



Brüsszel, 2022. május 24.  
(OR. fr, en)

9278/22

LIMITE

TRANS 300  
MAR 115  
ENV 450  
ENER 180  
IND 179  
COMPET 350  
ECO 41  
RECH 255  
CODEC 739

---

---

Intézményközi referenciaszám:  
2021/0210(COD)

---

---

## JELENTÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	az Állandó Képviselők Bizottsága / a Tanács
Biz. dok. sz.:	10327/21 INIT+ ADD 1-3
Tárgy:	Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri szállításban való alkalmazásáról, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról – Általános megközelítés

## I. BEVEZETÉS

1. A Bizottság 2021. július 14-én – az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag (a továbbiakban: az intézkedéscsomag) keretében – benyújtotta az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri közlekedésben való alkalmazásáról szóló rendeletjavaslatot („FuelEU” tengerészeti kezdeményezés)<sup>1</sup>.
2. A javaslat elsődleges célja növelni a keresletet a tengerhasznosítási ágazatban a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok iránt, és fokozni ezen tüzelőanyagok következetes használatát, ugyanakkor biztosítani a tengeri forgalom zavartalanságát és elkerülni a belső piac torzulásait. A javaslat legfontosabb rendelkezései a következő szempontokra irányulnak:

---

<sup>1</sup> ST 10327/21, ADD 1, ADD 2 és ADD 3.

- i. hatály: az érintett hajók mérete és a földrajzi hatály;
  - ii. a hajók fedélzetén használt energia kibocsátásintenzitás-csökkentési célértékei;
  - iii. a part menti villamosenergia-ellátásra, illetve a rakparthoz kikötött hajók által igénybe vett egyéb kibocsátásmentes technológiákra vonatkozó követelmények hatálya;
  - iv. a megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású tüzelőanyagok tanúsítása; és
  - v. az ezen új kötelezettségekkel kapcsolatos irányítás (ideértve a társaságokra a hajóik meg nem felelése esetén alkalmazandó szankciókat és az e szankciókból származó bevételeknek az Innovációs Alaphoz rendelését).
3. A „FuelEU” tengerészeti kezdeményezés ezenkívül kapcsolódik a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomonkövetéséről, jelentéséről és hitelesítéséről szóló (EU) 2015/757 rendelethez<sup>2</sup>, valamint az intézkedéscsomag egyéb javaslataihoz, különösen a megújuló energiáról (RED), az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról (AFIR) és a kibocsátáskereskedelmi rendszerről (EU ETS) szóló javaslatokhoz.

## **II. AZ EGYÉB INTÉZMÉNYEK ÁLTALI VIZSGÁLAT**

4. Az Európai Parlament a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságot (TRAN) jelölte ki a „FuelEU” tengerészeti kezdeményezés tekintetében illetékes bizottságként, előadóként pedig Jörgen Warbornt (SE, EPP) nevezte ki. Az Európai Parlament várhatóan a 2022. szeptemberi plenáris ülésen fogadja el az álláspontját.
5. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2021. december 8-án nyilvánított véleményt az említett javaslatról, a Régiók Európai Bizottsága pedig nem nyilvánított véleményt.

---

<sup>2</sup> HL L 123., 2015.5.19.

### III. A TANÁCSBAN FOLYÓ MUNKA JELENLEGI ÁLLÁSA

6. A hajózási munkacsoport 2021 szeptemberében kezdte meg a javaslattal kapcsolatos munkáját. A munkacsoport a 2021. szeptember 1-jei és 13-i ülésén vizsgálta meg a Bizottság által készített hatásvizsgálatot.
7. A közlekedési miniszterek részvételével ülésező TTE Tanács a 2021. december 9-i ülésén irányadó vitát tartott a javaslattal kapcsolatos munka további irányáról.
8. A francia elnökség alatt rendszeres jelleggel, intenzíven folytatódtak a munkacsoporti megbeszélések, először tematikus blokkonként, majd pedig átfogó javaslatok alapján.
9. Az Állandó Képviselők Bizottsága (Coreper) 2022. április 13-án vitát tartott, amelynek célja a megbeszélések elmélyítése mellett az volt, hogy a delegációk iránymutatást adjanak a következő három szempontot illetően: i. a hatály, azaz az érintett hajók mérete és a kötelezettségek földrajzi hatálya; ii. a kibocsátásintenzitás-csökkentési célértékek szintje; és iii. a tüzelőanyagok figyelembevétele. A Coreper ezen ülésén kifejtett álláspontok azt mutatták, hogy az elnökség által e három vonatkozásban meghatározott paraméterek bizonyos egyensúlyt tükröznek.
10. A TTE Tanács (Közlekedés) 2022. június 2-i ülésének előkészítéseként a Coreper 2022. május 20-án megvizsgálta az elnökség által elkészített – az ST 8882/22 dokumentumban foglalt jelentés mellékletében szereplő – kompromisszumos javaslatot, amely elsősorban a következő szempontokat érintette:
  - a) új fogalommeghatározások beillesztése, illetve egyes fogalommeghatározások módosítása a szöveg jobb érthetőségének és koherenciájának biztosítása érdekében;
  - b) a part menti villamosenergia-ellátásra vonatkozó követelmények hatályának módosítása a következők érdekében: az előírt kötelezettségeknek a rakparthoz kikötött hajókra való összpontosítása, a kivételek jobb strukturálása, az AFIR-javaslattal való koherencia biztosítása, valamint azon lehetőség bevezetése, hogy a tagállamok kiterjeszthessék a rakparthoz kikötött hajókra vonatkozóan már előírt kötelezettségeket a kikötőben horgonyzó hajókra is;
  - c) a társaságok, a hitelesítők és a hatóságok szerepére, valamint a felügyeleti, a jelentéstételi és a hitelesítési eljárásokra vonatkozó rendelkezések pontosítása és megerősítése a szilárdabb irányítási rendszer garantálása érdekében. Ezáltal jobban kialakul a hitelesítők munkájának kerete, a hatóságok pedig kiegészítő ellenőrzéseket végezhetnek;

- d) a rugalmassági mechanizmusra vonatkozó rendelkezések módosítása azok hatályának pontosítása és a rendelet megkerülésének megakadályozása érdekében;
- e) a szankciókra vonatkozó főbb rendelkezések nagy alapossággal történő módosítása a rendeletben előírányzott végrehajtási rendszer koherenciájának és megbízhatóságának, valamint a tagállami jogrendszerek tiszteletben tartásának garantálása érdekében. E tekintetben a bizottsági javaslat azon rendelkezését, amely szerint a szankciókból származó bevételeket az Innovációs Alap számára kell elkülöníteni, felváltotta egy olyan rendszer, amely ezt a bevételt a tagállamok között osztja szét, miközben továbbra is prioritásként kezeli azok felhasználását a tengeri szállítási ágazat energetikai átállásának támogatására; valamint
- f) a fedélzeten felhasznált energia ÜHG-intenzitásának kiszámítási módszerével, az alapértelmezett kibocsátási tényezőkkel, valamint a szankciók kiszámításával foglalkozó mellékletek egyszerűsítése és részbeni átstrukturálása annak érdekében, hogy a fokozottan technikai jellegű szempontok jobban érthetővé váljanak és összhangban álljanak a RED-irányelvvel.

11. Az említett kompromisszumos javaslat a legtöbb szempont tekintetében módosította a bizottsági javaslatot, eleget téve több delegáció kérésének és igényeinek, megőrizve ugyanakkor az átfogó megközelítést és az intézkedéscsomag célkitűzéseire való hozzájárulásának mértékét.
12. Mindazonáltal, a Coreper 2022. május 20-i ülésén egyes delegációk aggályait fejezték ki azzal kapcsolatban, hogy a szöveg a kivételek révén, illetve az egyedi esetek kezelése útján kellően figyelembe veszi-e a helyi sajátosságait, míg mások fontosnak tartották a fenntartható tüzelőanyagok – különösen a legtisztább tüzelőanyagok – iránti kereslet még erőteljesebb ösztönzését.
13. Tekintettel e kérdések fontosságára az elnökség az ülés során módosításokat terjesztett a delegációk elé a kompromisszum megerősítése érdekében. A delegációk többsége kedvezően fogadta e módosításokat, más delegációk ugyanakkor aggályaiknak adtak hangot a legtisztább fenntartható tüzelőanyagok iránti kereslet ösztönzését célzó javasolt intézkedések hatékonyságával kapcsolatban. Egyes delegációk emellett úgy látták, hogy az ülésen előterjesztett módosítások tanulmányozása hosszabb időt igényel, különös tekintettel azokra a módosításokra, amelyek a nem biológiai eredetű megújuló tüzelőanyagok használatának ösztönzését célzó intézkedés esetleges negatív hatásaival kapcsolatosak.

14. Miután a Coreper a 2022. május 20-i ülésén részletes megbeszélést folytatott a delegációk által tett észrevételekről, az elnökség általános megközelítés kialakítása céljából elkészítette az e jelentés mellékletében szereplő kompromisszumos szöveget. Ez a kompromisszumos szöveg megfelel az ST 8882/22 dokumentumban foglalt jelentés mellékletében foglalt – és a Coreper 2022. május 20-i ülésén előterjesztett módosításokkal naprakésszé tett – javaslatnak, ezenkívül egy további módosítást is tartalmaz<sup>3</sup>, amely a nem biológiai eredetű megújuló tüzelőanyagok használatának ösztönzését célzó intézkedés esetleges negatív hatásának korrekciójára irányul<sup>4</sup>.

#### IV. KONKLÚZIÓ

12. A fentiek alapján felkérjük az Állandó Képviselők Bizottságát, hogy:
- általános megközelítés kialakítása céljából vizsgálja meg és hagyja jóvá az e feljegyzés mellékletében foglalt szöveget;
  - javasolja, hogy a TTE Tanács (Közlekedés) a 2022. június 2-i ülésén alakítson ki általános megközelítést a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri szállításban való alkalmazásáról, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletjavaslatra vonatkozóan.

---

<sup>3</sup> A módosítás az I mellékletben előírt szorzó értékeinek csökkentését javasolja.

<sup>4</sup> A kompromisszum emellett technikai jellegű és formázási módosításokat is tartalmazhat.

2021/0210 (COD)

Javaslat

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) ..../... 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 véleményére<sup>5</sup>,  
tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére<sup>6</sup>,  
rendes jogalkotási eljárás keretében,  
mivel:

---

<sup>5</sup> HL C [...], [...], [...]. o.

<sup>66</sup> HL C [...], [...], [...]. o.

- (1) Volumenét tekintve az EU külkereskedelmének mintegy 75 %-a, belső kereskedelmének pedig 31 %-a tengeri szállítás útján bonyolódik le. 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. Évente 400 millió utas száll hajóra vagy lép partra az uniós kikötőkben, közülük mintegy 14 millió utas üdülőhajókon utazik. A tengeri szállítás ezért az európai közlekedési rendszer alapvető eleme, és döntő szerepet játszik az európai gazdaságban. A tengeri szállítási piacon Unió-szerte és az Unión túl is erős verseny folyik a gazdasági szereplők között, így e piacon elengedhetetlen az egyenlő versenyfeltételek biztosítása. A tengeri szállítási piacnak és gazdasági szereplőinek a stabilitása és jóléte egy olyan világos és harmonizált szakpolitikai kereten alapul, amelyben a tengeri fuvarozók, a kikötők és az ágazat egyéb szereplői egyenlő esélyek alapján folytathatják tevékenységüket. Piaci torzulások megjelenése esetén fennáll annak a veszélye, hogy a hajók üzemeltetői vagy a kikötők hátrányos helyzetbe kerülnek a tengeri szállítási ágazatban vagy más szállítási ágazatokban jelen lévő versenytársakhoz képest. Ez pedig a tengeri szállítási ágazat versenyképességének csökkenéséhez, valamint a polgárok és a vállalkozások összekapcsoltságának csökkenéséhez vezethet.
- (2) Az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezménye keretében elfogadott Párizsi Megállapodás<sup>7</sup> (a továbbiakban: a Párizsi Megállapodás) szerinti uniós éghajlat-politikai kötelezettségvállalás fokozása érdekében a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról szóló, 2021. június 30-i (EU) 2021/1119 európai parlamenti és tanácsi rendelet (európai klímarendelet)<sup>8</sup> célja, hogy 2030-ra az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-kal csökkenjen az üvegházhatásúgáz-kibocsátás, továbbá hogy az Unió 2050-re klímasemlegessé váljon. Ezen túlmenően különböző kiegészítő szakpolitikai eszközökre van szükség a fenntartható módon előállított megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok használatának ösztönzéséhez, többek között a tengeri szállítási ágazatban is. A szükséges technológiafejlesztésnek és -kiépítésnek 2030-ig meg kell valósulnia a későbbi, sokkal gyorsabb változásokra való felkészülés érdekében.

---

<sup>7</sup> HL L 282., 2016.10.19., 4. o.

<sup>8</sup> HL L 243., 2021.7.9., 1. o.

- (3) A megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagokra, valamint helyettesítő energiaforrásokra való átállással összefüggésben az EU tengeri szállítási piacán alapvetően fontos biztosítani a megfelelő működést és a tisztességes versenyt a tengeri hajózásban használatos és a hajóüzemeltetők költségeinek jelentős részét kitevő tüzelőanyagok tekintetében. 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 tüzelőanyagot harmadik országokban, és nagy mennyiségű tüzelőanyagot szállíthatnak. Ez kibocsátásáthelyezéshez vezethet, és káros hatással lehet az ágazat versenyképességére, ha a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok rendelkezésre állását egy tagállam joghatósága alá tartozó tengeri kikötőkben nem kísérik az ezek felhasználására vonatkozó olyan követelmények, amelyek a tagállamok joghatósága alá tartozó kikötőbe érkező és onnan induló valamennyi hajóüzemeltetőre 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 EU tengeri szállítási piacán.
- (4) Annak érdekében, hogy az a tengeri szállítási ágazat összes tevékenységére hatást gyakoroljon, a 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 a tagállami joghatóság alá tartozó kikötők kikötőhelyein felhasznált energiára kell alkalmazni. Ez az alkalmazás biztosítja e rendelet hatékonyságát, többek között azáltal, hogy növeli ennek a keretnek a környezetre gyakorolt pozitív hatását. Ezzel egyidejűleg ez a keret korlátozza a szabályok kijátszását célzó kikötések kockázatát és az átirányítási tevékenységek Unión kívülre történő áthelyezésének kockázatát. A tengeri forgalom zavartalan működésének biztosítása és a belső piac torzulásainak elkerülése érdekében a tengeri fuvarozók és a kikötők közötti – a tagállamok joghatósága alá tartozó kikötőbe érkező vagy onnan induló valamennyi utazásra, valamint a hajók e kikötőkben való tartózkodására vonatkozó – egyenlő versenyfeltételek biztosítására az e rendeletben foglalt következetes szabályoknak kell vonatkozniuk.

- (5) Az e rendeletben lefektetett szabályokat megkülönböztetésmentes módon kell alkalmazni minden hajó tekintetében, függetlenül attól, hogy azok milyen lobogó alatt közlekednek. A tengeri szállításra vonatkozó uniós és nemzetközi szabályokkal való összhang biztosítása érdekében e rendeletnek elsősorban az 5000 bruttó tonnatartalom (BT) feletti bruttó tonnatartalmú hajókra kell irányulnia, és azt nem indokolt 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, állami tulajdonú hajókra. Jóllehet ez utóbbi, 5000 BT feletti bruttó tonnatartalmú hajók az (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében a kikötőkbe befutó összes hajónak csak mintegy 55 %-át teszik ki, ezek felelősek a tengerhasznosítási ágazatból származó szén-dioxid-kibocsátás zöméért. A Bizottságnak rendszeresen újra kell értékelnie a helyzetet annak fényében, hogy a hatályt esetleg ki kell-e terjeszteni az 5000 BT alatti bruttó tonnatartalmú hajókra is.
- (5a) Azoknak a tagállamoknak, amelyek nem rendelkeznek a területükön található 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 az e rendeletben ezekkel kapcsolatban meghatározott rendelkezéseket illetően, ameddig a szóban forgó feltételek teljesülnek.
- (5b) 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. E rendelet hatályának ezért az egy legkülső régióban található, útiterv szerinti kikötőből induló vagy oda érkező utak esetében csak a felhasznált energia felére kell kiterjednie. Ugyanezen 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 az ilyen utakat lebonyolító hajóknak az adott legkülső régióban található, útiterv szerinti kikötőkben való tartózkodása során felhasznált energiára.
- (5c) A szigeti régiók sajátos helyzetének a Szerződés 174. cikkében hangsúlyozott figyelembevétel céljából, továbbá annak érdekében, hogy megmaradjanak a szigetek és a peremterületek, valamint az Unió központi régiói közötti összeköttetések, átmeneti mentességet kell engedélyezni olyan utak esetében, amelyeket üdülőhajóktól eltérő személyhajók bonyolítanak le egy tagállam joghatósága alá tartozó, útiterv szerinti kikötő, valamint ugyanazon tagállamnak a joghatósága alá tartozó olyan, útiterv szerinti kikötő között, amely egy 200 000 főnél kevesebb állandó lakossal bíró szigeten található.

