



Brüsszel, 2021. november 19.  
(OR. en)

13897/21

---

---

**Intézményközi referenciaszám:  
2021/0210(COD)**

---

---

**TRANS 674  
MAR 213  
ENV 876  
ENER 495  
IND 348  
COMPET 819  
ECO 123  
RECH 507  
CODEC 1474**

## **JELENTÉS**

---

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	az Állandó Képviselők Bizottsága / a Tanács
Előző dok. sz.:	ST 12813/21
Biz. dok. sz.:	ST 10327/21 INIT + ADD1-3
Tárgy:	Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri közlekedésben való alkalmazásáról, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról <ul style="list-style-type: none"><li>• Jelentés az elért eredményekről / Irányadó vita</li></ul>

---

*Az elnökség tervei szerint a TTE Tanács (Közlekedés) a 2021. december 9-i ülésén, az elért eredményekről szóló jelentés alapján irányadó vitát tart a fenti javaslatról. Annak érdekében, hogy tájékoztassa a minisztereket az eddig elért eredményekről, valamint hogy keretet adjon az érdemi kérdésekről folytatandó megbeszéléseknek, az elnökség elkészítette az elért eredményekről szóló jelentést (I. melléklet), valamint összeállított egy szakpolitikai dokumentumot (II. melléklet).*

*Felkérjük a Corepert / a Tanácsot, hogy nyugtázza az elért eredményekről szóló, az I. mellékletben található jelentést, továbbá felkérjük a Tanácsot, hogy vitassa meg a II. mellékletben vázolt szempontokat.*

## **I. BEVEZETÉS**

A Bizottság 2021. július 14-én, az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag<sup>1</sup> részeként benyújtotta a fenti javaslatot az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. Az intézkedéscsomag célja, hogy alkalmassá tegye az uniós éghajlat-, energia-, földhasználati, közlekedési és adópolitikát az üvegházhatásúgáz-kibocsátás 2030-ra, az 1990-es szinthez képest történő, legalább 55%-os nettó csökkentésében meghatározott uniós célkitűzés elérésére.

Az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag célja hozzájárulni az európai klímarendelethez<sup>2</sup> meghatározott célok eléréséhez, és ezáltal a gazdaság és a társadalom egy méltányosabb, zöldebb és virágzóbb jövő érdekében való alapvető átalakításához. Abban, hogy Európa 2050-re a világ első klímasemleges kontinense legyen, és az európai zöld megállapodás valósággá válhasson, döntő szerepe van annak, hogy a következő évtizedben csökkenjenek a kibocsátások.

Ahhoz, hogy az EU beállhasson arra a pályára, amely a 2050-re elérendő klímasemlegességhez vezet, a közlekedésből származó kibocsátások mintegy 90%-os csökkentésére lenne szükség. Ebben jelentős szerepe lenne a fenti javaslatnak, amelynek fő célkitűzése a tengerhasznosítási ágazatban növelni a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok iránti keresletet és fokozni ezen üzemanyagok következetes használatát, ugyanakkor biztosítani a tengeri forgalom zavartalanságát és elkerülni a belső piac torzulásait. Legfontosabb rendelkezései így a következő szempontokra irányulnak:

- i. a hajók fedélzetén használt energia kibocsátásintenzitás-csökkentési célértékeinek meghatározása;
- ii. a kikötőhelyen biztosított szárazföldi áramforrás vagy kibocsátásmentes energia használatára vonatkozó, 2030-tól alkalmazandó követelmények megállapítása;

---

<sup>1</sup> A csomagot tizenkét, az energiaügy, a környezet, az adózás, a kereskedelem és a közlekedés területéhez tartozó bizottsági javaslat alkotja. Ezenkívül még az év vége előtt további energiapolitikai javaslatok benyújtása várható. Három jogalkotási javaslat közvetlenül kapcsolódik a közlekedéspolitikához: a fenti javaslat (azaz a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagoknak a tengeri közlekedésben való használatáról szóló rendeletjavaslat – „FuelEU Maritime”), a fenntartható légi jármű-üzemanyagoknak a légiközlekedési ágazatban való használatáról szóló rendeletjavaslat („ReFuel Aviation”), valamint az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló rendeletjavaslat („AFIR”).

<sup>2</sup> 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.).

iii. azon elvek meghatározása, amelyek alapján a bioüzemanyagokat, biogázokat, a nem biológiai eredetű megújuló energiaforrásokból származó megújuló üzemanyagokat, valamint a széntartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagokat be lehet számítani a kibocsátásintenzitás-csökkentési célokba;

iv. a „FuelEU” megfelelőségi tanúsítvány létrehozása és a hajók kötelezése e tanúsítvány megszerzésére és fedélzeten tartására; és

v. nyomonkövetési, jelentéstételi, ellenőrzési, hitelesítési és végrehajtási eljárások, valamint pénzügyi rendelkezések bevezetése (ideértve többek között a meg nem felelés esetén alkalmazandó bírságokat, valamint ezen bírságok Innovációs Alaphoz rendelését).

