanyag-cellák	0	N/A	TBM	N/A
				ICE	0	N/A	TBM	N/A
	e-LPG	N/A	N/A		N/A	N/A	N/A	N/A
	e-DME	N/A	N/A		N/A	N/A	N/A	–
Egyebek	Villamos energia	–	UNIÓS ENERGIA SZERKEZET	Part menti villamosenergia-ellátás (OPS)	–	–	–	–

Az 1. oszlop a tüzelőanyagok osztályát jelöli, nevezetesen a fosszilis tüzelőanyagokat, a folyékony bioüzemanyagokat, a gáznemű bioüzemanyagokat és az e-üzemanyagokat.

A 2. oszlop az adott osztályba tartozó tüzelőanyagok nevét vagy előállítási módját jelöli.

A 3. oszlop a tüzelőanyagok alsó fűtőértékét tartalmazza [MJ/g]-ban. A folyékony bioüzemanyagok esetében az (EU) 2018/2001 irányelv III. mellékletében meghatározott, tömegre vetített energiatartalmat (alsó fűtőérték, MJ/kg) MJ/g-ra átváltva kell használni.

A 4. oszlop a WtT ÜHG-kibocsátási tényezőket tartalmazza [gCO_{2eq}/MJ]-ban.

- a) A folyékony bioüzemanyagok esetében az alapértelmezett értékeket valamennyi bioüzemanyag tekintetében – a bio-LNG kivételével – az (EU) 2018/2001 irányelv V. mellékletének C. részében, a bio-LNG esetében pedig az említett rendelet VI. mellékletének B. részében meghatározott módszertannal kiszámított E értékek felhasználásával, továbbá valamennyi folyékony bioüzemanyag tekintetében – a bio-LNG kivételével – az említett irányelv V. mellékletének D. és E. részében, a bio-LNG esetében pedig a VI. melléklete D. részében a közlekedési üzemanyagként felhasznált adott bioüzemanyaggal és annak előállítási módjával kapcsolatban meghatározott alapértelmezett értékek alapján kell kiszámítani. Az E értékeket azonban ki kell igazítani a 6. oszlopban ($C_f_CO_2$) és a 3. oszlopban (LCV) szereplő értékek hányadosának levonásával. Ezt a rendelet írja elő, amely különválasztja a WtT- és a TtW-számításokat a kibocsátások kétszeres beszámításának elkerülése érdekében.

- b) A nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok (RFNBO) és az a) pontban nem említett, e rendelet 4. cikkének (1) bekezdésében említett célra figyelembe veendő egyéb tüzelőanyagok esetében az alapértelmezett értékeket vagy az (EU) 2018/2001 irányelv 28. cikkének (5) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusban meghatározott módszertan alkalmazásával, vagy adott esetben a megújuló gázok és a földgáz, valamint a hidrogén belső piacára vonatkozó uniós jogi aktusok alapján meghatározott hasonló módszertan alkalmazásával kell kiszámítani, az e rendelet 10. cikkének (1) és (2) bekezdése szerint.

Az 5. oszlop a tüzelőanyag-égetőegységek fő típusait/osztályait határozza meg, mint például a két- és négyütemű belső égésű dízel- vagy Otto-motorok (a továbbiakban: ICE), szikragyújtású, szegénykeverékes gázüzemű (a továbbiakban: LBSI) motorok, üzemanyagcellák, stb.

A 6. oszlop a C_f -re vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási tényezőt tartalmazza [$\text{gCO}_2/\text{gfuel}$]-ben. A kibocsátási tényezőknek az (EU) 2015/757 rendeletben meghatározott értékeit kell használni. Az (EU) 2015/757 rendeletben nem szereplő minden egyéb tüzelőanyag tekintetében az alapértelmezett értékeket a táblázat határozza meg.

A 7. oszlop a metánra vonatkozó C_f kibocsátási tényezőt tartalmazza [$\text{gCH}_4/\text{gfuel}$]-ben. LNG-tüzelőanyagok esetében a metánra vonatkozó C_f értéke nulla.

A 8. oszlop a dinitrogén-oxidra vonatkozó C_f kibocsátási tényezőt tartalmazza [$\text{gN}_2\text{O}/\text{gfuel}$]-ben.