- (5d) Átmeneti mentességet kell adni a Ciprus és más tagállamok közötti közszolgáltatási kötelezettségek számára. Ciprus és a kontinentális Európa között több mint két évtizede nincs tengeri összeköttetés. Jelenleg történnek erőfeszítések arra, hogy közszolgáltatási kötelezettség keretében létrejöjjön egy ilyen összeköttetés, és ezek célja hatékony választ adni az általános érdekű szolgáltatás nyújtása, továbbá az összeköttetések, valamint a gazdasági, társadalmi és területi kohézió biztosítása iránti sürgető igényre.
- (5e) Az e rendelet követelményeinek nem megfelelő hajók számára nagyobb költséggel jár majd a hajózás, ezért kezelni kell a szabályokat kijátszó viselkedés és az e rendelet rendelkezéseinek megkerülése által főként a konténeres vonalhajózás szegmensére gyakorolt kockázatot. Az Unió közelében lévő kikötőkben történő olyan megállások, amelyek célja az e rendeletnek való megfeleléssel járó költségek csökkentése, nemcsak csökkentenék a várt környezeti előnyöket és jelentős mértékben aláásnák az e rendelet által kitűzött célok teljesülését, hanem az e rendelet alkalmazásának megkerülése érdekében megtett többlettávolság miatt többletkibocsátásokhoz is vezethetnek. Ezért helyénvaló a nem uniós kikötőkben tett bizonyos megállásokat kizárni az útiterv szerinti kikötő koncepciójából. E kizárással az Unió közelében lévő olyan kikötőket kell célozni, amelyekben a legnagyobb a szabályok megkerülésének kockázata. Egy 300 tengeri mérföldes korláttal arányos választ lehet adni e kockázatra, egyensúlyba hozva a többletterheket és a szabályok megkerülésének kockázatát. Az útiterv szerinti kikötő koncepciójából történő kizárásnak továbbá csak a konténerszállító hajókra és az olyan kikötőkre kell kiterjednie, amelyek fő tevékenysége a konténerátrakás. Az ilyen szállítmányok esetében a szabályok megkerülésének kockázatába beletartozik az is, hogy egy kikötői csomópont az Unión kívülre tevődik át, és ezzel tovább nő a szabályok megkerülésének kockázata. Ezért, valamint mivel nincs olyan kötelező, globális szintű IMO-rendszer a fenntartható és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok nemzetközi utakon történő használatára vonatkozóan, amely az e rendeletben szereplő rendelkezéshez hasonló ambíciószinttel rendelkezne, a konténerszállító hajók egy szomszédos konténerátrakási kikötőben történő megállásai e rendelet értelmében nem tekinthetők útiterv szerinti kikötőben történő megállásnak. Az intézkedés arányosságának és egyenlő kezelésének biztosítása érdekében figyelembe kell venni azon harmadik országbeli intézkedéseket, amelyek az e rendelettel azonos hatással bírnak.

- (5f) A jeges viszonyok melletti hajózás és a jeges viszonyok melletti hajózásra alkalmas hajók műszaki tulajdonságai többletköltségeket rónak a tengeri szállításra, különösen a Balti-tenger északi részein, és e költségeket e rendelet tovább növelheti. A jeges viszonyok melletti hajózásra alkalmas hajóknak a jeges viszonyok melletti hajózásból, illetve a műszaki tulajdonságaikból eredő ezen többletköltségeit tehát csökkenteni kell annak érdekében, hogy e hajók számára más hajókhoz viszonyítva egyenlő versenyfeltételek jöjjenek létre. E célból a társaságoknak átmenetileg engedélyezni kell, hogy az ilyen, jeges viszonyok melletti hajózásra alkalmas hajók fedélzetén kiigazított energiamennyiséget alkalmazhassanak. Ezen intézkedés esetleges meghosszabbításának céljából a Bizottságnak újra meg kell vizsgálnia egy ilyen mechanizmus szükségességét és módszertanát, különösen a jeges viszonyok melletti hajózás távolságainak és többlet-energiaigényének bejelentéséhez szükséges adatok robusztus nyomon követésének fényében.
- (5g) Annak érdekében, hogy egyértelmű és kiszámítható jogi keret jöjjön létre, és ez ösztönözze a legfenntarthatóbb és leginnovatívabb, a jövőbeli igények kielégítése szempontjából növekedési potenciállal rendelkező tüzelőanyag-technológiák piacának fejlesztését és az ilyen technológiák bevezetését, célzott ösztönzőre van szükség a nem biológiai eredetű, megújuló energiaforrásokból származó üzemanyagok esetében, tekintettel arra, hogy az ilyen üzemanyagok jelentős dekarbonizációs potenciállal rendelkeznek, valamint figyelembe véve rövid és középtávú becsült gyártási költségeiket. A megújuló energiaforrásokból előállított villamos energiából és a közvetlenül a levegőből kinyert szénből előállított szintetikus tüzelőanyagok a fosszilis tüzelőanyagokhoz képest akár 100 %-os kibocsátás-megtakarítást is elérhetnek. Emellett a termelési folyamat erőforrás-hatékonysága tekintetében (különösen, ami a vízigényt illeti) jelentős előnyöket hordoznak a fenntartható tüzelőanyagok más típusaihoz képest. A szintetikus tüzelőanyagok előállítási költségei azonban jelenleg sokkal magasabbak, mint a hagyományos tüzelőanyagok piaci ára, és az előrejelzések szerint ez középtávon így is marad. E rendeletnek ezért célzott és átmeneti szorzót kell bevezetnie e technológia elterjedésének támogatása érdekében.
- (6) Az e rendeletnek való megfelelésért felelős jogszemélynek a hajótulajdonosként meghatározott hajózási társaságnak vagy bármely más olyan szervezetnek vagy személynek – például az üzemeltetőnek vagy a személyzet nélküli hajó bérlőjének – kell lennie, aki, illetve amely a hajótulajdonostól átvállalta a hajó üzemeltetésének felelősségét, és aki, illetve amely e felelősség átvállalásával beleegyezett abba, hogy átvállalja a hajók biztonságos üzemeltetéséről és a szennyezés megelőzéséről szóló – az Unióban a 336/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel<sup>9</sup> végrehajtott – nemzetközi szabályzat által előírt valamennyi kötelezettséget és felelősséget. A szóban forgó fogalommeghatározás a

<sup>9</sup> HL L 64., 2006.3.4., 1. o.

„társaság” fogalmának az (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>10</sup> 3. cikkének d) pontjában szereplő meghatározásán alapul, és összhangban van a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) által 2016-ban létrehozott globális adatgyűjtési rendszerrel.

- (6a) Miközben továbbra is a társaságnak kell felelnie az e rendelet szerinti nyomonkövetési és jelentéstételi kötelezettségek teljesítéséért és – a „szennyező fizet” elvvel összhangban – a korrekciós bírságok megfizetéséért, valamint a tisztább tüzelőanyagok elterjedésének előmozdításáért, megfelelési hiány esetén – a társasággal létrejött szerződéses megállapodások útján – a tüzelőanyag beszerzéséért és/vagy a hajó által felhasznált energia ÜHG-intenzitását érintő operatív döntések meghozataláért felelős jogalany megtérítheti a társaság részére a hajó üzemeltetéséből fakadó korrekciós bírságok költségét, vagy más módon kártérítést biztosíthat a társaság részére a szóban forgó költségekért. A társaság – szerződéses alapon – felkérheti a hitelesítőt, hogy számítsa ki a hajó másik jogalany általi, a jelentéstételi időszakban történt üzemeltetéséből fakadó bírságok összegét. E rendelet alkalmazásában a hajó üzemeltetése a szállított rakomány, az útiterv, az útvonal és a hajó sebességének a meghatározását jelenti.
- (7) Az új tüzelőanyagok és energetikai megoldások kifejlesztése és bevezetése koordinált megközelítést tesz szükségessé a kínálat és a kereslet összehangolása, valamint a megfelelő elosztási infrastruktúra biztosítása érdekében. Bár a jelenlegi európai szabályozási keret már részben foglalkozik az üzemanyag-előállítással az (EU) 2018/2001 európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>11</sup>, az üzemanyag-elosztással pedig a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv keretében<sup>12</sup>, olyan eszközre is szükség van, amely növeli a tengeri hajózásban használatos megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok iránti keresletet.
- (8) Bár az olyan eszközök, mint a szén-dioxid-árzás vagy a tevékenység szén-dioxid-intenzitására vonatkozó célok elősegítik az energiahatékonyság javítását, nem alkalmasak arra, hogy rövid és középtávon jelentős elmozdulást eredményezzenek a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok felé. Ezért olyan egyedi szabályozási megközelítésre van 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.

---

<sup>10</sup> 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.).

<sup>11</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>12</sup> 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.).

- (9) 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 előírnák bármilyen konkrét tüzelőanyag vagy technológia használatát.
- (10) Elő kell mozdítani az olyan megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok fejlesztését és bevezetését, amelyek nagy potenciállal rendelkeznek a fenntarthatóság és a kereskedelmi érettség tekintetében, valamint nagy innovációs és növekedési potenciállal is 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 tüzelőanyagokkal való megfelelő ellátást, hozzájárulva ezáltal az uniós közlekedés dekarbonizációjával kapcsolatos törekvésekhez, és 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 üzemanyagok. A tengeri hajózásban használatos fenntartható üzemanyagok közül különösen az (EU) 2018/2001 irányelv IX. mellékletének B. részében felsorolt alapanyagokból előállítottak alapvető fontosságúak, mivel a tengeri hajózásban használatos ilyen üzemanyagok előállítását lehetővé tevő – és a tengeri szállítás dekarbonizálására alkalmas – kereskedelmileg legérettebb technológia már rövid távon rendelkezésre fog állni.
- (11) 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. Ez a 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 – kockázatot jelent a biológiai

sokféleségre nézve is. Ez a kockázat különösen súlyos 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 célkitűzéseikhez való hozzájárulását, figyelembe véve azok alacsonyabb környezeti előnyeit, az ÜHG-kibocsátáscsökkentési potenciál tekintetében elért gyengébb teljesítményüket és a fenntarthatósággal kapcsolatos átfogóbb aggályokat.

- (12) A tengerhasznosítási 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. Ezért amiatt, hogy e rendelet keretében nem támogathatók az élelmiszer- és takarmánynövény-alapú üzemanyagok, egyúttal minimálisra csökken a közlekedési ágazat dekarbonizációjának a lassításával kapcsolatos kockázat is, amely egyébként a terményalapú bioüzemanyagoknak a közúti ágazatból a tengerhasznosítási ágazat felé való eltolódásából eredhetne. 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 üzemanyagokat 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 üzemanyagok valamennyi típusa által okozott további ÜHG-kibocsátás és biológiai sokféleség-csökkenés szükségessé teszi, hogy ezek az üzemanyagok ugyanolyan kibocsátási tényezőkkel rendelkezzenek, mint a legkedvezőtlenebb előállítási mód.
- (13) A tengeri szállításban használatos új tüzelőanyagok és energiamegoldások kifejlesztéséhez és bevezetéséhez kapcsolódó hosszú átfutási idők gyors fellépést, valamint egyértelmű és kiszámítható hosszú távú szabályozási keret kialakítását teszik szükségessé, amely megkönnyíti valamennyi érintett érdekelt fél tervezését és beruházásait. Ez a szabályozási keret megkönnyíti majd a tengeri szállításban használatos új tüzelőanyagok és energiamegoldások kifejlesztését és bevezetését, valamint ösztönözni fogja az érdekelt felek beruházásait. A szabályozási keretnek emellett 2050-ig meg kell határoznia a hajók által a fedélzeten felhasznált energia ÜHG-intenzitásának a határértékeit. Ezeknek a határértékeknek idővel ambiciózusabbá kell válniuk, hogy tükrözzék a tengeri hajózásban használatos megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok területén várható technológiai fejlődést és megnövekedett termelést.

- (14) E rendeletnek meg kell határoznia a hajó által a fedélzetén felhasznált energia éves átlagos ÜHG-intenzitásának kiszámításához alkalmazandó módszertant és képletet. Ennek a 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.
- (15) 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.
- (16) 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. Mindazonáltal a „kúttól a tartályig” terjedő kibocsátási tényezőket és a fosszilis tüzelőanyagok „tartálytól a hajócsavarig” terjedő CO<sub>2</sub>-kibocsátási tényezőit csak az e rendeletben meghatározott alapértelmezett kibocsátási tényezők alkalmazásával lehet meghatározni.
- (17) Az összességében véve alacsonyabb ÜHG-lábnyommal rendelkező energiaforrások használatának előmozdításához az összes releváns ÜHG-kibocsátásra (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> és N<sub>2</sub>O) kiterjedő átfogó megközelítésre van szükség. A metán és a nitrogén-oxidok globális felmelegedési potenciáljának tükrözése érdekében az e rendeletben meghatározott határértéket ezért „CO<sub>2</sub>-egyenértékben” kell kifejezni.

- (18) A megújuló energiaforrások és az alternatív meghajtás, például a szél- és napenergia használata jelentősen csökkenti a hajó teljes energiafelhasználásának ÜHG-intenzitását. Ezen energiaforrások pontos mérésének és számszerűsítésének nehézsége (az energiafelhasználás időszakossága, a meghajtásként történő közvetlen átvitel stb.) nem akadályozhatja meg ezeknek az energiaforrásoknak az elismerését a hajó teljes energiafelhasználásában, a hajó energiamérlegéhez való hozzájárulásuk közelítését szolgáló eszközök révén.
- (19) A hajók által a kikötőkben okozott légszennyezés (kén-oxidok, nitrogén-oxidok és lebegő részecskék) komoly problémát jelent a part menti területek és a kikötővárosok számára. Ezért konkrét és szigorú kötelezettségeket kell előírni a rakparthoz kikötött azon hajók kibocsátásainak csökkentése érdekében, amelyek villamos energiát nyernek ki a motorjukból.
- (20) A parti áramforrás (OPS) csökkenti a hajók által okozott légszennyezést, valamint csökkenti a tengeri szállításból származó ÜHG-kibocsátás mennyiségét. Az OPS a hajók rendelkezésére álló, egyre tisztább energiaellátást jelent, tekintettel a megújuló energiaforrások növekvő részarányára az EU villamosenergia-szerkezetében. Míg a 2014/94/EU irányelv csak az OPS csatlakozási pontokra vonatkozó rendelkezésre terjed ki, az e technológia iránti kereslet és ennek következtében az ilyen technológia bevezetése továbbra is korlátozott. Ezért külön szabályokat kell megállapítani annak érdekében, hogy a konténerhajók és a személyhajók számára kötelezővé váljon az OPS használata, ugyanis az (EU) 2015/757 rendelet keretében 2018-ban gyűjtött adatok szerint a rakparthoz kikötés alatt ezekből a hajó kategóriákból származik hajónként a legnagyobb mennyiségű kibocsátás.
- (21) Az OPS mellett más technológiák is egyenértékű környezeti előnyökkel járhatnak a kikötőkben. Amennyiben egy alternatív technológia használata bizonyítottan egyenértékű az OPS használatával, a hajót mentesíteni kell az OPS használatának kötelezettsége alól.

- (22) Különböző OPS-projektek és -megoldásokat teszteltek a horgonyzóhelyen horgonyzó hajók számára, de jelenleg még nem áll rendelkezésre kiforrott és méretezhető műszaki megoldás. Ezért az OPS használatára vonatkozó kötelezettséget elsősorban a rakparthoz kikötött hajókra kell korlátozni. Mindazonáltal a Bizottságnak rendszeresen újra kell értékelnie a helyzetet annak érdekében, hogy ez a kötelezettség kiterjeszhető legyen a horgonyzóhelyen horgonyzó hajókra is, amennyiben a szükséges technológiák kellően kiforrottak lesznek. Addig is lehetővé kell tenni a tagállamok számára, hogy ilyen kötelezettséget írjanak elő a horgonyzóhelyen horgonyzó hajók számára, például olyan kikötőkben, amelyek már rendelkeznek ezzel a technológiával, vagy olyan területeken helyezkednek el, ahol mindenféle szennyezést kerülni kell.
- (23) Az OPS használata alól több objektív okból is kivételt kell tenni, amelyeket a kikötő szerinti tagállam illetékes hatóságának vagy bármely erre megfelelően felhatalmazott szervezetnek kell ellenőriznie, adott esetben a kikötőt üzemeltető szervvel folytatott konzultációt követően, és e kivételeknek a következőkre kell korlátozódniuk: a biztonsági okból történő vagy tengeri életmentés miatti, nem tervezett és nem rendszeres kikötés, a hajók rövid idejű kikötői tartózkodása, azaz a csatlakozáshoz minimálisan szükséges két óránál rövidebb, rakparthoz történő kikötés, az OPS nem áll rendelkezésre vagy nem kompatibilis, továbbá a vészhelyzetben történő, illetve karbantartási vagy kipróbálási célú fedélzeti energiatermelés.
- (24) Az OPS rendelkezésre nem állása vagy inkompatibilitása esetére vonatkozó kivételeket korlátozni kell annak érdekében, hogy biztosítsák az e beruházásokhoz szükséges ösztönzőket és elkerüljék a tisztességtelen versenyt. Ezért, bár néhány kivételt lehetővé kell tenni, például a tervezett kikötések utolsó pillanatban történő eseti módosítása és a nem kompatibilis berendezésekkel ellátott kikötőkben történő kikötések esetében, ezeket a kivételeket korlátozni kell azon kikötőkben, amelyek az AFIR-rendelet<sup>13</sup> értelmében kötelesek OPS-kapcsolatot biztosítani. Ezért a hajóüzemeltetőknek gondosan meg kell tervezniük a kikötéseiket annak biztosítása érdekében, hogy tevékenységeiket légszennyező anyagok és üvegházhatású gázok kibocsátása nélkül végezhessék a hajó rakparthoz történő kikötése alatt, és ne károsítsák a környezetet a part menti területeken és a kikötővárosokban.

---

<sup>13</sup> A pontos cím később beillesztendő.