A javaslat az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag más javaslataihoz is kapcsolódik. Így például a tüzelőanyagoknak a javaslatban foglalt meghatározása, valamint az azok beszámítására használt egyes paraméterek (az üvegházhatásúgázkibocsátás-megtakarítási kritériumok, valamint a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tanúsítása) a megújulóenergia-irányelvből<sup>3</sup> származnak. A villamos energiának a tengeri kikötőkben való biztosítására irányuló egyes rendelkezések szorosan kapcsolódnak az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló rendeletjavaslathoz („AFIR-rendelet”)<sup>4</sup>. Azt sem szabad elfelejteni, hogy az ágazat dekarbonizációjának üteme jelentős mértékben függ majd az ETS felülvizsgálatától<sup>5</sup>, hiszen az ETS immár a tengeri közlekedésre is kiterjed, és bevezet egy szén-dioxid-árazási mechanizmust.

## **II. A TÖBBI INTÉZMÉNYBEN VÉGZETT MUNKA**

Az Európai Parlament a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságot (TRAN) jelölte ki a „FuelEU Maritime” javaslatért felelős bizottságként<sup>6</sup>, előadóként pedig Jörgen Warbornt (SE, EPP) nevezte ki.

---

<sup>3</sup> 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.).

<sup>4</sup> Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről, valamint a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (10877/21 + ADD 1–7).

<sup>5</sup> Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló 2003/87/EK irányelv, az üvegházhatású gázok uniós kibocsátáskereskedelmi rendszeréhez piaci stabilizációs tartalék létrehozásáról és működtetéséről szóló (EU) 2015/1814 határozat és az (EU) 2015/757 rendelet módosításáról (10875/21 + ADD 1–7).

<sup>6</sup> A Parlament ITRE és ENVI bizottságai társbizottsági eljárás keretében működnek közre (az Európai Parlament eljárási szabályzatának 57. cikke).

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság és a Régiók Bizottsága még nem fogadta el a javaslatra vonatkozó véleményét.

### **III. A TANÁCS ÉS AZ ELŐKÉSZÍTŐ SZERVEI KERETÉBEN VÉGZETT MUNKA**

A hajózási munkacsoport a szlovén elnökség ideje alatt tekintélyes számú ülésen tárgyalta a „FuelEU Maritime” javaslatot: eddig tizenegy ülést szentelt a javaslat és a hozzá tartozó hatásvizsgálat aprólékos, cikkenkénti vizsgálatának, valamint a javaslat és az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag más javaslatai közötti kapcsolat elemzésének.

Emellett a „FuelEU Maritime” javaslatot az Állandó Képviselők Bizottsága is tárgyalta a 2021. november 12-i ülésén az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag három, közlekedéshez kapcsolódó javaslatáról tartott szélesebb körű véleménycsere keretében.

A szlovén elnökség készített egy jelentést (13977/21) azzal a céllal is, hogy átfogó képet adjon nemcsak e javaslat, hanem a teljes „Irány az 55%!” intézkedéscsomag terén eddig elért eredményekről. A jelentés a csomag horizontális szempontjaira összpontosít, így a javaslatok közötti kapcsolódási pontokra, valamint a megbeszélések során eddig felmerült legfontosabb kérdésekre. A jelentést a csomagba tartozó különböző javaslatokért felelős valamennyi tanácsi formáció megkapta háttéranyagként.

### **IV. A FŐBB POLITIKAI KÉRDÉSEK ÉS AZ EREDMÉNYEK**

A megbeszélések igazolták, hogy a tagállamok nagy jelentőséget tulajdonítanak a javaslatnak, továbbá egyetértenek a mögötte húzódó megfontolásokkal és a kitűzött célokkal. Az is kiderült azonban, hogy a javaslatot mind technikai, mind politikai szempontból komplexnek találják, és a megfelelő vizsgálatához több időre lenne szükségük. A megbeszélések során valóban sok delegáció jelentett be rendszeresen általános vagy parlamenti vizsgálati fenntartást a javaslattal kapcsolatban.

A tárgyalások során kiemelt fő politikai kérdések a következő szempontokhoz kapcsolódnak:

1. a hatály: egyrészt a „tárgyi” hatály (tehát hogy a javasolt rendelet minden 5 000 bruttó tonnatartalom feletti hajóra alkalmazandó legyen), másrészt a „földrajzi” hatály (tehát hogy a javasolt rendelet a hajókra a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőből induló vagy oda érkező utakon felhasznált energia fele tekintetében legyen alkalmazandó, amennyiben az utolsó vagy a következő kikötő egy harmadik ország joghatósága alá tartozik);
2. a kibocsátásintenzitás-csökkentési célértékek;
3. a szárazföldi áramellátásra (OPS) vonatkozó követelmények;
4. a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok használata, valamint az arra vonatkozó szabályok, hogy miként kell beszámítani ezeket a kibocsátásintenzitás-csökkentési célértékek teljesítésébe; és
5. a javaslat irányításával kapcsolatos szempontok (beleértve a végrehajtást és a bírságokkal kapcsolatos szempontokat).