A 9. oszlop az illékony és a szivárgás okozta kibocsátásként (C_{slip}) mért tüzelőanyag-veszteséget az adott tüzelőanyag-égetőegység által felhasznált tüzelőanyag tömegének százalékában határozza meg. Az olyan tüzelőanyagok esetében, mint például az LNG, amelyek esetében előfordul az illékony és a szivárgás okozta kibocsátás, a táblázatban szereplő illékony és szivárgás okozta kibocsátások mennyisége a felhasznált tüzelőanyag tömegének százalékában van megadva (9. oszlop). A C_{slip} táblázatban szereplő értékeinek kiszámítása a teljes motorterhelés 50 %-a alapján történik.

III. MELLÉKLET

A kibocsátásmentes technológiákra vonatkozó általános követelmények

Az alábbi nem kimerítő táblázat meghatározza azon technológia-típusokat, amelyek a 3. cikk 7. pontja értelmében kibocsátásmentes technológiának tekintendők, valamint az üzemeltetésükre vonatkozó általános követelményeket.

A technológia típusa	Az üzemeltetésre vonatkozó általános követelmények
Üzemanyagcellák	A fedélzeti tüzelőanyag-cellák által szolgáltatott villamos energia olyan tüzelőanyaggal vagy rendszerrel, amelynek energia szolgáltatására történő alkalmazása nem eredményezi a 3. cikk 7. pontjában említett anyagok kibocsátását a légkörbe
Fedélzeti villamosenergia-tárolás	A fedélzeti villamosenergia-tároló rendszerek által szolgáltatott villamos energia, mely rendszereket előzőleg a következőképpen töltötték fel: – fedélzeti villamosenergia-termelés a tengeren – parti oldali akkumulátortöltés – akkumulátorcsere
Fedélzeti villamosenergia-termelés szél- és napenergiából	Fedélzeti megújuló energiaforrások által szolgáltatott villamos energia, amely vagy közvetlenül a hajó hálózatába jut, vagy a közbenső fedélzeti villamosenergia-tároló töltése útján szolgáltat energiát

E táblázat a 6. cikk (6) bekezdése szerinti, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok útján kiegészíthető az e táblázatban nem szereplő olyan fedélzeti technológiák által szolgáltatott villamos energiával, amelyek a 3. cikk 7. pontja értelmében kibocsátásmentesek.

A fentiekben felsorolt, valamint az egyéb technológiákra vonatkozóan a 6. cikk (6) bekezdésében foglalt általános követelmények teljesítését, továbbá a 6. cikk (7) bekezdésében említett végrehajtási jogi aktusokban meghatározott, az elfogadásra vonatkozó részletes kritériumok teljesülését megfelelő dokumentumokkal kell igazolni.

IV. MELLÉKLET

A megfelelési egyenleg és a 23. cikk (2) bekezdésében megállapított
FuelEU bírság kiszámítására szolgáló képletek

A. A hajó megfelelési egyenlegének kiszámítására szolgáló képletek

a) A hajók megfelelési egyenlegének kiszámítására a 4. cikk (2) bekezdésében említett
ÜHG-intenzitás tekintetében a következő képletet kell alkalmazni:

Megfelelési egyenleg [gCO _{2eq}] =	$(GHGIE_{\text{target}} - GHGIE_{\text{actual}}) \times [\sum_i^{n_{\text{fuel}}} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k]$
--	---

Ahol:

gCO _{2eq}	Szén-dioxid-egyenérték grammban
GHGIE _{target}	A hajó fedélzetén felhasznált energia ÜHG-intenzitásának határértéke a 4. cikk (2) bekezdése szerint
GHGIE _{actual}	A hajó fedélzetén felhasznált energia ÜHG-intenzitásának a vonatkozó jelentési időszakra számított éves átlaga

Az IC, IB, IA, IA Super vagy azzal egyenértékű jégosztályú hajók esetében a
társaság 2034. december 31-ig kérheti a jeges viszonyok melletti hajózás miatti
többletenergia-fogyasztás kizárását.