- (24b) Figyelembe véve az OPS 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 annak lehetőségét, hogy majd egy későbbi szakaszban figyelembe vegyék az OPS-en keresztül biztosított villamos energiához kapcsolódó ÜHG-kibocsátást.
- (25) E rendeletnek egy megbízható nyomonkövetési, jelentéstételi és ellenőrzési rendszert kell létrehoznia a rendelet rendelkezéseinek való megfelelés nyomon követése érdekében. E rendszernek megkülönböztetésmentesen kell vonatkoznia minden hajóra, és az e rendszeren belül benyújtott adatok pontosságának biztosítása érdekében harmadik fél általi hitelesítést kell előírnia. E rendelet célkitűzése elérésének elősegítése érdekében az (EU) 2015/757 rendelet alkalmazásában már bejelentett adatokat szükség esetén fel kell használni az e rendeletnek való megfelelés ellenőrzésére, a társaságokra, a hitelesítőkre és az illetékes hatóságokra háruló adminisztratív terhek csökkentése érdekében.
- (26) A társaságoknak felelősséget kell vállalniuk a hajókon a hajózás során és a kikötőhelyen felhasznált energia mennyiségének és típusának nyomon követéséért és bejelentéséért, valamint egyéb releváns információkért, például a fedélzeten lévő motor típusára vagy a szélhasznosító technológiák jelenlétére vonatkozó információkért, annak érdekében, hogy bemutassák a fedélzeti energiafelhasználás ÜHG-intenzitására vonatkozó, e rendeletben meghatározott határérték betartását. E nyomonkövetési és jelentéstételi kötelezettségek, valamint a hitelesítési eljárás hitelesítők általi teljesítésének elősegítése érdekében – az (EU) 2015/757 rendelethez hasonlóan – a társaságoknak nyomonkövetési tervben kell dokumentálniuk a tervezett nyomonkövetési módszert, és további részletekkel kell szolgálniuk e rendelet szabályainak alkalmazásáról. A nyomonkövetési tervet, valamint adott esetben annak későbbi módosításait be kell nyújtani a hitelesítőnek, akinek ezeket értékelnie kell.

- (26b) Az adminisztratív terhek csökkentése érdekében a hajózási társaságok számára lehetőség szerint egyetlen nyomkövetési, jelentéstételi és ellenőrzési rendszert kell kialakítani a hajózásból származó ÜHG-kibocsátás csökkentéséről szóló európai rendeletek 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 esetleges átfedéseket, és adott esetben jogalkotási javaslatot készít e rendelet vagy az (EU) 2015/757 rendelet módosítására.
- (27) A tüzelőanyagok tanúsítása elengedhetetlen e rendelet célkitűzéseinek eléréséhez, valamint a tengerhasznosítási ágazatban várhatóan alkalmazott megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok környezeti integritásának biztosításához. Az ilyen tanúsítást átlátható és megkülönböztetésmentes eljárás keretében kell elvégezni. A tanúsítás megkönnyítése és az adminisztratív terhek csökkentése érdekében az (EU) 2018/2001 irányelvvel összhangban meghatározott bioüzemanyagok, biogáz, nem biológiai eredetű, megújuló energiaforrásokból származó üzemanyagok és a széntartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagok esetében az említett irányelvben megállapított tanúsítási szabályokat kell alkalmazni. Ezt a tanúsítási megközelítést az (EU) 2018/2001 irányelvben foglaltakhoz hasonlóan az Unión kívül vételezett üzemanyagokra is alkalmazni kell, amelyeket importált tüzelőanyagnak kell tekinteni. Amennyiben a társaságok el kívánják térni az említett irányelvben vagy ebben az új keretben előírt alapértelmezett értékektől, ezt csak akkor tehetik meg, ha az értékek az (EU) 2018/2001 irányelv szerint elismert önkéntes rendszerek valamelyikével (a „kúttól a tartályig” értékek esetében), illetve laboratóriumi vizsgálatokkal vagy közvetlen kibocsátásmérésekkel („tartálytól a hajócsavarig”) tanúsíthatók.
- (28) A hitelesítési tevékenységeket hitelesítők végzik. A pártatlanság biztosítása érdekében a hitelesítők olyan független és kompetens jogi személyek lehetnek, akik vagy amelyek rendelkeznek a 765/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>14</sup> szerint létrehozott nemzeti akkreditáló testületek által kiadott tanúsítvánnyal. A hitelesítőket azon flotta méretének megfelelő eszközökkel és személyzettel kell ellátni, amely számára 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.

---

<sup>14</sup> 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.).

- (29) A társaságok által nyomon követett és jelentett adatok és információk alapján a hitelesítőknek ki kell számítaniuk és meg kell állapítaniuk a hajón felhasznált energia éves átlagos ÜHG-intenzitását, valamint a hajónak a határértékhez viszonyított egyenlegét, beleértve a megfelelési többletet vagy hiányt, valamint az OPS-használati kötelezettség betartását. A hitelesítőnek ezekről az információkról értesítenie kell az érintett társaságot. Amennyiben a hitelesítő ugyanaz a jogalany, mint az (EU) 2015/757 rendelet alkalmazásában tevékenykedő hitelesítő, az értesítést az említett rendelet szerinti hitelesítési jelentéssel együtt is meg lehet tenni.
- (30) A Bizottságnak létre kell hoznia az egyes hajók teljesítményét nyilvántartó és az e rendeletnek való megfelelést biztosító elektronikus FuelEU adatbázist, és gondoskodnia kell az adatbázis működtetéséről. Ezt az adatbázist az e rendeletben meghatározott kötelezettségek teljesítéséhez szükséges valamennyi legfontosabb intézkedéshez használni kell. A jelentéstétel megkönnyítése és a társaságokra, a hitelesítőkre és más felhasználókra háruló adminisztratív terhek csökkentése érdekében ennek az elektronikus adatbázisnak a meglévő THETIS-MRV modulra kell épülnie, és lehetőség szerint annak továbbfejlesztett változataként kell elkészülnie. Ennek az elektronikus adatbázisnak lehetővé kell tennie az (EU) 2015/757 rendelet alkalmazásában gyűjtött információk és adatok újrafelhasználását is.
- (31) Az e rendeletnek való megfelelés olyan tényezőktől függ, amelyek a társaság rendelkezési körén kívül eshetnek, mint például a tüzelőanyag rendelkezésre állásával vagy a tüzelőanyag minőségével kapcsolatos kérdések. Ezért a vállalkozások számára rugalmasságot kell biztosítani a megfelelési többlet egyik évről a másikra történő átvitele vagy – bizonyos korlátokon belül – a következő évre vonatkozó előzetes megfelelési többlet átvételében. A kikötőhelyi OPS használata vonatkozásában, amely nagy jelentőséggel bír a helyi levegőminőség szempontjából a kikötővárosokban és a part menti területeken, nem alkalmazható hasonló rugalmasság.
- (32) 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. E célból egy hajó esetleges túlteljesítése felhasználható más hajók alulteljesítésének ellensúlyozására, feltéve, hogy az összesített megfelelés pozitív. Ez lehetőséget teremt a megfelelés túlteljesítésének jutalmazására, és ösztönzi a fejlettebb technológiákba történő beruházásokat. Az összevont megfelelés választása lehetőségének továbbra is önkéntesnek kell lennie, és az érintett vállalatok megállapodásától kell függenie.

- (33) A hitelesítő, illetve adott esetben az igazgatásért felelős állam illetékes hatósága által az e rendeletben megállapított eljárások szerint kibocsátott megfelelési dokumentumot („FuelEU” megfelelési dokumentum) a hajóknak meg kell őrizniük annak bizonyítékként, hogy betartják a hajón felhasznált energia ÜHG-intenzitási határértékét és az OPS használatának kötelezettségét. A hitelesítőknek vagy adott esetben az igazgatásért felelős állam illetékes hatóságának rögzíteniük kell a FuelEU-adatbázisban a „FuelEU” megfelelési dokumentum kiállítását.
- (34) A nem megfelelő kikötések számát a hitelesítőknek egyértelmű és objektív kritériumok alapján kell meghatározniuk, figyelembe véve az összes vonatkozó információt, beleértve a tartózkodás idejét, minden egyes felhasznált energia típusát és mennyiségét, valamint az esetleges kizárási feltételek alkalmazását minden egyes uniós kikötőben történő kikötéskor. Ezeket az információkat a társaságoknak a hitelesítők rendelkezésére kell bocsátaniuk a megfelelés megállapítása céljából.
- (35) A rugalmassági és összevonási rendelkezések révén való megfelelés lehetőségének sérelme nélkül, a hajón felhasznált energia éves átlagos ÜHG-intenzitásának határértékét nem teljesítő hajókra korrekciós 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 korrekciós bírságnak azon megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok mennyiségén és költségén kell alapulnia, amelyeket a hajóknak e rendelet követelményeinek való megfelelés érdekében használniuk kellett volna.
- (36) Korrekciós bírságot kell kiszabni minden egyes meg nem felelő kikötésre is. A korrekciós bírságnak arányosnak kell lennie a villamos energia megfelelő szintű felhasználásának költségével, a szennyezőbb energiaforrások igénybevételeitől visszatartó erejűnek kell lennie, és úgy kell kiszámítani, hogy egy EUR-ban meghatározott összeget megszoroznak a kikötőben horgonyzó hajó teljes megállapított villamosenergia-igényével és az OPS-követelményeknek meg nem felelve a kikötőhelyen töltött órák teljes, felfelé kerekített számával. Mivel nem állnak rendelkezésre pontos adatok az OPS Unión belüli nyújtásának költségeiről, ennek a díjnak a nem háztartási fogyasztók átlagos uniós villamosenergia-árán kell alapulnia, amelyet kétszeres szorzóval kell megszorozni a szolgáltatásnyújtáshoz kapcsolódó egyéb kiadások, többek között a csatlakozási költségek és a beruházásmegettérülési elemek figyelembevétele érdekében.

- (37) A korrekciós bírságok megfizetéséből származó és az igazgatásért felelős állam által beszedett bevételeket a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengerhasznosítási ágazaton belüli elosztásának és használatának előmozdítására, valamint a tengerhasznosítási ágazat szereplőinek éghajlat-politikai és környezetvédelmi célkitűzéseik teljesítéséhez nyújtott segítségre kell fordítani.
- (38) Az e rendelettel kapcsolatos kötelezettségek betartatásának a már meglévő – többek között a 2009/16/EK<sup>15</sup> és a 2009/21/EK<sup>16</sup> európai parlamenti és tanácsi irányelvvel létrehozott – eszközökön kell alapulnia. A tagállamoknak továbbá az e rendelet megsértése esetén alkalmazandó hatékony, arányos és visszatartó erejű szankciókra vonatkozó szabályokat kell megállapítaniuk. Ugyanazon jogsértések esetében az indokolatlan vagy kétszeres büntetés elkerülése érdekében az ilyen szankciók nem kettőzhetik meg az abban az esetben alkalmazott korrekciós bírságokat, ha a 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 közé.(38a) A hajózási társaságok adminisztratív terheinek csökkentése érdekében hajózási társaságonként egy tagállamot kell megbízni e rendelet végrehajtásának felügyeletével. Az ETS-irányelvben<sup>17</sup> megállapított rendelkezéseket kell alkalmazni az egyes hajózási társaságok tekintetében az igazgatásért felelős állam meghatározására. Az igazgatásért felelős állam számára lehetővé kell tenni, hogy a megelőző két jelentési időszakra vonatkozóan további ellenőrzéseket végezzen azzal kapcsolatban, hogy egy adott hajó megfelel-e ennek a rendeletnek, és biztosítania kell a korrekciós bírságok kellő időben történő megfizetését.

---

<sup>15</sup> 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.).

<sup>16</sup> 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.).

<sup>17</sup> A pontos cím később beillesztendő.

- (39) Tekintettel arra, hogy az e rendelet értelmében a hitelesítők által hozott intézkedések milyen fontos következményekkel járhatnak az érintett társaságokra nézve, különösen a nem megfelelő kikötések meghatározása, a korrekciós bírságok összegének kiszámítása és a „FuelEU” megfeleléségi dokumentum kiadásának megtagadása tekintetében, e társaságok számára lehetővé kell tenni, hogy kérelmezzék ezen intézkedések felülvizsgálatát annak a tagállamnak az illetékes hatóságánál, ahol a hitelesítőt akkreditálták. Az Európai Unió Alapjogi Chartájának 47. cikkében foglalt, hatékony jogorvoslathoz való jog fényében lehetővé kell tenni, hogy az illetékes hatóságok által e rendelet alapján hozott határozatokat az érintett illetékes hatóság tagállamának bírósága a nemzeti joggal összhangban felülvizsgálja.
- (40) Annak érdekében, hogy e rendelet hatékony működése révén fenntarthatók legyenek az egyenlő versenyfeltételek, a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a következők tekintetében: a „kúttól a hajócsavarig” kibocsátási tényezők jegyzékének módosítása, a laboratóriumi vizsgálatok és a közvetlen kibocsátásmérések elvégzésére vonatkozó szabályok megállapítása, illetve az ISO megfeleléségi vizsgálati szabványokra hivatkozva, amennyiben ilyen szabványokat kidolgoztak, a korrekciós bírság tényezőjének kiigazítása az energiaköltségek alakulásának függvényében és a korrekciós bírság számszerű tényezője összegének módosítása a villamos energia unióbeli átlagköltségének az 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 megállapodásban<sup>18</sup> megállapított elvekkkel 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.

---

<sup>18</sup> HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

- (41) 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 rendeletnek<sup>19</sup> megfelelően kell gyakorolni. Amikor a Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén meghatározza a következőket, figyelembe kell vennie az (EU) 2015/757 rendelet alkalmazásában gyűjtött információk és adatok további felhasználásának lehetőségét: a technológiák jegyzéke és elfogadásuk kritériumai, valamint alkalmazásuk módja ahhoz, hogy kibocsátásmentes technológiának minősüljenek, a szabványosított nyomonkövetési tervek mintái, az egységes alkalmazásukhoz szükséges technikai szabályokkal együtt, a hitelesítési tevékenységekre vonatkozó szabályok további pontosítása, a hitelesítők akkreditálásának további módszerei és kritériumai, a FuelEU adatbázis működési és technikai specifikációja és a hozzáférési jogokra vonatkozó szabályok, valamint a korrekciós bírságok megfizetésének részletes szabályai.
- (42) Tekintettel a tengerhasznosítási ágazat nemzetközi dimenziójára, a hajók által felhasznált energia ÜHG-intenzitásának korlátozására irányuló globális megközelítés előnyösebb, mivel szélesebb alkalmazási köre miatt hatékonyabbnak tekinthető. Ezzel összefüggésben, és annak érdekében, hogy elősegítse a nemzetközi szabályoknak az IMO keretében történő fejlesztését, a Bizottságnak meg kell osztania az e rendelet végrehajtására vonatkozó információkat az IMO-val és más illetékes nemzetközi szervezetekkel, továbbá erre vonatkozó előterjesztéseket kell küldenie az IMO részére. Amennyiben az e rendelet szempontjából fontos kérdésekben globális megközelítésről születik megállapodás, a Bizottságnak felül kell vizsgálnia ezt a rendeletet annak érdekében, hogy adott esetben összehangolja azt a nemzetközi szabályokkal.

---

<sup>19</sup> 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.).

(43) 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 kockáztatnák a belső piac előtt álló akadályok bevezetését, valamint a kikötők és a tengeri fuvarozók közötti verseny torzulását, hanem 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 az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket,

## I. FEJEZET

### ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

#### *1. cikk*

#### **Rendeltetés és célkitűzések**

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 ÜHG-intenzitásának korlátozása; és
- b) a parti áramforrás vagy kibocsátásmentes technológia használatára vonatkozó kötelezettség a tagállamok joghatósága alá tartozó kikötőkben,

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

#### *2. cikk*

#### **Hatály**

(1) Ez a rendelet – lobogótól függetlenül – a kereskedelmi célú utas- vagy áruszállításra szolgáló, 5000 bruttó tonnatartalom feletti hajókra vonatkozik, mégpedig a következők tekintetében:

- a) a valamely tagállam joghatósága alá tartozó, útiterv szerinti kikötőben való tartózkodásuk során felhasznált energia;
- b) a valamely tagállam joghatósága alá tartozó, útiterv szerinti kikötőből egy tagállam joghatósága alá tartozó, útiterv szerinti kikötőbe tartó út során felhasznált energia teljes mennyisége, az (1) bekezdés ba) pontjának sérelme nélkül;
- ba) a valamely tagállam joghatósága alá tartozó legkülső régióban található, útiterv szerinti kikötőből induló vagy oda érkező utakon felhasznált energia fele;

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

A szomszédos konténerátrakási kikötőket, amelyeket a 3. cikk i) pontja kizár az útiterv szerinti kikötő fogalom meghatározásából, e bekezdéssel összhangban kell meghatározni. A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 27. cikk (3) bekezdésének megfelelően végrehajtási jogi aktusokat fogadjon el a szomszédos konténerátrakási kikötők jegyzékének összeállítása céljából. Az első jegyzéket 2025. december 31. előtt össze kell állítani, és azt követően [két] évente december 31. előtt naprakésszé kell tenni. Az említett végrehajtási jogi aktusokban fel kell sorolni az Unión kívül található, de az Unió területétől 300 tengeri mérföldnél kisebb távolságra lévő olyan szomszédos konténerátrakási kikötőket, ahol a konténerek átrakási aránya – húsz lábbal egyenértékű egységben mérve – meghaladja az adott kikötő teljes konténerforgalmának 65 %-át abban a legutóbbi tizenkét hónapos időszakban, amelyre vonatkozóan releváns adatok állnak rendelkezésre. E bekezdés alkalmazásában a konténereket átrakottnak kell tekinteni, ha azokat egy hajóról kizárólag abból a célból rakodják ki a kikötőbe, hogy egy másik hajóra rakodják őket. A jegyzék nem tartalmazhatja az olyan harmadik országban található kikötőket, amely ténylegesen olyan intézkedéseket alkalmaz, amelyek ambíciószintje megegyezik az e rendeletben meghatározott követelményekkel.