A fentiek fényében a szlovén elnökség nem tartotta célravezetőnek, hogy ebben a szakaszban az érdemi vagy a vitás kérdéseket tisztázó kompromisszumos javaslat megszövegezésére törekedjen. Ehelyett egy olyan kompromisszumos szöveg kidolgozására összpontosított, amely a szövegezési vagy technikai szempontokra korlátozódik<sup>7</sup>. Az elnökség benyújtotta e kompromisszumos szöveget a hajózási munkacsoportnak, amely megvizsgálta azt.

## V. KONKLÚZIÓ

Az elnökség az eddig elvégzett munka alapján az alábbi következtetéseket vonja le:

1. noha a tagállamok nagyrészt egyetértenek a tervezett rendelet legtöbb célkitűzésével, több időre van szükségük annak megfelelő vizsgálatához; és
2. további munkára van szükség ahhoz, hogy e javaslattal kapcsolatban érdemi előrelépésre kerüljön sor.

A fentiek fényében felkérjük az Állandó Képviselők Bizottságát és a Tanácsot, hogy nyugtázza a „FuelEU Maritime” javaslattal kapcsolatban elért eredményekről szóló jelentést.

---

<sup>7</sup> 12813/21.

***Szakpolitikai dokumentum a TTE Tanács (Közlekedés) 2021. december 9-i ülésén folytatandó megbeszéléshez***

A tengeri szállítás megkerülhetetlen tényező az EU belső és külső kereskedelme, valamint a konnektivitás szempontjából. Noha az ágazat kétségkívül jelentős hajtóereje a gazdasági növekedésnek, valamint gazdasági és társadalmi szempontból figyelemre méltó előnyöket teremt az EU számára, a környezetre és az emberi egészségre is hatással van. Az elmúlt években megfigyelhető eredmények dacára a tengerhasznosítási ágazat továbbra is szinte kizárólag fosszilis tüzelőanyagokat használ, és komoly forrása az üvegházhatású gázok, valamint egyéb káros szennyező anyagok kibocsátásának.

Az európai klímarendelet<sup>8</sup> célja, hogy 2030-ra legalább 55%-kal csökkenjen az üvegházhatásúgáz-kibocsátás, továbbá hogy az EU 2050-re klímasemlegessé váljon. Erre az időpontra a közlekedésből származó kibocsátásoknak 90%-kal kell csökkenniük. E cél elérése érdekében a Bizottság 2021 júliusában, az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag keretében jelentős számú jogalkotási javaslatot fogadott el. A „**FuelEU Maritime**” javaslat<sup>9</sup> ezek közül a tengerhasznosítási ágazatból származó kibocsátások csökkentését célzó intézkedések közé tartozik. E kezdeményezés konkrétan olyan szabályokat határoz meg, amelyek segítségével csökkenteni lehet az uniós tagállamok joghatósága alá tartozó kikötőkbe érkező, ott tartózkodó vagy onnan távozó hajók fedélzetén használt energia kibocsátásintenzitását, ugyanakkor elő lehet mozdítani a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok használatát is a tengeri szállításban.

A hajózási munkacsoport a szlovén elnökség ideje alatt részletesen elemezte a javaslatot és a hozzá tartozó hatásvizsgálatot. A megbeszélések egyértelműen igazolták, hogy a tagállamok nagy jelentőséget tulajdonítanak a javaslatnak, továbbá egyetértenek a mögötte húzódo megfontolásokkal és a kitűzött célokkal. Mivel azonban a javaslat rendkívül technikai jellegű, továbbá mivel egyes rendelkezései nagyon összetettek, különleges figyelemre és további vizsgálatra van szükség. Ennek fényében az elnökség úgy véli, hogy hasznos lenne véleménycserét tartani a TTE Tanács (Közlekedés) szintjén. Ezért felkérjük a tagállamokat, hogy osszák meg véleményüket a javaslat alábbi szempontjaival kapcsolatban:

---

<sup>8</sup> 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.).

<sup>9</sup> Javaslat – Rendelet a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri közlekedésben való alkalmazásáról, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról (10327/21 + ADD 1–3).

1. annak módja, ahogyan a két fő intézkedés – tehát a hajók fedélzetén használt energia éves kibocsátásintenzitásának korlátozására, illetve a kikötőhelyen biztosított szárazföldi áramforrás vagy kibocsátásmentes energia használatára irányuló intézkedés – kialakításra került, beleértve a nemzetközi dimenziót és hatásokat is;
2. a javasolt rendelet alkalmazásának és végrehajtásának általános irányítása (például a nyomonkövetési és jelentéstételi tevékenységek, az ellenőrzési eljárások, bírságok stb.).

---