Az IA, IA Super vagy azzal egyenértékű jégosztályú hajók esetében a társaság kérheti a hajó műszaki jellemzőinek betudható többletenergia-fogyasztás kizárását.

Mindkét esetben, amikor a többletenergia-fogyasztás kizárásra kerül, a megfelelési egyenleg fenti kiszámításához az M_i értékeit az V. mellékletben meghatározott M_{iA} tüzelőanyag korrigált tömegével kell helyettesíteni, és a megfelelési egyenleg kiszámításához használt $GHGIE_{actual}$ értékét újra ki kell számítani az M_{iA} megfelelő értékeivel.

- b) A hajók megfelelési egyenlegének kiszámítására az 5. cikk (3) bekezdésében a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagokra (RFNBO) vonatkozó rész cél tekintetében a következő képletet kell alkalmazni:

$CB_{RFNBO}[MJ] =$	$\left(0,02 \times \left(\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i \right) \right) - \left(\sum_i^{n_{RFNBO}} M_i \times LCV_i \right)$
--------------------	---

ahol:

CB_{RFNBO}	Megfelelési egyenleg MJ-ben az 5. cikk (3) bekezdésében említett rész cél tekintetében
$\sum_i^{n_{RFNBO}} M_i \times LCV_i$	Az 5. cikkben említett nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagokból és/vagy az ÜHG-kibocsátás tekintetében egyenértékű megtakarítást biztosító üzemanyagokból származó felhasznált energia éves összege

B. A 23. cikk (2) bekezdésében megállapított FuelEU bírság kiszámítására szolgáló képlet

A 23. cikk (2) bekezdésében megállapított FuelEU bírság összegét a következőképpen kell kiszámítani:

a) a hajó 4. cikk (2) bekezdése szerinti ÜHG-intenzitása tekintetében elért megfelelési egyenlegét érintő FuelEU bírság

FuelEU Penalty =	$\frac{ \text{Compliance Balance} }{\text{GHGIE}_{\text{actual}} \times 41000} \times 2400$
------------------	---

1.	FuelEU Penalty	2.	EUR-ban megadva
3.	Compliance Balance	4.	A megfelelési egyenleg abszolút értéke
5.	41 000	6.	1 tonna VLSFO, amely 41 000 MJ-nak felel meg
7.	2 400	8.	A fizetendő összeg EUR-ban a VLSFO-egyenérték tonnájára vetítve

- b) az 5. cikk (3) bekezdése szerinti, a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagokra vonatkozó részcélt érintő FuelEU bírság

Ha a $CB_{RFNBO} > 0$, a 23. cikk (2) bekezdésében említett FuelEU bírság összegét a következőképpen kell kiszámítani:

FuelEU Penalty (RFNBO) =	$\frac{CB_{RFNBO}}{41000} \times P_d$
--------------------------	---------------------------------------

9.	FuelEU penalty	10.	EUR-ban megadva
11.	CB_{RFNBO}	12.	A megfelelési egyenleg értéke a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok tekintetében
13.	P_d	14.	A nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok és a hajólétesítményekkel kompatibilis fosszilis tüzelőanyagok közötti árkülönbség
15.	41 000	16.	1 tonna VLSFO, amely 41 000 MJ-nak felel meg

V. MELLÉKLET

A jeges viszonyok melletti hajózáshoz használt tüzelőanyag
korrigált tömegének kiszámítása

Ez a melléklet az alábbiak kiszámításának módját írja le:

- az IA, IA Super vagy azzal egyenértékű jégosztályú hajók műszaki jellemzőiből adódó többletenergia-fogyasztás
- az IC, IB, IA, IA Super vagy azzal egyenértékű jégosztályú hajók által a jeges viszonyok melletti hajózás során fogyasztott többletenergia
- az egyes i tüzelőanyagokhoz rendelt többletenergia levonása utáni korrigált tömeg [Mi A]

A jégosztály miatti többletenergia

Az IA, IA Super vagy azzal egyenértékű jégosztályú hajók műszaki jellemzőiből eredő többletenergia-fogyasztást a következőképpen kell kiszámítani:

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

Ahol:

$E_{\text{voyages, total}}$ az összes út során fogyasztott összes energiát jelöli; és

az $E_{\text{additional due to ice conditions}}$ pedig a jeges viszonyok melletti hajózás miatti többletenergia-fogyasztást jelöli.