(1a) A tagállamok legfeljebb 2029. december 31-ig 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 kikötőjében való tartózkodásuk során felhasznált energia tekintetében. A tagállamok ezekről a mentességekről hatálybalépésük előtt értesítik a Bizottságot, amely azokat kihirdeti *az Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

(1b) A tagállamok legfeljebb 2029. december 31-ig mentesíthetnek egyes útvonalakat és kikötőket az (1) bekezdés a) és ba) pontjának alkalmazása alól egy valamely legkülső régióban található, útvonal szerinti kikötő és egy legkülső régióban található másik, útvonal szerinti kikötő közötti utakon felhasznált energia, valamint az adott legkülső régiók kikötőiben való tartózkodásuk során felhasznált energia tekintetében. A tagállamok ezekről a mentességekről hatálybalépésük előtt értesítik a Bizottságot, amely azokat kihirdeti *az Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

(1c) A fentiekéntől eltérve ez a rendelet 2029. december 31-ig nem alkalmazandó a közötti közszolgáltatási kötelezettség értelmében Ciprus és más tagállamok között közlekedő személyhajókra.

(2) Ez a rendelet nem alkalmazandó hadihajókra, haditengerészeti segédhajókra, halász- és halfeldolgozó hajókra, kezdetleges építésű, fából készült hajókra, mechanikus meghajtás nélküli hajókra és a nem kereskedelmi célra használt, állami tulajdonú hajókra.

### 3. cikk

#### **Fogalommeghatározások**

E rendelet alkalmazásában:

- a) „üvegházhatásúgáz-kibocsátás”: szén-dioxid (CO<sub>2</sub>), metán (CH<sub>4</sub>) és dinitrogén-oxid (N<sub>2</sub>O) kibocsátása a légkörbe;
- b) „bioüzemanyagok”: az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikkének 33. pontjában meghatározott bioüzemanyagok;
- c) „biogáz”: az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikkének 28. pontjában meghatározott biogáz;
- d) „széntartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagok”: az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikkének 35. pontjában meghatározott, széntartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagok;
- dd) „jeges viszonyok melletti hajózás”: a jeges viszonyok melletti hajózásra alkalmas hajók jégperemen belüli tengeri területen történő hajózása;
- e) „nem biológiai eredetű, megújuló energiaforrásokból származó üzemanyagok”: az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikkének 36. pontjában meghatározott nem biológiai eredetű, megújuló energiaforrásokból származó üzemanyagok;
- ee) „jégperem”: a Meteorológiai Világszervezet (WMO) tengeri jégre vonatkozó 2014. márciusi nomenklatúrája 4.4. pontjának megfelelően a nyílt tenger és bármilyen – stabil vagy sodródó – tengeri jég között adott időpontban elhelyezkedő határvonal;
- f) „élelmiszer- és takarmánynövények”: az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikkének 40. pontjában meghatározott élelmiszer- és takarmánynövények;
- g) „kibocsátásmentes technológia”: olyan technológia, amelynek energia biztosítására történő alkalmazása nem vonja maga után a következő üvegházhatású gázok és légszennyező

anyagok hajók általi kibocsátását a légkörbe: szén-dioxid (CO<sub>2</sub>), metán (CH<sub>4</sub>), dinitrogén-oxid (N<sub>2</sub>O), kén-oxid (SO<sub>x</sub>), nitrogén-oxid (NO<sub>x</sub>) és lebegő részecskék (PM);

- h) „helyettesítő energiaforrások”: a fedélzeten előállított megújuló szél- vagy napenergia, illetve a parti áramforrásból nyert villamos energia;
- i) „útterv szerinti kikötő”: az a kikötő, ahol a hajó a rakomány be- vagy kirakodása, illetve utasok be- vagy kiszállása céljából megáll, figyelemmel arra, hogy nem tartoznak ide az olyan megállások, amelyeknek kizárólagos célja tüzelőanyag-vételezés, készletek beszerzése, a legénység partraszállása, szárazdokkba állás vagy a hajónak és/vagy berendezéseinek a javítása, a segítségkérés céljából vagy vészhelyzet miatt történő kikötői megállás, illetve a hajók közötti átrakodás miatti, kikötőn kívüli megállás, valamint az olyan megállás, amelynek kizárólagos célja a rossz időjárási körülmények miatti menedékkeresés, illetve a kutatási és mentési tevékenységek miatt szükségessé váló megállás, valamint a konténerszállító hajók egy szomszédos konténerátrakási kikötőben történő megállásai;
- j) „út”: az (EU) 2015/757 rendelet 3. cikkének c) pontjában meghatározott út;
- j2) „legkülső régió”: az EUMSZ 349. cikkében felsorolt tengerentúli terület;
- k) „társaság”: az (EU) 2015/757 rendelet 3. cikkének d) pontjában meghatározott társaság;
- l) „bruttó tonnatartalom” (BT): az (EU) 2015/757 rendelet 3. cikkének e) pontjában meghatározott bruttó tonnatartalom;
- m) „kikötőben horgonyzó hajó”: az (EU) 2015/757 rendelet 3. cikkének n) pontjában meghatározott kikötőben horgonyzó hajó;
- m2) „horgonyzóhelyen horgonyzó hajó”: olyan, kikötőben horgonyzó hajó, amely nem a rakparthoz van kikötve;
- n) „fedélzeti energiafelhasználás”: a hajó által a meghajtásra és a fedélzeten lévő berendezések működtetésére a tengeren vagy a kikötőhelyen használt, megajoule-ban (MJ) kifejezett energiamennyiség;
- o) „a fedélzeten felhasznált energia ÜHG-intenzitása”: az üvegházhatásúgáz-kibocsátásnak a fedélzeten felhasznált energia MJ-jára vetített mennyisége, gramm CO<sub>2</sub>-egyenértékben kifejezve „kúttól a hajócsavarig” alapon;

- p) „kúttól a hajócsavarig”: a kibocsátások kiszámításának módszere, amely figyelembe veszi az energiatermelés, -szállítás, -elosztás, és az égetést is magában foglaló fedélzeti energiafelhasználás üvegházhatásúgáz-vonatkozású hatását;
- q) „kibocsátási tényező”: egy üvegházhatású gáz átlagos kibocsátása a forrásanyag tevékenységére vonatkozó adatokhoz képest, az égetés során teljes oxidációt és más vegyi reakciók esetében teljes átalakulást feltételezve;
- r) „parti áramforrás”: a kikötőben horgonyzó hajók kis- vagy nagyfeszültségű, váltakozó áramú vagy egyenáramú villamos energiával való ellátására szolgáló rendszer, beleértve a hajóoldali és parti létesítményeket is, amikor a tartózkodáshoz és a szolgáltatásokhoz szükséges energiaellátás vagy a másodlagos akkumulátorok feltöltése céljából közvetlenül táplálják a hajó főelosztó kapcsolótábláját;
- r2) „kikötőhelyi villamosenergia-igény”: egy kikötőben horgonyzó hajó villamosenergia-igénye minden villamos energiából fedezendő fedélzeti energiaigény kielégítésére;
- r3) „a kikötőben horgonyzó hajó teljes megállapított villamosenergia-igénye”: a kikötőben horgonyzó hajó teljes villamosenergia-igényének kilowattban kifejezett legmagasabb értéke, beleértve a tartózkodást és a rakománykezelést is;
- s) „hitelesítő”: olyan jogi személy, amely hitelesítési tevékenységet végez, és amelyet a 765/2008/EK rendeletnek és e rendeletnek megfelelően egy nemzeti akkreditáló testület akkreditált;
- u) „»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;

- v) „személyhajó”: az (EU) 2016/802 irányelv 2. cikkének i) pontjában meghatározott személyhajó;
- v2) „üdülőhajó”: rakományfedélzettel nem rendelkező személyhajó, amelyet kizárólag arra terveztek, hogy tengeri úton, éjszakai szállást kínálva kereskedelmi célú utasszállítást bonyolítson le;
- w) „konténerszállító hajó”: olyan hajó, amelyet kizárólag konténerek rakodótérben és fedélzeten történő szállítására terveztek;
- x) „nem megfelelő kikötés”: olyan kikötői megállás, amelynek során a hajó nem felel meg az 5. cikk (1) bekezdésében foglalt követelménynek, és az 5. cikk (3) bekezdésében meghatározott kivételek egyike sem alkalmazható;
- y) „legkedvezőtlenebb előállítási mód”: az adott tüzelőanyaghoz használt legkarbonintenzívebb előállítási mód;
- z) „CO<sub>2</sub>-egyenérték”: a CO<sub>2</sub>-ből, CH<sub>4</sub>-ből és N<sub>2</sub>O-ból származó kibocsátások globális felmelegedési potenciáljuk alapján történő kiszámításához használt mérőszám, amelynek alkalmazása során a CH<sub>4</sub> és N<sub>2</sub>O mennyiségét azonos globális felmelegedési potenciállal rendelkező szén-dioxid-mennyiséggé alakítják át;
- aa) „megfelelési egyenleg”: annak mértéke, hogy a hajó túl- vagy alulteljesíti-e a hajó fedélzetén felhasznált energia éves átlagos ÜHG-intenzitásának a III. melléklet A. része szerint kiszámított határértékeit;
- bb) „megfelelési többlet”: pozitív értékű megfelelési egyenleg;
- cc) „megfelelési hiány”: negatív értékű megfelelési egyenleg;
- dd) „teljes összevont megfelelési egyenleg”: a megfelelés-összevonásban részt vevő valamennyi hajó megfelelési egyenlegének összege;
- ee) „kikötőt üzemeltető szerv”: az (EU) 2017/352 európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>20</sup> 2. cikkének 5. pontjában meghatározott bármely köz- vagy magánjogi szerv;

<sup>20</sup> 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.).

- ff) „igazgatásért felelős állam”: egy hajózási társaság tekintetében az igazgatásért felelős, a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 3. cikkének w) pontjában meghatározott, illetve 3gd. cikke szerint megállapított tagállam, az érintett tagállamon belüli illetékes hatóság megválasztásának sérelme nélkül<sup>21</sup>;
- gg) „jelentési év”: január 1-jén kezdődő és december 31-ig tartó egyéves időszak, amelyben a 14. cikkben említett jelentést be kell nyújtani;
- hh) „jelentési időszak”: a jelentési évet megelőző év január 1-jétől december 31-ig tartó időszak.

---

<sup>21</sup> Ezt a rendelkezést a 2003/87/EK irányelv módosításával kapcsolatos tárgyalások eredményének függvényében esetleg ki kell igazítani.

## II. FEJEZET

### A HAJÓK FEDÉLZETI ENERGIAFELHASZNÁLÁSÁRA VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK

#### 4. cikk

##### **A hajók fedélzetén felhasznált energia ÜHG-intenzitási határértéke**

- (1) A jelentési időszakban a hajók fedélzetén felhasznált energia átlagos éves ÜHG-intenzitása nem haladhatja meg a (2) bekezdésben meghatározott határértéket.
- (2) Az (1) bekezdésben említett határértéket a(z) [X gramm CO<sub>2</sub>-egyenérték/MJ]\* referenciaérték alábbi százalékaránnyal való csökkentésével kell kiszámítani:

<sup>22</sup>2025. január 1-jétől 2 %,

2030. január 1-jétől 6 %,

2035. január 1-jétől 13 %,

2040. január 1-jétől 26 %,

2045. január 1-jétől 59 %,

2050. január 1-jétől 75 %.

*[\*: a hajók fedélzetén 2020-ban felhasznált energia flotta szerinti átlagos ÜHG-intenzitásának megfelelő referenciaérték, amelynek meghatározása az (EU) 2015/757 rendelet keretében nyomon követett és jelentett adatok alapján, az e rendelet I. és II. mellékletében meghatározott módszertan és alapértelmezett értékek felhasználásával történik. Kiszámítására a jogalkotási eljárás egy későbbi szakaszában kerül sor.]*

---

<sup>22</sup> Megjegyzés: minden mínuszjelet töröltünk.

- (3) A hajók fedélzetén felhasznált energia ÜHG-intenzitását az üvegházhatásúgáz-kibocsátások energiaegységenkénti mennyiségeként kell kiszámítani az I. mellékletben meghatározott módszer szerint.
- (4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 26. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a II. melléklet abból a célból történő módosítása érdekében, hogy belefoglalja az új energiaforrásokhoz kapcsolódó, a „kúttól a hajócsavarig” módszer szerinti kibocsátási tényezőket, vagy a meglévő kibocsátási tényezőket a jövőbeli nemzetközi szabványokkal vagy az uniós energiaügyi jogszabályokkal való összhang biztosítása érdekében kiigazítsa.

#### *5. cikk*

#### **A kikötőhelyen felhasznált energiára vonatkozó további kibocsátásmentességi követelmények**

- (1) 2030. január 1-jétől a valamely tagállam joghatósága alá tartozó, útiterv szerinti kikötőben rakparthoz kikötött hajóknak parti áramforráshoz kell kapcsolódniuk, és azt kell használniuk a kikötőhelyi villamosenergia-igényük fedezésére.
- (2) Az (1) bekezdésben foglaltakat az alábbiakra kell alkalmazni:
- a) konténerszállító hajók;
  - b) személyhajók.

- (3) Az (1) bekezdésben foglaltak nem alkalmazandók azon hajókra:
- a) amelyek a 14. cikkel összhangban nyomon követett és nyilvántartott indulási és érkezési időpont alapján számítva két óránál rövidebb időre kötnek ki a rakparthoz;
  - b) amelyek a kikötőhelyi villamosenergia-igényük fedezésére kibocsátásmentes technológiát alkalmaznak a rakparthoz való kikötés során;
  - c) amelyeknek a hajó által nem befolyásolható, előre nem látható körülmények miatt, biztonsági okokból vagy tengeri életmentés céljából kell nem tervezetten és nem rendszeresen kikötniük;
  - d) amelyek a kikötőben lévő csatlakozási pontok hiánya miatt nem tudnak csatlakozni a szárazföldi áramforráshoz;
  - da) amelyek nem tudnak parti áramforráshoz csatlakozni, mivel nem áll rendelkezésre elegendő parti áramforrás a hajó kikötőhelyi villamosenergia-igényének fedezésére, és ez a helyzet kivételesen veszélyezteti a villamosenergia-hálózat stabilitását;
  - e) amelyek nem tudnak parti áramforráshoz csatlakozni, mert a kikötő parti berendezése nem kompatibilis a parti áramforrás használatához szükséges fedélzeti berendezéssel, feltéve, hogy a hajón lévő, a parti csatlakozáshoz szükséges berendezések tanúsítása megfelel az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló rendelet<sup>23</sup> II. mellékletében meghatározott, a tengerjáró hajók parti csatlakozási rendszereire vonatkozó előírásoknak;
  - f) amelyeknek korlátozott ideig fedélzeti energiaelőállításra van szükségük olyan vészhelyzetekben, amelyek közvetlen veszélyt jelentenek az emberéletre, a hajóra, a környezetre vagy egyéb vis maior ok miatt;
  - g) amelyeknek a csatlakozás mellett szigorúan a szükségesre korlátozott ideig fedélzeti energiaelőállításra van szükségük karbantartási vizsgálatokhoz, illetve szemlét vagy vizsgálatot végző illetékes hatóság tisztviselőjének vagy elismert szervezet képviselőjének a kérésére elvégzendő működési teszthez.

---

<sup>23</sup> A pontos címet később illesztjük be.

- (4) E rendelet egységes végrehajtása érdekében a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 27. cikk (3) bekezdésével összhangban végrehajtási jogi aktusokat fogadjon el a technológiák jegyzékének és elfogadásuk kritériumainak összeállításához, valamint annak meghatározásához, hogy e technológiákat hogyan kell alkalmazni ahhoz, hogy a 3. cikk g) pontja szerinti kibocsátásmentes technológiáknak minősülhessenek. A Bizottság a tudományos és műszaki fejlődés fényében rendszeresen aktualizálja a jegyzéket és az elfogadási kritériumokat annak felméréséhez, hogy valamely új technológia e rendelet értelmében kibocsátásmentes technológiának minősül-e.
- (5) Annak a hajónak, amely a (3) bekezdés b) pontját alkalmazva kibocsátásmentes technológiákat kíván használni a parti áramforrás helyett, a kikötőkbe való behajózást megelőzően erről tájékoztatnia kell az útiterv szerinti kikötő szerinti tagállam illetékes hatóságát vagy bármely más, megfelelően felhatalmazott szervezetet.