Az összes út során fogyasztott összes energiát a következőképpen kell kiszámítani:

$$E_{\text{voyages, total}} = \sum M_{i, \text{voyages, total}} \times LCV_i$$

Ahol:

$M_{i, \text{voyages, total}}$ az e rendelet hatálya alá tartozó összes út során fogyasztott i tüzelőanyag tömegét,

LCV_i pedig az i tüzelőanyag alsó fűtőértékét jelöli.

A jeges viszonyok melletti hajózás miatti többletenergia-fogyasztás

Az IC, IB, IA, IA Super vagy azzal egyenértékű jégosztályú hajók által a jeges viszonyok miatti hajózás során fogyasztott többletenergiát a következőképpen kell kiszámítani:

$$E_{\text{additional due to ice conditions}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, open water}} - E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$$

Ahol:

$E_{\text{voyages,open water}}$ a nyílt vizeken megtett utak során felhasznált energiát,

$E_{\text{voyages,ice conditions,adjusted}}$ pedig a jeges viszonyok mellett felhasznált korrigált energiát jelöli.

$E_{\text{additional due to ice conditions}}$ nem lehet nagyobb, mint $1,3 \times E_{\text{voyages,open water}}$

A kizárólag nyílt vízi hajózást magában foglaló utak során felhasznált energiát a következőképpen kell kiszámítani:

$$E_{\text{voyages,open water}} = E_{\text{voyages,total}} - E_{\text{voyages,ice conditions}}$$

Ahol:

ahol $E_{\text{voyages,ice conditions}}$ a jeges viszonyok melletti hajózáshoz felhasznált energiát jelöli, amelyet az alábbiak szerint kell kiszámítani:

$$E_{\text{voyages,ice conditions}} = \sum M_{i,\text{voyages,ice conditions}} \times LCV_i$$

Ahol:

$M_{i,\text{voyages,ice conditions}}$ a jeges viszonyok melletti hajózáshoz felhasznált i tüzelőanyag tömegét jelöli, e rendelet hatályán belül.

A jeges viszonyok mellett felhasznált korrigált energiát a következőképpen kell kiszámítani:

$$E_{\text{voyages,ice conditions,adjusted}} = D_{\text{ice conditions}} \times \frac{E}{D_{\text{open water}}}$$

Ahol:

$D_{\text{ice conditions}}$ az e rendelet hatályán belül a jeges viszonyok melletti hajózással megtett összesített távolságot jelöli.

$\frac{E}{D_{\text{open water}}}$ a nyílt vízi hajózással megtett távolságra vetített energiafogyasztás az alábbiak szerint kiszámítva:

$$\frac{E}{D_{\text{open water}}} = \frac{(E_{\text{voyages,total}} - E_{\text{voyages,ice conditions}})}{(D_{\text{total}} - D_{\text{ice conditions}})}$$

Ahol:

$E_{\text{voyages,ice conditions}}$ a jeges viszonyok melletti hajózáshoz felhasznált energiát,

D_{total} pedig az e rendelet hatályán belül megtett összesített éves távolságot jelöli.

A jégosztály és a jeges viszonyok melletti hajózás miatti összes jég miatti többletenergia-fogyasztás

$$E_{\text{additional ice}} = E_{\text{additional due to ice class}} + E_{\text{additional due to ice conditions}}$$

Korrigált tömeg $[M_{i,A}]$

A társaságnak az $E_{i, \text{additional ice}}$ összes jég miatti többletenergiát az év során felhasznált különböző i tüzelőanyagokhoz kell rendelnie, a következő feltételek mellett:

$$\sum E_{i, \text{additional ice}} = E_{\text{additional ice}}$$

Minden egyes i tüzelőanyag esetében

$$E_{i, \text{additional ice}} \leq M_i \times LCV_i$$

A tüzelőanyag $[M_{i,A}]$ korrigált tömegét a következőképpen kell kiszámítani:

$$M_{i,A} = M_i - \frac{E_{i, \text{additional ice}}}{LCV_i}$$