A Bizottság végrehajtási jogi aktusok révén meghatározza a közzendő információk tartalmát és a tájékoztatás idejét. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 27. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

- (5a) Az útiterv szerinti kikötő szerinti tagállam illetékes hatóságának, vagy bármely más, megfelelően felhatalmazott szervezetnek – adott esetben a kikötőt üzemeltető szervvel folytatott konzultációt követően – a FuelEU adatbázisban késedelem nélkül rögzítenie kell a következő információkat:
- a) a (3) bekezdés a), b), c), d) vagy e) pontjában foglalt valamelyik kivétel alkalmazása;
  - b) ha egy hajó nem tesz eleget az (1) bekezdésben foglalt követelménynek, és nem jogosult a (3) bekezdésben foglalt egyik kivételre sem.
- (6) 2030. január 1-jétől az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló rendelet<sup>24</sup> 9. cikkében említett, a szükséges part menti villamos energia egy adott hajótípus számára történő biztosítására felszerelt kikötőkben a (3) bekezdés d) és e) pontjában említett kivétel az érintett típusba tartozó hajókra egy jelentési időszakban összesen legfeljebb öt alkalommal alkalmazható. Egy kikötői megállás nem vehető figyelembe az e rendelkezésnek való megfelelés szempontjából, ha a társaság bizonyítja, hogy észszerűen nem tudhatta, hogy a hajó a (3) bekezdés d) és e) pontjában említett okok miatt nem fog tudni csatlakozni.

---

<sup>24</sup> A pontos címet később illesztjük be.

- (7) Egy tagállam határozhat úgy, hogy a joghatósága alá tartozó valamely kikötőben vagy a joghatósága alá tartozó valamely kikötő egyes részein a horgonyzóhelyeken horgonyzó konténerszállító hajókra vagy személyhajókra ugyanolyan kötelezettségek vonatkoznak, mint az e rendeletben a rakparthoz kikötött hajók számára meghatározottak. Az érintett tagállam egy évvel e határozat alkalmazásának kezdetét – amelynek egybe kell esnie egy jelentési időszak kezdetével – megelőzően értesíti a Bizottságot e határozatáról. A Bizottság az információkat közzéteszi az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*, és – könnyen hozzáférhető formában – rendelkezésre bocsátja az érintett kikötők naprakész jegyzékét.

### III. FEJEZET

#### KÖZÖS ALAPELVEK ÉS TANÚSÍTÁS

##### 6. cikk

##### **A nyomon követés és a jelentéstétel közös alapelvei**

- (1) A 7–9. 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) pontjában 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 bármely időpontban felhasznált energiára. A társaságok a jelentési időszakban kötelesek megfelelő intézkedéseket tenni a hiányos adatok előfordulásának megelőzése érdekében.
- (3) A nyomon követésnek és a jelentésnek összehangoltnak és 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 megbízhatóságával 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 a nyomonkövetési adatokat és a dokumentációt – beleértve a feltevéseket, a referenciákat, a kibocsátási tényezőket, az I. melléklet szerint kiegészített tüzelőanyag-szállítójegyeket és a tevékenységre vonatkozó adatokat – annak érdekében, hogy a hitelesítő meghatározhassa a hajók fedélzetén felhasznált energia ÜHG-intenzitását.
- (5) Az e rendelet 7–9. cikkében és 14. cikkében meghatározott nyomonkövetési és jelentéstételi tevékenységek végzése során adott esetben fel kell használni az (EU) 2015/757 rendelet alkalmazásában gyűjtött információkat és adatokat.

7. cikk

**Nyomonkövetési terv**

- (1) A társaságoknak 2024. augusztus 31-ig minden egyes hajójukra vonatkozóan nyomonkövetési tervet kell benyújtaniuk a hitelesítőknek, 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 hitelesítőnek a nyomonkövetési tervet.
- (3) A nyomonkövetési tervnek tartalmaznia kell a teljes és átlátható dokumentációt, továbbá legalább a következő elemeket:
  - a) a hajó azonosítása és típusa, beleértve a nevét, az IMO hajóazonosító számát, 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) az 5. cikk hatálya alá tartozó hajók esetében azon berendezések szabványainak és jellemzőinek bemutatása, amelyek lehetővé teszik a parti áramforrásokhoz vagy egy kibocsátásmentes technológiához való kapcsolódást;
- d2) a kikötőben horgonyzó hajó teljes megállapított 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 vagy az elismert szervezetekre vonatkozó, a MEPC237(65) határozattal elfogadott IMO-szabályzatban meghatározott elismert szervezet által jóváhagyott elektromos terhelési egyenlegben vagy elektromos terhelési tanulmányban megadottak szerint. Amennyiben a hajó ezt nem tudja bemutatni, a figyelembe veendő érték a hajó főgépeinek maximális folyamatos teljesítménye összegének 25 %-a, amely teljesítményt a MARPOL-egyezmény alkalmazásában kiadott EIAPP-tanúsítvány (a gépek által előidézett levegőszennyezés megelőzésére vonatkozó nemzetközi tanúsítvány), illetve amennyiben a gépeknek nem kell EIAPP-tanúsítvánnyal rendelkezniük, a gépek adattáblája tartalmazza;
- e) a 4. és 5. cikkben meghatározott követelményeknek való megfelelés érdekében a fedélzeten a hajózás során és a kikötőhelyen használni kívánt energiaforrás(ok) leírása;
- f) a hajó tüzelőanyag-fogyasztásának nyomon követésére szolgáló eljárások, valamint a helyettesítő energiaforrások vagy a kibocsátásmentes technológia által biztosított energia leírása;
- g) a fedélzeten használandó energia „kúttól a tartályig” és a „tartálytól a hajócsavarig” számított kibocsátási tényezőinek nyomon követésére és bejelentésére szolgáló, a 9. cikkben, valamint az I. és a II. mellékletben meghatározott módszereknek megfelelő eljárások leírása;
- h) az utak hiánytalan felsorolásának nyomon követésére használt eljárások leírása;
- i) az utankénti tevékenységi adatok meghatározására használt eljárások leírása, 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;

- j) a nyomonkövetési tervben szereplő adatok jelentési időszak alatti frissítéséhez használt eljárások, rendszerek és felelősségi körök leírása;
  - k) a hiányos adatok kiküszöböléséhez szükséges helyettesítő adatok meghatározásához használt módszer leírása;
  - l) a korábbi átvizsgálások minden részletét rögzítő átvizsgálási adatrögzítő lap;
  - m) a hajó jégosztályára vonatkozó információk, amennyiben a társaság azt kéri, hogy a hajó jégosztálya miatti többletenergiát ne vegyék figyelembe a fedélzeti energiafelhasználás tekintetében;
  - n) annak az ellenőrizhető eljárásnak a leírása, amely a teljes út során megtett távolság és a jeges viszonyok melletti hajózás nyomon követésére szolgál, a jeges viszonyok melletti hajózás dátuma, időpontja, valamint tüzelőanyag-fogyasztása, amennyiben a vállalat kéri, hogy a jeges viszonyok melletti hajózásból eredő többletenergiát ne vegyék figyelembe a fedélzeti energiafelhasználás tekintetében.
- (4) A társaságok kötelesek formanyomtatványokon alapuló szabványos nyomonkövetési terveket használni. A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján meghatározza az említett formanyomtatványokat, beleértve az egységes alkalmazásukra vonatkozó technikai szabályokat is. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 27. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

#### *8. cikk*

#### **A nyomonkövetési terv módosításai**

- (1) A társaságok kötelesek rendszeresen, de legalább évente ellenőrizni, hogy a hajó nyomonkövetési terve megfelel-e a hajó jellegének és működésének, továbbá hogy javítható-e az abban szereplő bármely adat.
- (2) A társaságoknak a következő esetek bármelyikében módosítania kell a nyomonkövetési tervet:
  - a) amennyiben a társaság megváltozik;

- b) amennyiben új energiaátalakítási rendszereket, új energiatípusokat, a parti áramforrásokhoz való kapcsolódást szolgáló új rendszereket, illetve új helyettesítő energiaforrásokat vagy kibocsátásmentes technológiát használnak;
  - c) amennyiben 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) amennyiben az alkalmazott nyomonkövetési módszerekből származó adatok pontatlanok;
  - e) amennyiben a nyomonkövetési terv bármely részéről megállapítják, hogy az nem felel meg e rendelet követelményeinek, és a hitelesítő előírta, hogy a társaságnak felül kell vizsgálnia a tervet.
- (3) A társaságok kötelesek indokolatlan késedelem nélkül értesíteni a hitelesítőket a nyomonkövetési terv módosítására vonatkozó bármely javaslatról.

#### *9. cikk*

#### **A tüzelőanyagok és a kibocsátási tényezők tanúsítása**

- (1) Amennyiben az (EU) 2018/2001 irányelvben meghatározott bioüzemanyagokat, biogázt, nem biológiai eredetű, megújuló energiaforrásokból származó üzemanyagokat és a széntartalom 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 üvegházhatásúgázkibocsátás-megtakarítási kritériumoknak, vagy amelyeket élelmiszer- és takarmánynövényekből állítanak elő, úgy kell tekinteni, hogy ugyanazokkal a kibocsátási tényezőkkel rendelkeznek, mint az ilyen típusú üzemanyagok esetében a legkedvezőtlenebb fosszilizüzelőanyag-előállítási mód;
  - b) azokat a nem biológiai eredetű, megújuló energiaforrásokból származó üzemanyagokat és a széntartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagokat, amelyek nem felelnek meg az (EU) 2018/2001 irányelv 25. cikkének (2) bekezdésében meghatározott üvegházhatásúgázkibocsátás-megtakarítási küszöbértékeknek, úgy kell tekinteni, hogy ugyanazokkal a kibocsátási tényezőkkel rendelkeznek, mint az ilyen típusú üzemanyagok esetében a legkedvezőtlenebb fosszilizüzelőanyag-előállítási mód.

- (2) Az I. melléklet szerint kiegészített tüzelőanyag-szállítójegyek alapján a társaságoknak pontos és megbízható adatokat kell szolgáltatniuk azon bioüzemanyagok, azon biogáz, azon nem biológiai eredetű, megújuló energiaforrásokból származó üzemanyagok és a széntartalom újrahasznosításával nyert azon üzemanyagok ÜHG-intenzitásáról és fenntarthatósági jellemzőiről, amelyek tanúsítása a Bizottság által az (EU) 2018/2001 irányelv 30. cikkének (5) és (6) bekezdésével összhangban elismert rendszer keretében történt.
- (3) A társaságok a fosszilis tüzelőanyagokat illetően nem térhetnek el a „kúttól a tartályig” számított kibocsátási tényezőkre vonatkozóan a II. mellékletben megállapított alapértelmezett értékektől. A társaságoknak a bioüzemanyagokat, a biogázt, a nem biológiai eredetű, megújuló energiaforrásokból származó üzemanyagokat és a széntartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagokat illetően jogukban áll eltérni a „kúttól a tartályig” számított kibocsátási tényezőkre vonatkozóan a II. mellékletben megállapított alapértelmezett értékektől, amennyiben a tényleges értékek tanúsítása a Bizottság által az (EU) 2018/2001 irányelv 30. cikkének (5) és (6) bekezdésével összhangban elismert rendszer keretében történt.
- (4) 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 megállapított alapértelmezett értékektől, amennyiben a tényleges értékek tanúsítása laboratóriumi vizsgálat vagy közvetlen kibocsátásmérés útján történt.

## IV. FEJEZET

### HITELESÍTÉS ÉS AKKREDITÁLÁS

#### 10. cikk

##### A nyomonkövetési terv értékelése

- (1) Minden egyes hajó vonatkozásában, valamint a hitelesítő változása esetén a hitelesítő köteles értékelni, hogy a nyomonkövetési terv megfelel-e a 6–8. cikkben meghatározott követelményeknek. Amennyiben a hitelesítő értékelésében megállapítja, hogy a terv nem felel meg az említett követelményeknek, az érintett társaság a jelentési időszak kezdete előtt ennek megfelelően felülvizsgálja nyomonkövetési tervét, és végső értékelés céljából benyújtja a felülvizsgált tervet a hitelesítőnek. Az érintett társaságnak meg kell állapodnia a hitelesítővel az említett módosítások bevezetésének határidejéről. E határidő semmilyen esetben sem lehet a jelentési időszak kezdeténél későbbi időpont.
- (1a) A nyomonkövetési tervnek a 8. cikk (2) bekezdése b), c) és d) pontja szerinti módosításáról a hitelesítőnek értékelést kell végeznie. Az értékelést követően a hitelesítő köteles tájékoztatni az érintett társaságot arról, hogy az említett módosítások megfelelnek-e a 6–8. cikkben megállapított követelményeknek.
- (1b) Kedvező értékelésüket követően a hitelesítőnek rögzítenie kell a nyomonkövetési tervet és a módosított nyomonkövetési tervet a FuelEU adatbázisban. A nyomonkövetési tervet és a módosított nyomonkövetési tervet hozzáférhetővé kell tenni az igazgatásért felelős állam számára.

#### 11. 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 folytatnia. Ennek érdekében sem a hitelesítő, sem ugyanazon jogi személy valamely része nem lehet társaság vagy hajóüzemeltető, társaság tulajdonosa, vagy ezek tulajdona, továbbá a hitelesítő nem állhat a társasággal olyan kapcsolatban, 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 hiánytalanságát, 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) parti áramforrás használata vagy az 5. cikk (5) bekezdése szerint tanúsított kivételek fennállása;
  - e) a 9. cikk (2) bekezdésében előírt információk.
- (3) A (2) bekezdésben említett értékelésnek a következő megfontolásokon kell alapulnia:
- a) a jelentett adatok koherensek a hajókövetési adatokon és az olyan jellemzőkön alapuló becsült adatokkal, mint például a beépített motorteljesítmény;
  - b) a jelentett adatok ellentmondásokról mentesek, különösen ha összevetik az éves szinten hajónként beszerzett tüzelőanyag teljes mennyiségét és az utak során felhasznált tüzelőanyag összesített mennyiségét;
  - c) az adatgyűjtés az alkalmazandó szabályoknak megfelelően történt; valamint
  - d) a hajó vonatkozó nyilvántartásai hiánytalanok és ellentmondásmentesek.

### Hitelesítési eljárások

- (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 a társaság által használt összes adatforrás és módszer felülvizsgálatával azonosítania 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 folyamat során ellenőrzéseket kell végeznie. Kétség esetén a hitelesítő helyszíni szemlét tarthat a társaság telephelyein vagy a hajó fedélzetén. A társaságnak lehetővé kell tennie a hitelesítő számára, hogy hitelesítési tevékenységeinek könnyebb lefolytatása érdekében belépjen a társaság helyiségeibe vagy a hajóra léphessen.
- (5) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el az e rendeletben említett hitelesítési tevékenységekre vonatkozó szabályok további pontosítása érdekében, legalább a következő elemek tekintetében<sup>25</sup>: a hitelesítők hatáskörei, a társaságok által a hitelesítőknek biztosítandó dokumentumok, a hitelesítők által elvégzendő kockázatértékelés, ideértve az ellenőrzéseket is, a nyomonkövetési terv megfelelőségének értékelése, a „FuelEU” jelentés hitelesítése, a lényegességi küszöb, a hitelesítők megalapozott bizonyossága, 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

<sup>25</sup> Ezek az elemek hasonlóak az MRV-rendelet III. mellékletének A. részében meghatározottakhoz, mivel ez a bekezdés megfelel az MRV-rendelet 15. cikke (5) bekezdésének.

ezekben a végrehajtási jogi aktusokban megállapított szabályoknak a 10–12. cikkben meghatározott hitelesítési alapelveken és a vonatkozó, nemzetközileg elfogadott előírásokon kell alapulniuk. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 27. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

*13. cikk*

**A hitelesítők akkreditálása**

- (1) A hitelesítőket az e rendelet hatálya alá tartozó tevékenységek tekintetében a 765/2008/EK rendelet szerinti nemzeti akkreditáló testületnek kell akkreditálnia.
- (2) Amennyiben e rendelet nem tartalmaz a hitelesítők akkreditálására vonatkozó különös rendelkezéseket, a 765/2008/EK rendelet vonatkozó rendelkezéseit kell alkalmazni.
- (2a) A hitelesítőknek mindenkor rendelkezniük kell az azon flotta méretét tekintve arányos eszközökkel és személyzettel, amelyre vonatkozóan az e rendelet szerinti hitelesítési tevékenységeket végzik, valamint megfelelő szakértelemmel ahhoz, 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 alkalmazásában elvégzendő feladatokhoz szükséges.
- (2b) 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 ezeket az információkat.

- (3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy végrehajtási jogi aktusokat fogadjon el a hitelesítők akkreditációjára vonatkozó további módszerek és kritériumok meghatározása érdekében, lefedve legalább a következő elemeket<sup>26</sup>: az e rendelet hatálya alá tartozó 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 érvényben maradását, 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 ezekben a végrehajtási jogi aktusokban megállapított módszereknek és kritériumoknak a 10–12. cikkben meghatározott hitelesítési alapelveken és a vonatkozó, nemzetközileg elfogadott előírásokon kell alapulniuk. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 27. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

---

<sup>26</sup> Ezek az elemek hasonlóak az MRV-rendelet III. mellékletének B. részében meghatározottakhoz, mivel ez a bekezdés megfelel az MRV-rendelet 16. cikke (3) bekezdésének.

**A MEGFELELÉS NYILVÁNTARTÁSA, ELLENŐRZÉSE, JELENTÉSE ÉS  
ÉRTÉKELÉSE**

*14. cikk*

**Nyomon követés és nyilvántartás**

- (1) 2025. január 1-jétől kezdődően, a 7. cikkben említett nyomonkövetési terv alapján és azt követően, hogy a hitelesítő értékelte a tervet, a társaságok kötelesek a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe érkező vagy onnan induló minden egyes hajóra, valamint az oda irányuló vagy onnan induló 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 az 5. cikk (1) bekezdése, a parti áramforráshoz való csatlakozás és annak igénybevétele, vagy adott esetben az 5. cikk (3) bekezdésében felsorolt kivételek bármelyikének – az 5. cikk (5b) bekezdésének a) pontja szerint megerősített – alkalmazása;
  - c) a kikötőhelyen és a tengeren felhasznált tüzelőanyag mennyisége típusonként;
  - ca) a parti áramforrás révén a hajóra szállított villamos energia mennyisége;
  - d) 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-fogyasztókkal összefüggő elszivárgott tüzelőanyagra vonatkozó, a „tartálytól a hajócsavarig” számított kibocsátási tényezők, az összes vonatkozó üvegházhatású gázra kiterjedően;
  - e) a kikötőhelyen és a tengeren felhasznált helyettesítő energiaforrás mennyisége típusonként;
  - f) a hajó jégosztálya, amennyiben a társaság azt kéri, hogy a hajó jégosztálya miatti többletenergiát ne vegyék figyelembe a fedélzeti energiafelhasználás tekintetében. A jégosztályok közötti megfelelés megállapításához a 25/7. HELCOM-ajánlást kell alkalmazni;

- g) a jeges viszonyok melletti hajózás megkezdésének és befejezésének dátuma, időpontja, és a vonatkozó pozíciók, a jeges viszonyok melletti hajózás során felhasznált tüzelőanyag minden típusának mennyisége, a jeges viszonyok melletti hajózás során megtett távolság és az út során megtett távolság, amennyiben a vállalat kéri, hogy a jeges viszonyok melletti hajózásból eredő többletenergiát ne vegyék figyelembe a fedélzeti energiafelhasználás tekintetében.
- (2) A társaságok az (1) bekezdésben felsorolt információkat évente, átlátható módon kötelesek rögzíteni, oly módon, ami lehetővé teszi, hogy a hitelesítő hitelesítse az e rendeletnek való megfelelést.
- (3) A társaságoknak a jelentési év január 31-ig hajóspecifikus „FuelEU” jelentést kell benyújtaniuk a hitelesítőhöz, amely tartalmazza az (1) bekezdésben említett összes információt, valamint a jelentési időszakra vonatkozó, a 6. cikk (4) bekezdésében említett nyomkövetési adatokat és dokumentációt.
- (4) Amennyiben egy hajót egy társaságtól egy másikra ruháznak át:
- a) az előző társaságnak értesítenie kell a hitelesítőt az (1) bekezdésben említett információkról arra az időszakra vonatkozóan, amely alatt a hajó üzemeltetéséért felelt. Az átruházás lezárultának napjához a lehető legközelebb eső és a gyakorlatban kivitelezhető időpontban, de legkésőbb egy hónappal azt követően annak a hitelesítőnek, aki az előző társaságnál a hajóra irányuló hitelesítési tevékenységeket végezte, hitelesítenie kell ezeket az információkat, és a 15. cikkel összhangban rögzítenie kell azokat a „FuelEU” adatbázisban; továbbá
- b) az a) albekezdés sérelme nélkül, azon új társaságnak, amely a jelentési időszak december 31-én a hajó üzemeltetéséért felel, kell viselnie a felelősséget azért, hogy a hajó megfeleljen a 4. és 5. cikk követelményeinek azon teljes jelentési időszak alatt, amelyben az átruházásra vagy a többszöri átruházásra sor került.

### Hitelesítés és számítás

- (1) A 10–12. 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 kikötésekről az 5. cikkkel összhangban szolgáltatott információkat is.
- (1a)<sup>27</sup> Amennyiben a hitelesítői értékelés során a hitelesítő megalapozott bizonyossággal megállapítja, hogy a „FuelEU” jelentés nem tartalmaz lényeges valótlanosságokat, a hitelesítőnek meg kell küldenie a társaságnak a hitelesítési jelentést, amelyben kijelenti, hogy a „FuelEU” jelentés megfelel e rendeletnek. A hitelesítési jelentésben meg kell határozni minden, a hitelesítő által elvégzett munka szempontjából lényeges kérdést.
- (1b)<sup>28</sup> Amennyiben a hitelesítői értékelés során valótlanosságokra vagy e rendeletnek való meg nem felelésre derül fény, a hitelesítő köteles erről kellő időben tájékoztatni a társaságot. A társaságnak ezt követően ki kell igazítania a valótlanosságokat 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 volt a feltárt meg nem felelések kiigazításához. Hitelesítési jelentésében a hitelesítőnek ki kell jelentenie, hogy a módosított „FuelEU” jelentés megfelel-e e rendeletnek. Amennyiben a közölt valótlanosságokat vagy meg nem feleléseket nem korrigálták, és azok lényeges valótlanosságokhoz vezetnek, a hitelesítőnek meg kell küldenie a társaságnak a hitelesítési jelentést, amelyben kijelenti, hogy a „FuelEU” jelentés nem felel meg e rendeletnek.
- (2) Amennyiben a „FuelEU” jelentés megfelel e rendeletnek, a hitelesítőnek az alapján:
- a) az I. mellékletben meghatározott módszer alkalmazásával ki kell számítania az érintett hajó fedélzetén felhasznált energia éves átlagos ÜHG-intenzitását;

<sup>27</sup> Ez a bekezdés a hitelesítési folyamat következtettségének és megbízhatóságának javítása érdekében az MRV-rendelet 13. cikkének (3) bekezdésén alapul.

<sup>28</sup> Ez a bekezdés a hitelesítési folyamat következtettségének és megbízhatóságának javítása érdekében megfelel az eredeti 10. cikk (3) bekezdésének, kiegészítve az MRV-rendelet 13. cikke (4) bekezdésének egyes elemeivel.

- b) a III. melléklet A. részében meghatározott képlet alkalmazásával ki kell számítani a hajó megfelelési egyenlegét;
- c) az 5. cikkben meghatározott követelményeknek meg nem felelő minden egyes kikötés vonatkozásában ki kell számítani az előző jelentési időszakban tett nem megfelelő kikötések számát, beleértve a rakparthoz kikötve töltött időt is, valamint adott esetben az 5. cikk (7) bekezdésével összhangban a horgonyzóhelyen töltött időt is.
- (3) A jelentési év március 31-ig a hitelesítőnek értesítenie kell a társaságot a (2) bekezdésben említett információkról, és a FuelEU adatbázisban rögzítenie kell az e rendeletnek megfelelő „FuelEU” jelentést, a hitelesítési jelentést és a (2) bekezdésben említett információkat.

#### *15a. cikk*

#### **Az illetékes hatóság által végzett további ellenőrzések**

- (1) Bármely időpontban és az előző két jelentési időszakra vonatkozóan az egy adott hajózási társaság tekintetében az igazgatásért felelős állam illetékes hatósága – annak bármely hajóját illetően – további ellenőrzéseket végezhet a következők bármelyikén:
- a) a 14. és a 15. cikknek megfelelően elkészített, az előírásoknak megfelelő „FuelEU” jelentés;
- b) a 15. cikknek megfelelően elkészített hitelesítési jelentés;
- c) a hitelesítő által a 15. cikk (2) bekezdésének megfelelően elvégzett számítások.
- (2) Az illetékes hatóság kérésére a társaság köteles rendelkezésre bocsátani minden szükséges információt vagy dokumentumot, az ellenőrzések megkönnyítése érdekében pedig lehetővé kell tennie a társaság helyiségeibe való belépést, illetve a hajóra lépést.
- (3) Az illetékes hatóságnak a további ellenőrzésekről jelentést kell kiadnia, amelynek adott esetben tartalmaznia kell a 15a. cikk (1) bekezdése c) pontjának megfelelően elvégzett, aktualizált számításokat, a megfelelési többlet vagy az előzetes megfelelési többlet aktualizált értékét, valamint a korrekciós bírság aktualizált összegét.

- (4) Ha a (3) bekezdésben említett jelentés olyan valótlan-ságot, meg nem felelést vagy számítási hibát állapít meg, amely az e rendelet 4. vagy 5. cikkében foglalt követelményeknek való meg nem felelést, következésképpen pedig korrekciós bírságot eredményez, vagy a már megfizetett korrekciós bírság összegének módosítását eredményezi, az illetékes hatóságnak értesítenie kell a társaságot a korrekciós bírság, illetve a módosított korrekciós bírság megfelelő összegéről. A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a további ellenőrzéseknek alávetett hajóért a további ellenőrzések időszakában felelős társaság az értesítéstől számított egy hónapon belül a korrekciós bírságnak vagy a módosított korrekciós bírságnak megfelelő összeget megfizesse, a 20. cikkben foglalt rendelkezésekkel összhangban.
- (5) Az illetékes hatóságnak haladéktalanul vissza kell vonnia a „FuelEU” adatbázisban annak a hajónak a „FuelEU” megfeleléségi dokumentumát, amelynek a társasága nem fizette meg kellő időben a (4) bekezdésben említett bírságokat, továbbá a visszavonásról időben értesítenie kell az adott társaságot. A korrekciós bírságnak megfelelő összeg megfizetését követően az illetékes hatóságnak újból ki kell állítania a megfeleléségi dokumentumot, feltéve, hogy az adott társaság teljesíti a dokumentum birtoklására vonatkozóan e rendeletben meghatározott egyéb feltételeket.
- (6) Az (5) bekezdés nem alkalmazandó azokra a hajókra, amelyeket a hajó üzemeltetésért a további ellenőrzések időszakában felelős társaságtól eltérő társaságra ruháztak át.
- (7) Az e cikkben említett intézkedéseket, valamint a kifizetések igazolását az ezen intézkedéseket végrehajtó szervezeteknek haladéktalanul rögzíteniük kell a „FuelEU” adatbázisban.

*15b. 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 intézkedések megkönnyítése és koordinálása céljából. Az ilyen iránymutatást és eszközöket – amennyire lehetséges – a tagállamok, a hitelesítők és a nemzeti akkreditáló testületek rendelkezésére kell bocsátani információmegosztás, valamint e rendelet szigorú végrehajtásának jobb biztosítása céljából.

*16. cikk*

**„FuelEU” adatbázis és jelentéstétel**

- (1) A Bizottságnak létre kell hoznia, működtetnie kell és naprakészen kell tartania egy „FuelEU” nevű elektronikus adatbázist az e rendeletnek való megfelelés nyomon követése céljából. A „FuelEU” adatbázist a hitelesítéshez kapcsolódó intézkedéseknek, a hajók megfelelési egyenlegének – ideértve a 17. és a 18. cikkben meghatározott rugalmassági mechanizmusok alkalmazását is –, valamint a 20. cikkben említett bírságok megfizetésével és a „FuelEU” megfeleléségi dokumentum kiállításával kapcsolatos intézkedéseknek a nyilvántartására kell használni. Az adatbázisnak hozzáférhetőnek kell lennie a társaságok, a hitelesítők, az illetékes hatóságok és a megfelelően felhatalmazott szervezetek, a nemzeti akkreditáló testületek, az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség és a Bizottság számára, amelyeknek az e rendelet végrehajtása során rájuk háruló felelősségi köröknek megfelelő hozzáférési jogokkal és funkciókkal kell rendelkezniük.
- (1a) A „FuelEU” adatbázisban rögzített vagy módosított elemekről értesíteni kell az azokhoz hozzáféréssel rendelkező szervezeteket.
- (2) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján megállapítja a hozzáférési jogokra vonatkozó szabályokat, valamint a „FuelEU” adatbázis működési és műszaki előírásait, ideértve az értesítési szabályokat és a szűrést is. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 27. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

## 17. cikk

### A megfelelési többlet jelentési időszakok közötti tartalékolása és átvétele

- (1) Amennyiben egy hajó – a 15. cikk (2) bekezdésében említett információk alapján – a jelentési időszakban megfelelési többlettel rendelkezik, a társaság azt ugyanazon hajó következő jelentési időszakra vonatkozó megfelelési egyenlegébe tartalékolás céljából átviheti. A társaságnak a megfelelési többlet következő jelentéstételi időszakra való tartalékolását rögzítenie kell a „FuelEU” adatbázisban, és ezt a hitelesítőjének jóvá kell hagynia. A társaság a „FuelEU” megfelelőségi dokumentum kiállítását követően már nem tartalékolhatja a megfelelési többletet.
- (2) Amennyiben egy hajó esetében – a 15. cikk (2) bekezdésében említett információk alapján – a jelentési időszakban megfelelési hiány áll fenn, a társaság a következő jelentési időszakból átveheti a megfelelő értékű előzetes megfelelési többletet. Az előzetes megfelelési többletet az adott jelentési időszakban hozzá kell adni a hajó egyenlegéhez, a következő jelentési időszakban pedig az előzetes megfelelési többlet 1,1-szeresét le kell vonni ugyanazon hajó 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 megszorzott érték esetében;
  - b) két egymást követő jelentési időszakban.
- (3) A társaság a jelentési év április 30-ig – 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 jelentési év június 1-jéig értesítenie kell a társaságot a 20. cikk (1a) bekezdésében említett, az előzetes megfelelési többlet átvételével eredetileg elkerült korrekciós bírság összegéről, amelyet meg kell szorozni 1,1-del.

**Megfelelés-összevonás**

- (1) Kettő vagy több hajó hajónak a 15. cikk (2) bekezdésének megfelelően számított megfelelési egyenlegei a 4. cikk követelményeinek a teljesítése céljából összevonhatók. Egy hajó megfelelési egyenlege ugyanabban a jelentési időszakban nem vehető figyelembe egynél több összevont értékben.
- (2) E célból a társaságnak a „FuelEU” adatbázisban értesítést kell tennie arról, hogy a hajó megfelelési egyenlegét összevont értékben kívánja szerepeltetni, az egyes hajóknak a teljes összevont megfelelési egyenlegből való részesedéséről, valamint az összevont érték elosztásának hitelesítését végző, általa választott hitelesítőről.
- (2a) Abban az esetben, ha a megfelelés-összevonásban részt vevő hajók kettő vagy több társaság ellenőrzése alá tartoznak, az értesítést – ideértve a megfelelés-összevonásban részt vevő hajóknak a teljes összevont megfelelési egyenlegből való részesedését, valamint az egyes hajóknak a teljes összevont megfelelési egyenlegből való részesedésének a hitelesítését végző hitelesítőre vonatkozó választást is – valamennyi érintett társaságnak el kell fogadnia.
- (3) Az összevont érték csak akkor érvényes, ha a teljes összevont megfelelés pozitív előjelű, ha azoknak a hajóknak, amelyeknek az esetében a 15. cikk (2) bekezdésének megfelelően elvégzett számítás szerint megfelelési hiány állt fenn, az összevont megfelelésből való részesedésük következtében nem lesz nagyobb a megfelelési hiánya, továbbá ha a 15. cikk (2) bekezdésének megfelelően elvégzett számítás szerint megfelelési többlettel rendelkező hajók esetében az összevont megfelelésből való részesedésük következtében nem keletkezik megfelelési hiány.
- (4) A 22. cikkben meghatározott kötelezettséget nem teljesítő hajók nem szerepelhetnek összevont értékben.
- (5) A 17. cikk (1) bekezdése alkalmazandó akkor, ha a teljes összevont megfelelési egyenleg egy adott hajó esetében megfelelési többletet eredményez.
- (6) A 17. cikk (2) bekezdése nem alkalmazandó megfelelés-összevonásban részt vevő hajókra.

- (8) A választott hitelesítőnek a jelentési év április 30-ig rögzítenie kell a „FuelEU” adatbázisban a megfelelés-összevonás végleges összetételét és az egyes hajóknak a teljes összevont megfelelési egyenlegről való részeseését.

*19. cikk*

**„FuelEU” megfelelési dokumentum**

- (1) A hitelesítő – a 17. és a 18. cikk esetleges alkalmazását követően – a jelentési év június 30-ig kiállítja az érintett hajóra vonatkozó „FuelEU” megfelelési dokumentumot, feltéve, hogy a hajó esetében nem áll fenn megfelelési hiány, a hajó nem hajtott végre nem megfelelő kikötést, továbbá teljesíti a 22. cikkben meghatározott kötelezettséget.
- (1a) Amennyiben a 20. cikk (1a) vagy a 20. cikk (2a) bekezdése szerinti korrekciós bírságok esedékesek, az igazgatásért felelős állam illetékes hatóságának a jelentési év június 30-ig ki kell állítania a „FuelEU” megfelelési dokumentumot az érintett hajóra vonatkozóan, feltéve, hogy a korrekciós bírságoknak megfelelő összeget megfizették.
- (2) A „FuelEU” megfelelési 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) a dokumentum kiállításának időpontja, érvényességi ideje és a tárgyat képező jelentési időszak.
- (3) A „FuelEU” megfelelési dokumentum a jelentési időszak végét követő 18 hónapig érvényes, de ha közben új dokumentum kerül kiállításra, akkor érvényét veszti.

- (4) A hitelesítőnek vagy adott esetben az igazgatásért felelős állam illetékes hatóságának haladéktalanul rögzítenie kell a „FuelEU” adatbázisban valamennyi „FuelEU” megfeleléségi dokumentum kiállítását.
- (5) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza a „FuelEU” megfeleléségi dokumentum mintáit, ideértve az elektronikus sablonokat is. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 27. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó-bizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

#### 20. cikk

#### Korrekción bírságok

- (1) A hitelesítőnek – a 15. cikk (2) bekezdése szerint elvégzett számítás alapján, valamint adott esetben a 17. és a 18. cikk alkalmazását követően – a jelentési év május 1-je előtt rögzítenie kell a hajó hitelesített megfelelési egyenlegét a „FuelEU” adatbázisban.
- (1a) Az egy adott társaság tekintetében az igazgatásért felelős államnak biztosítania kell, hogy a társaságnak bármely olyan hajójával összefüggésben, amelyek esetében a jelentési év június 1-jén megfelelési hiány áll fenn – az illetékes hatóság általi esetleges jóváhagyás után –, a jelentési év június 30-ig a III. melléklet B. részében meghatározott képlet alkalmazásával kiszámított korrekciós bírságnak megfelelő összeget kelljen megfizetnie. Amennyiben valamely hajó esetében kettő vagy több egymást követő jelentési időszakot tekintve megfelelési hiány áll fenn, ezt az összeget meg kell szorozni  $1 + (n-1)/10$ -zel, ahol  $n$  azon egymást követő jelentési időszakok száma, amelyek tekintetében a társaságot az adott hajóval összefüggésben korrekciós bírság sújtja.
- (1b) Az egy adott társaság tekintetében az igazgatásért felelős államnak biztosítania kell, hogy a társaságnak bármely, a 17. cikk (4) bekezdésében említett helyzetben lévő hajójával összefüggésben a jelentési év június 30-ig az említett cikknek megfelelően küldött értesítésben szereplő korrekciós bírságnak megfelelő összeget kelljen megfizetnie.
- (2) A hitelesítőnek – adott esetben a 15. cikk (2) bekezdése szerint elvégzett számítás alapján – a jelentési év május 1-je előtt rögzítenie kell az 5. cikkben meghatározott követelményeknek meg nem felelő hajók által a rakparthoz kikötve eltöltött órák teljes számát a „FuelEU” adatbázisban.

- (2a) Az egy adott társaság tekintetében az igazgatásért felelős államnak biztosítani kell, hogy a társaságnak valamennyi, legalább egy nem megfelelő kikötést végzett hajójával összefüggésben – az illetékes hatóság általi esetleges jóváhagyás után –, a jelentési év június 30-ig 1,5 EUR-nak a kikötőben horgonyzó hajó teljes megállapított villamosenergia-igényével és az 5. cikkben meghatározott követelményeknek meg nem felelve a kikötőben horgonyozva eltöltött órák teljes (felfelé kerekített) számával való megszorzásából adódó korrekciós bírságnak megfelelő összeget kelljen megfizetnie.
- (2b) A tagállamoknak nemzeti szinten rendelkezniük kell az e rendeletben előírt korrekciós bírságok kiszabására, megfizetésére és beszedésére vonatkozó kötelezettségek teljesítésének a biztosításához szükséges jogi és közigazgatási kerettel.
- (3) Az e cikkben említett intézkedéseket, valamint a kifizetések igazolását az ezen intézkedéseket végrehajtó szervezeteknek haladéktalanul rögzíteniük kell a „FuelEU” adatbázisban.
- (3a) A korrekciós bírságok megfizetéséért továbbra is a társaság felelős, azon lehetőség sérelme nélkül, hogy a hajó kereskedelmi üzemeltetőivel olyan szerződéses megállapodásokat kössön, amelyek előírják, hogy a hajó kereskedelmi üzemeltetőinek meg kell téríteniük a társaságnak az e cikkben említett korrekciós bírságok összegét, amennyiben a tüzelőanyag megvásárlásáért vagy a hajó üzemeltetéséért a kereskedelmi üzemeltető viseli a felelősséget. E bekezdés alkalmazásában a hajó üzemeltetése a szállított rakomány, az útiterv, az útvonal és a hajó sebességének a meghatározását jelenti.
- (4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 26. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy módosítsa a III. melléklet az e melléklet B. részében szereplő táblázat 7. cellájában meghatározott és az e cikk (1) bekezdésében említett képletben használt tényezőnek az energiaköltségek alakulása alapján történő kiigazítása, valamint az e cikk (2a) bekezdésében meghatározott számszerű tényezőnek a villamos energia unióbeli átlagköltségének az indexálása alapján történő módosítása céljából.

- (5) A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a korrekciós bírságokból származó bevételeket vagy az e bevételeknek megfelelő pénzügyi értéket a megújuló és az alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengerhasznosítási ágazatban való gyors elterjesztésének és használatának a támogatására fordítsák, ösztönözve a tengerhasznosítási ágazatban felhasználandó megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok nagyobb mennyiségben történő előállítását, elősegítve megfelelő tüzelőanyag-ellátó létesítmények vagy elektromos csatlakozópontok kiépítését a kikötőkben, valamint a jelentős kibocsátáscsökkentés elérése érdekében támogatva a leginnovatívabb technológiák kifejlesztését, tesztelését és alkalmazását a flottában.

#### *22. cikk*

### **Az érvényes „FuelEU” megfeleléségi dokumentummal való rendelkezésre vonatkozó kötelezettség**

- (1) A jelentési év június 30-ig a tagállami joghatóság alá tartozó kikötőbe befutó, a tagállami joghatóság alá tartozó kikötőbe érkező, ott tartózkodó vagy onnan induló, és az adott jelentési időszak során utakat teljesítő hajóknak érvényes „FuelEU” megfeleléségi dokumentummal kell rendelkezniük.
- (2) Az érintett hajóra vonatkozóan a 19. cikkel összhangban kiállított „FuelEU” megfeleléségi dokumentum szolgál bizonyítékul az e rendeletnek való megfelelésre.

#### *23. cikk*

### **Végrehajtás**

- (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 e rendelkezésekről [20xx/hó/nap]-ig tájékoztatják a Bizottságot, valamint az e rendelkezéseket érintő további módosításokról is haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.
- (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 található-e a fedélzeten érvényes „FuelEU” megfeleléségi dokumentum.

- (3) Amennyiben egy hajó két vagy több egymást követő jelentési időszakon keresztül nem mutatott be érvényes „FuelEU” megfelelőségi dokumentumot, és más végrehajtási intézkedések nem biztosítják a megfelelést, az útiterv szerinti kikötő szerinti tagállam illetékes hatósága – miután lehetőséget biztosított az érintett társaságnak észrevételei megtételére – kiutasítási határozatot hozhat a nem az említett tagállam lobogója alatt közlekedő hajóra vonatkozóan. Amennyiben az útiterv szerinti kikötő szerinti tagállam illetékes hatósága úgy dönt, hogy kiutasítási határozatot hoz, arról 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 – köteles megtagadni a kiutasítási határozat hatálya alá tartozó hajónak a kikötőibe való belépését mindaddig, amíg a társaság nem teljesíti kötelezettségeit. Amennyiben a hajó valamely tagállam lobogója alatt közlekedik, és belép annak egyik kikötőjébe, vagy az említett mulasztás megállapítására ott-tartózkodásakor annak egyik kikötőjében kerül sor, az érintett tagállam – miután lehetőséget biztosított az érintett társaságnak észrevételei megtételére – elrendeli a lobogó alatti hajó visszatartását mindaddig, amíg a társaság nem teljesíti kötelezettségeit.
- (4) Az e kötelezettségeknek való megfelelést érvényes „FuelEU” megfelelőségi dokumentummal kell igazolni a kiutasítási határozatot hozó nemzeti illetékes hatóság számára. Ez a bekezdés nem érinti a veszélyben lévő hajókra alkalmazandó nemzetközi jogi rendelkezéseket.
- (5) Ha valamely tagállam szankciókat alkalmaz egy adott hajóval szemben, arról a „FuelEU” adatbázison keresztül értesítenie kell a Bizottságot, a többi tagállamot és az érintett lobogó szerinti államot.

*24. 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 19. cikk (1) bekezdése szerinti „FuelEU” megfelelőségi 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.
- (3) Az e rendelet alapján valamely tagállam illetékes hatósága által hozott határozatokat az adott illetékes hatóság szerinti tagállam bíróságai felülvizsgálhatják.

*25. cikk*

**Illetékes hatóságok**

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

## VI. FEJEZET

### FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ ÉS VÉGREHAJTÁSI HATÁSKÖRÖK ÉS ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

#### 26. 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, a 9. cikk (4) bekezdésében és a 20. cikk (4) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása határozatlan időre szól [e rendelet hatálybalépésének időpontjától kezdődő hatállyal].
- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 4. cikk (4) bekezdésében, a 9. cikk (4) bekezdésében és a 20. cikk (4) 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, a 9. cikk (4) bekezdése és a 20. cikk (4) 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.

### 27. cikk

#### A bizottsági eljárás

- (1) A Bizottságot a 2099/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel<sup>29</sup> 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 fogadhatja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

---

<sup>29</sup> 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.).

28. cikk

**Jelentés és felülvizsgálat**

- (0) A Bizottság az e rendelet kihirdetését követő egy éven belül jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, amelyben megvizsgálja az e rendelet és az (EU) 2015/757 rendelet közötti összhangot és lehetséges átfedéseket. A jelentést adott esetben az e rendelet vagy az (EU) 2015/757 rendelet módosítására irányuló jogalkotási javaslat kíséri annak érdekében, hogy a társaságok számára egyedi nyomonkövetési, jelentési és hitelesítési rendszert biztosítsanak.
- (1) A Bizottság 2027. december 31-ig, majd azt követően ötévenként jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az e rendelet működésére, a tengeri szállításban használt megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok technológiáinak és piacának, illetve kibocsátásmentes technológiáknak a fejlődésére, a – többek között horgonyzóhelyen biztosított – parti áramforrásra, valamint a rendelet uniós tengerhasznosítási ágazatra gyakorolt hatásáról vonatkozó értékelés eredményeiről. A Bizottság mérlegeli a lehetséges módosításokat, többek között, de nem kizárólag a következőkre vonatkozóan:
- 0) e rendeletnek a 2. cikkben említett földrajzi és tárgyi hatálya;
  - a) a 4. cikk (2) bekezdésében említett határérték a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról szóló, 2021. június 30-i (EU) 2021/1119 európai parlamenti és tanácsi rendeletben meghatározott célkitűzések teljesítése érdekében;
  - b) azon hajótípusok és -méretek, amelyekre az 5. cikk (1) bekezdése alkalmazandó, valamint az 5. cikk (1) bekezdésében említett kötelezettségek kiterjesztése a horgonyzó hajókra;
  - c) az 5. cikk (3) bekezdésében felsorolt kivételek;
  - d) a parti áramforráson keresztül szolgáltatott villamos energia elszámoltathatósága és az e villamos energiához kapcsolódó, a „küttől a tartályig” kibocsátási tényező, amelyet az I. melléklet határoz meg.
  - e) a jelentős dekarbonizációs potenciállal rendelkező legfenntarthatóbb és leginnovatívabb tüzelőanyag-technológiákra vonatkozó külön mechanizmusok bevezetésének lehetősége egy világos és kiszámítható jogi keret létrehozása,

valamint az ilyen tüzelőanyagok, például a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok piacának fejlesztése és az ilyen üzemanyagok bevezetése érdekében;

- f) azon hajók megfelelési egyenlegének kiszámítása, amelyek a III. és a VI. mellékletben meghatározott jeges viszonyok melletti hajózás és/vagy jégosztályuk miatti többletenergia kizárását kérik, valamint e rendelkezések esetleges meghosszabbítása 2029. december 31. után.

- (2) Abban az esetben, ha a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet alacsony ÜHG-kibocsátású tüzelőanyagokra vonatkozó globális szabványt fogad el a tengeri szállításra vonatkozóan, a Bizottság haladéktalanul, de legkésőbb 2028. szeptember 30-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. A Bizottság e jelentésben a Párizsi Megállapodás célkitűzéseinek és általános környezeti integritásának fényében megvizsgálja az említett globális intézkedést. Megvizsgálja továbbá az e rendeletnek az említett intézkedéssel való esetleges hozzáigazításával vagy összehangolásával kapcsolatos kérdéseket, beleértve azt is, hogy el kell kerülni a tengeri szállításból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátások kettős lefedettségét. A jelentést adott esetben az e rendelet módosítására irányuló jogalkotási javaslat kíséri, összhangban az uniós gazdaság egészére vonatkozó üvegházhatásúgáz-kibocsátási kötelezettségvállalásokkal, valamint az Unió éghajlat-politikai fellépése környezeti integritásának és hatékonyságának megőrzése céljából.

### *29. cikk*

#### **A 2009/16/EK irányelv módosítása**

A 2009/16/EK irányelv IV. mellékletében foglalt lista a következő ponttal egészül ki: „51. A megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri szállításban való alkalmazásáról szóló (EU) xxxx rendelet alapján kiállított »FuelEU« megfeleléségi dokumentum”.

*30. 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 7. és a 8. cikket, amelyek 2024. augusztus 31-től alkalmazandók.

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

Kelt Brüsszelben,

*az Európai Parlament részéről*  
*az elnök*

*a Tanács részéről*  
*az elnök*

**A HAJÓK FEDÉLZETÉN FELHASZNÁLT ENERGIA ÜHG-INTENZITÁSÁNAK  
MEGÁLLAPÍTÁSÁRA VONATKOZÓ MÓDSZERTAN**

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

ÜHG-intenzitásmutató	WtT	TtW
ÜHG – intenzitás mutató $\left[\frac{gCO_2eq}{MJ}\right] =$	$\frac{\sum_i^n f_{fuel} M_i \times CO_{2eq\ WtT,i} \times LCV_i + \sum_k E_k \times CO_{2eq\ electricity,k}}{\sum_i^n f_{fuel} M_i \times LCV_i \times RWD_i + \sum_k E_k}$	$\frac{\sum_i^n f_{fuel} \sum_j^m engine M_{i,j} \times \left[ \left(1 - \frac{1}{100} C_{slip,j}\right) \times (CO_{2eq\ TtW,i}) + \left(\frac{1}{100} C_{slip,j} \times CO_{2eq\ TtW,slip,j}\right) \right]}{\sum_i^n f_{fuel} M_i \times LCV_i \times RWD_i + \sum_k E_k}$

1. sz. egyenlet

ahol a következő képlet a 2. sz. egyenlet:

$$CO_{2eq,TtW,j} = \left( C_{fCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{fCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{fN_2O,j} \times GWP_{N_2O} \right)_i \quad 2. sz. egyenlet$$

Kifejezés	Magyarázat
<i>i</i>	A jelentési időszakban a hajóra szállított tüzelőanyagok mutatója
<i>j</i>	A hajón lévő tüzelőanyag-égetőegységek mutatója. E rendelet alkalmazásában tüzelőanyag-égetőegységek a főgép(ek), a segédgép(ek), a kazánok, az üzemanyagcellák és a hulladékégetők
<i>k</i>	A parti áramforrás csatlakozási pontjainak mutatója.
<i>n</i>	A jelentési időszakban a hajóra szállított összes tüzelőanyag száma
<i>c</i>	A parti áramforrás csatlakozási pontjainak száma összesen
<i>m</i>	A tüzelőanyag-égetőegységek száma összesen
$M_{i,j}$	A <i>j</i> tüzelőanyag-égetőegységben elégetett <i>i</i> tüzelőanyag tömege [gFuel]
$E_k$	A hajóra szállított villamos energia <i>k</i> parti áramforrás csatlakozási pontonként [MJ]
$CO_{2eq\ WtT,i}$	Az <i>i</i> tüzelőanyag WtT (kúttól a tartályig számított) ÜHG kibocsátási tényezője [gCO <sub>2eq</sub> /MJ]
$CO_{2eq\ electricity,k}$	A hajónak a kikötőhelyen a hajóra szállított villamos energiához kapcsolódó WtT ÜHG kibocsátási tényezője <i>k</i> parti áramforrás csatlakozási pontonként [gCO <sub>2eq</sub> /MJ]
$LCV_i$	Az <i>i</i> tüzelőanyag alsó fűtőértéke [MJ/gFuel]
$RWD_i$	Amennyiben az <i>i</i> tüzelőanyag nem biológiai eredetű, megújuló energiaforrásból származó üzemanyag, a 2030. január 1-jéig tartó időszakra 2-es, a 2030. január 1-jétől 2035. január 1-jéig tartó időszakra pedig 1,5-ös jutalmazási tényezőt lehet alkalmazni. Egyéb esetekben, $RWD_i = 1$ .

$C_{engineslipj}$	Az el nem égetett tüzelőanyag [...] együttthatója a $j$ tüzelőanyag-égetőegység által felhasznált $i$ tüzelőanyag tömegének százalékában [%]. $C_{slip}$ tartalmazza az illékony és a szivárgás okozta kibocsátást[...]
$C_{fCO_2,j}, C_{fCH_4,j}, C_{fN_2}$	TtW (tartálytól a hajócsavarig számított) ÜHG kibocsátási tényezők a $j$ tüzelőanyag-égetőegységben elégetett tüzelőanyag szerint [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq,TtW,j}$	a $j$ tüzelőanyag-égetőegységben elégetett $i$ tüzelőanyag TtW $CO_2$ -egyenértékben mért kibocsátása [gCO <sub>2</sub> eq/gFuel] $CO_{2eq,TtW,j} = (C_{cfCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{cfCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{cfN_2O,j} \times GWP_{N_2O})_i$
$C_{sfCO_2,j}, C_{sfCH_4,j}, C_{sfN_2O}$	TtW ÜHG kibocsátási tényezők [...] a $j$ tüzelőanyag-égetőegység felé elszivárgott tüzelőanyag szerint [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq,TtWslippage,j}$	A $j$ tüzelőanyag-égetőegység felé elszivárgott $i$ tüzelőanyag TtW $CO_2$ -egyenértékben mért kibocsátása [gCO <sub>2</sub> eq/gFuel] $CO_{2eq,TtWslippage,j} = (C_{sfCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{sfCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{sfN_2O,j} \times GWP_{N_2O})_i$ ahol: $C_{sfCO_2}$ és $C_{sfN_2O}$ értéke nulla.
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}$	CO <sub>2</sub> , CH <sub>4</sub> , N <sub>2</sub> 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  $\sum_k^c E_k \times CO_{2eq,electricity,k}$  kifejezés értéke nulla.

Az [M<sub>i</sub>] meghatározásának módszere

A tüzelőanyag [M<sub>i</sub>] tömegét az (EU) 2015/757 rendelet szerinti jelentéstétel keretében az e rendelet hatálya alá tartozó utakra vonatkozóan a társaság által választott nyomkövetési módszertan alapján jelentett mennyiség figyelembevételével kell meghatározni.

A WtT ÜHG-kibocsátási tényezők meghatározásának módszere

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

A WtT ÜHG-kibocsátási tényezők ( $CO_{2eqWtT,i}$ ) alapértelmezett értékeit a II. melléklet tartalmazza.

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

A tényleges értékek akkor használhatók, ha 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 tanúsították azokat, a 9. cikk (3) bekezdésének alkalmazásában.

#### Tüzelőanyagok szállítójegye (BDN)

A MARPOL-egyezmény VI. mellékletének hatályos szabályai értelmében a BDN kötelező, és e szabályok meghatározzák a tüzelőanyagok szállítójegyén feltüntetendő információkat.

E rendelet alkalmazásában:

**0)** A fedélzeten felhasznált, a fosszilis tüzelőanyagoktól eltérő tüzelőanyagokat is tartalmazó BDN-eket e tüzelőanyagokra vonatkozóan az alábbi 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 [gCO<sub>2</sub>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 CO<sub>2</sub>eq-ként [gCO<sub>2</sub>eq/gFuelMJ] és a tüzelőanyag előállítási módját tartalmazó kapcsolódó tanúsítvány,

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

#### Villamos energia szállítójegye (EDN)

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

szállító: név, cím, telefonszám, e-mail, képviselő,

fogadó hajó: IMO hajóazonosító szám (MMSI), hajó neve, lobogó, hajó képviselője,

kikötő: név, hely (LOCODE), terminál/kikötőhely,

parti tápegység csatlakozási pontja: a csatlakozási pont adatai,

parti tápegységhez való csatlakozás ideje: kezdés/befejezés dátuma/időpontja,

biztosított energia: az ellátási ponthoz rendelt teljesítményrészlet (adott esetben) [kW], a számlázási időszak villamosenergia-fogyasztása (kWh), a csúcsteljesítményre vonatkozó információ (ha rendelkezésre áll),

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 TtW ÜHG-kibocsátási tényezők ( $CO_{2eq,TtW,j}$ ) alapértelmezett értékeit a II. melléklet tartalmazza.

A 7. cikkben említett nyomonkövetési tervvel összhangban és a hitelesítő értékelése alapján más módszerek, például közvetlen  $CO_{2eq}$ -mérés, laboratóriumi vizsgálatok is alkalmazhatók a 9. cikk (4) bekezdésének céljából, ha ez növeli a számítás általános pontosságát.

A TtW illékony és a szivárgás okozta kibocsátás meghatározásának módszere

Illékony és szivárgás okozta kibocsátás az azon tüzelőanyag-mennyiség által okozott kibocsátás, amely nem jut el az égetőberendezés 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 helyettesítő energiaforrásokhoz kapcsolódó jutalmazási tényezők meghatározásának módszerei

Abban az esetben, ha a fedélzeten helyettesítő energiaforrásokat telepítettek, a helyettesítő energiaforrásokra jutalmazási tényezőt lehet alkalmazni. Szélenergia esetében az ilyen jutalmazási tényező meghatározása a következőképpen történik:

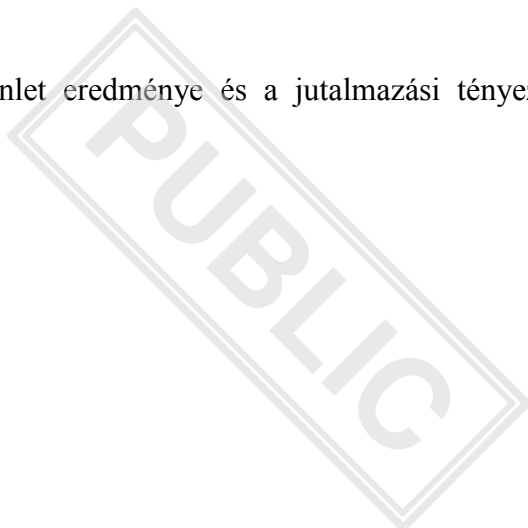
A helyettesítő energiaforrások jutalmazási tényezője – WIND ( $f_{wind}$ )	$\frac{P_{Wind}}{P_{Prop}}$
0,99	0,05
0,97	0,1
0,95	$\geq 0,15$

Ahol:

- $P_{Wind}$  a szélerővel támogatott meghajtórendszerek rendelkezésre álló tényleges teljesítménye, amely  $f_{eff} * P_{eff}$  értékének felel meg, az *innovatív energiahatékonysági technológiáknak az elért EEDI és EEXI kiszámítása és ellenőrzése céljából történő kezeléséről szóló 2021. évi iránymutatás* (MEPC.1/Circ.896) szerint számítva;
- A  $P_{Prop}$  a hajó meghajtóteljesítménye, amely az *új hajókra vonatkozó elért energiahatékonysági mutató (EEDI) számítási módszeréről szóló 2018. évi iránymutatások* (MEPC.308(73) sz. IMO-határozat) és a *meglévő hajók elért energiahatékonysági mutatójának (EEXI) számítási módszeréről szóló 2021. évi iránymutatások* (MEPC.333(76)

sz. IMO-határozat) szerinti  $P_{ME}$  értékének felel meg. Tengelymotor(ok) esetében:  $P_{Prop} = P_{ME} + P_{PTI(i),shaft}$ .

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



**ALAPÉRTELMEZETT KIBOCSÁTÁSI TÉNYEZŐK**

Az e rendelet I. mellékletében található ÜHG-intenzitásmutató meghatározásához az alábbi táblázatban szereplő alapértelmezett kibocsátási tényezőket kell használni, kivéve, ha a társaságok a 9. cikk (3) és (4) bekezdésének alkalmazásában eltérnek ezektől az alapértelmezett kibocsátási tényezőktől.

A táblázatban:

TBM: mérendő mennyiség,

N/A: nem áll rendelkezésre,

kötőjel: nem értelmezhető.

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, akkor ugyanabban az oszlopban a tüzelőanyag-osztály legmagasabb alapértelmezett értékét kell használni. Amennyiben egy adott tüzelőanyag-osztály esetében az ugyanabban az oszlopban szereplő összes cellában TBM vagy N/A szerepel, a legkedvezőtlenebb fossziliz tüzelőanyag-előállítási mód alapértelmezett értékét kell használni.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
			WtT	TtW					
Tüzelőanya g-osztály	Az előállítási mód neve	LCV [MJ] [g]	CO <sub>2eq</sub> WtT [gCO <sub>2eq</sub> ] [MJ]	Tüzelőanya g- égetőegység g osztálya	C <sub>fCO<sub>2</sub></sub> [gCO <sub>2</sub> ] [gFuel]	C <sub>fCH<sub>4</sub></sub> [gCH <sub>4</sub> ] [gFuel]	C <sub>fN<sub>2</sub>O</sub> [gN <sub>2</sub> O] [gFuel]	C <sub>slip</sub> A gép által felhasznált tüzelőanyag tömegének %-ában	
Fosszilis	HFO  ISO 8217 RME-től RMK-ig terjedő fokozatok	0,0405	13,5	ÖSSZES ICE	3,114	0,00005	0,00018	-	
	LSFO	0,0405	13,2 nyers 13,7	ÖSSZES ICE	3,151	0,00005	0,00018	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
			keverék					
	ULSFO	0,0405	13,2	ÖSSZES ICE	3,114	0,00005	0,00018	-
	VLSFO	0,041	13,2	ÖSSZES ICE	3,206	0,00005	0,00018	-
	LFO ISO 8217 RMA-tól RMD-ig terjedő fokozatok	0,041	13,2	ÖSSZES ICE	3,151	0,00005	0,00018	-
	MDO MGO ISO 8217 DMX-től DMB-ig terjedő fokozatok	0,0427	14,4	ÖSSZES ICE	3,206	0,00005	0,00018	-
	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				N/A				
	Cseppfolyósított szénhidrogén gáz (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	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
	NH3 (földgáz)	0,0186	121	Nincs gép	0	0	TBM	-
	Metanol (földgáz)	0,0199	31,3	ÖSSZES ICE	1,375	TBM	TBM	-
Folyékony bioüzemany agok	Az (EU) 2018/2001 irányelv szerinti etanol- előállítási módok	Az (EU) 2018/2001 irányelv III. mellékletébe n meghatároz ott 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	-
	Hidrogén ezett növényi olaj (HVO)  Az (EU) 2018/2001 irányelv szerinti előállítási módok			ÖSSZES ICE	3,115	0,00005	0,00018	-
	Cseppfolyós ított bio- metán közlekedési üzemanyagok ént  (Bio-LNG)  Az (EU) 2018/2001 irányelv szerinti előállítási módok			LNG Otto (vegyes üzem, közepes sebesség)				3,1
				LNG Otto (vegyes üzem, alacsony sebesség)	2,750	0	0,00011	1,7
				LNG dízel (vegyes üzem)				0,2
				LBSI				N/A

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
			WtT	TtW					
	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	-	
Gáznemű bioüzemanyagok	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	N/A	ÖSSZES ICE	3,206	0,00005	0,00018	-	
	e-metanol	0,0199	N/A	ÖSSZES ICE	1,375	0,00005	0,00018	-	
	e-LNG	0,0491	N/A	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	
								N/A	
		0,12	N/A	Üzemanyag cellák	0	0	0	-	
ICE				0	0	TBM			

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
			WtT	TtW					
	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 ENERGIAS ZERKEZET	Parti áramellátás (OPS)	–	–	–	–	

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

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

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

A 4. oszlop a [gCO<sub>2eq</sub>/MJ]-ban kifejezett WtT ÜHG-kibocsátási tényezőket tartalmazza. Az alapértelmezett értékeket valamennyi folyékony bioüzemanyag esetében – a bio-LNG kivételével – az (EU) 2018/2001 irányelv V. mellékletének C. részében, a bio-LNG esetében pedig a VI. melléklet B. részében meghatározott módszertannal kiszámított *E* értékek felhasználásával, és valamennyi folyékony bioüzemanyag esetében – a bio-LNG kivételével – az említett irányelv V. mellékletének D. és E. részében, a bio-LNG esetében pedig a VI. melléklet D. részében a közlekedési üzemanyagként felhasznált adott bioüzemanyagra vonatkozóan meghatározott alapértelmezett értékek alapján kell kiszámítani. Az *E* értékeit azonban ki kell igazítani a 6. oszlopban (*c<sub>f</sub>* CO<sub>2</sub>) és a 3. oszlopban (LCV) szereplő értékek hányadosának levonásával. Ezt ez a rendelet írja elő, amely különválasztja a WtT- és a TtW-számításokat a kibocsátások kétszeres beszámításának elkerülése érdekében.

Az RFNBO esetében az alapértelmezett értékeket az (EU) 2018/2001 irányelv 28. cikkének (5) bekezdése alapján<sup>30</sup> elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusban meghatározott módszertan alkalmazásával kell kiszámítani.

<sup>30</sup> Vagy a módosított irányelv megfelelő rendelkezései alapján, a társjogalkotók tárgyalásai előrehaladásának megfelelően.

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

A 6. oszlop a  $C_f$ -re vonatkozó  $CO_2$ -kibocsátási tényezőt tartalmazza [ $gCO_2/gFuel$ ]. A kibocsátási tényezőknek az (EU) 2015/757 rendeletben meghatározott értékeit kell használni. Az (EU) 2015/757 rendeletben nem szereplő tüzelőanyagok esetében az alapértelmezett értékeket a táblázat tartalmazza.

A 7. oszlop a metánra vonatkozó  $C_f$  kibocsátási tényezőt tartalmazza [ $gCH_4/gFuel$ ]. LNG-tüzelőanyagok esetében a metánra vonatkozó  $C_f$  értéke nulla.

A 8. oszlop a dinitrogén-oxidra vonatkozó  $C_f$  kibocsátási tényezőt tartalmazza [ $gN_2O/gFuel$ ].

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 az LNG, amelyek esetében előfordul az illékony és a szivárgás okozta kibocsátás, a táblázatban szereplő illékony és szivárgás okozta kibocsátások mennyiségét a felhasznált tüzelőanyag tömegének százalékában kell kiszámítani (9. oszlop). A  $C_{slip}$  táblázatban szereplő értékei a teljes motorterhelés 50 %-ára kell kiszámítani.

**A MEGFELELÉSI EGYENLEG ÉS a 20. cikk (1a) bekezdésében meghatározott KORREKCIÓS BÍRSÁG KISZÁMÍTÁSÁRA SZOLGÁLÓ KÉPLETEK****A. A HAJÓ MEGFELELÉSI EGYENLEGÉNEK KISZÁMÍTÁSÁRA SZOLGÁLÓ KÉPLET**

A hajók megfelelési egyenlegének kiszámításához a következő képletet kell alkalmazni:

Megfelelési egyenleg [gCO <sub>2eq</sub> ] =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times [\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_i^l E_i]$
--	--

Ahol:

$gCO_{2eq}$	
GHGIE <sub>target</sub>	A hajó fedélzetén felhasznált energia ÜHG-intenzitásának határértéke e rendelet 4. cikkének (2) bekezdése szerint
GHGIE <sub>actual</sub>	A hajó fedélzetén felhasznált energia ÜHG-intenzitásának a vonatkozó jelentési időszakra számított éves átlaga

2029. december 31-ig az IC, IB, IA, IA Super vagy azzal egyenértékű jégosztályú hajók esetében a társaság kérheti a jeges viszonyok melletti hajózás és/vagy az IA vagy IA Super jégosztály miatti többletenergia kizárását. Ebben az esetben a megfelelési egyenleg fenti kiszámításához az  $M_i$  értékeit a IV. mellékletben meghatározott  $MiA$  tüzelőanyag korrigált tömegével kell helyettesíteni, és a megfelelési egyenleg kiszámításához használt  $GHGIE_{actual}$  értékét újra ki kell számítani a  $MiA$  megfelelő értékeivel.

**B. A 20. CIKK (1A) BEKEZDÉSÉBEN MEGHATÁROZOTT KORREKCIÓS BÍRSÁG KISZÁMÍTÁSÁRA SZOLGÁLÓ KÉPLET**

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

Korrekciós bírság =	$\frac{ (Compliancebalance) }{GHGIE_{actual} \times 41000} \times 2400$
---------------------	---

<b>1.</b> Korrekciós bírság	<b>2.</b> EUR-ban megadva
<b>3.</b> abs (megfelelési egyenleg)	<b>4.</b> A megfelelési egyenleg abszolút értéke
<b>5.</b> 41000	<b>6.</b> 1 tonna VLSFO, amely 41000 MJ-nak felel meg
<b>7.</b> 2400	<b>8.</b> A fizetendő összeg EUR-ban a VLSFO-egyenérték tonnájára vetítve

**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
- az IC, IB, IA, IA Super vagy azzal egyenértékű jégosztályú hajók által a jeges viszonyok melletti hajózás során felhasznált többletenergia
- az egyes  $i$  tüzelőanyagokhoz rendelt többletenergia levonása utáni korrigált tömeg [ $M_i$  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 felhasznált összes energiát,  $E_{\text{additional due to ice conditions}}$  pedig a jeges viszonyok melletti hajózás miatt felhasznált többletenergiát jelöli.

Az összes út során felhasznált összes energiát a következő képlet segítségével kell kiszámítani:

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

ahol  $M_{i, \text{voyages, total}}$  a rendelet hatálya alá tartozó összes út során felhasznált  $i$  tüzelőanyag tömegét,  $LCV_i$  pedig az  $i$  tüzelőanyag alsó fűtőértékét jelöli.

**A jeges viszonyok melletti hajózásból eredő többletenergia-fogyasztás**

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

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

ahol  $E_{\text{voyages, open water}}$  a nyílt vizeken megtett utak során felhasznált energiát,  $E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$  pedig a jeges viszonyok melletti hajózás során felhasznált, korrigált energiát jelöli.

$E_{\text{additional due to ice conditions}}$  értéke legfeljebb  $1,3 \times E_{\text{voyages, open water}}$

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 *Evoyages, ice conditions* a jeges viszonyok melletti hajózáshoz felhasznált energiát jelöli, amelyet az alábbiak szerint kell kiszámítani:

$$Evoyages, ice conditions = \sum Mi voyages, ice conditions \times LCVi$$

ahol *Mi, voyages, ice conditions* a jeges viszonyok melletti hajózáshoz felhasznált *i* tüzelőanyag tömegét jelöli.

A jeges viszonyok melletti hajózáshoz felhasznált korigált energiát a következőképpen kell kiszámítani:

$$Evoyages, ice conditions, adjusted = Dice conditions \times (E/D)open water$$

Ahol:

*Dice conditions* a rendelet hatálya alá tartozó utak során jeges viszonyok melletti hajózással megtett összesített távolságot jelöli.

*(E/D)open water* a nyílt vízi hajózással megtett távolságra vetített energiafogyasztás az alábbiak szerint kiszámítva:

$$(E/D)open water = (Evoyages, total - Evoyages, ice conditions) / (Dtotal - Dice conditions)$$

Ahol:

*E voyages, ice conditions* a jeges viszonyok melletti hajózás során elfogyasztott energiát,

*D total* pedig a rendelet hatálya alá tartozó utak során megtett összesített éves távolságot jelöli.

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

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

### Korigált tömeg [*M<sub>i A</sub>*]

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

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

Minden *i* tüzelőanyagra,  $E_{\text{additional ice}} \leq M_i * LCV_i$

A tüzelőanyag [*M<sub>i A</sub>*] korigált tömegét a következőképpen kell kiszámítani:

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