

I

(Jogalkotási aktusok)

IRÁNYELVEK

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2012/33/EU IRÁNYELVE

(2012. november 21.)

az 1999/32/EK tanácsi irányelvnek a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok kéntartalma tekintetében történő módosításáról

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 192. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

rendes jogalkotási eljárás keretében ⁽²⁾,

mivel:

(1) Az Unió környezetvédelmi politikája, amint az a környezeti cselekvési programokban és különösen az 1600/2002/EK európai parlamenti és tanácsi határozattal ⁽³⁾ elfogadott hatodik környezetvédelmi cselekvési programban megfogalmazásra került, a levegő minőségének olyan szintjét kívánja elérni, amely nem jár jelentős negatív hatással és kockázattal az emberi egészségre és a környezetre.

(2) Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 191. cikkének (2) bekezdése kimondja, hogy az Unió

környezetpolitikájának célja a magas szintű védelem, figyelembe véve az Unió különböző régióinak helyzetében mutatkozó különbségeket.

(3) Az egyes folyékony tüzelőanyagok kéntartalmának csökkentéséről szóló, 1999. április 26-i 1999/32/EK tanácsi irányelv ⁽⁴⁾ meghatározza az Unióban használt nehézfűtőolaj, gázolaj, tengeri hajózásban használatos gázolaj és tengeri hajózásban használatos dízelolaj megengedett maximális kéntartalmát.

(4) A magas kéntartalmú, tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok hajózáskor való elégetése során történő kibocsátás kén-dioxid és részecske emisszió formájában hozzájárul a levegőszennyezéshez, amelyek ártalmasak az emberi egészségre és a környezetre, és hozzájárulnak a savak lerakódásához. Az ezen irányelvben előírt intézkedések nélkül a hajók által okozott kibocsátás hamarosan meghaladta volna a szárazföldi forrásokból származó kibocsátások mértékét.

(5) A kikötőben horgonyzó hajók által okozott levegőszennyezés számos kikötőváros egyik fő problémáját okozza az uniós levegőminőségi határértékek betartására irányuló erőfeszítéseik tekintetében.

(6) A tagállamoknak ösztönözniük kell a partmenti villamos energia használatát, mivel a mai hajók villamosenergia-szükségletét általában kiegészítő motorokkal biztosítják.

(7) Az 1999/32/EK irányelv alapján a Bizottságnak jelentést kell benyújtania az Európai Parlament és a Tanács részére az említett irányelv végrehajtásáról és jelentéséhez az Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben (IMO) folyó munkával összhangban az említett irányelv módosítására irányuló javaslatokat nyújthat be különösen a SOx-kibocsátás-ellenőrzési területeken (SECA) használt, a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok kéntartalmára vonatkozó határértékek csökkentésének tekintetében.

⁽¹⁾ HL C 68., 2012.3.6., 70. o.

⁽²⁾ Az Európai Parlament 2012. szeptember 11-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2012. október 29-i határozata.

⁽³⁾ HL L 242., 2002.9.10., 1. o.

⁽⁴⁾ HL L 121., 1999.5.11., 13. o.

- (8) 2008-ban az IMO határozatot fogadott el az 1978. évi jegyzőkönyvvvel módosított, a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló 1973. évi nemzetközi egyezményt (a továbbiakban: MARPOL) módosító 1997. évi jegyzőkönyv VI. mellékletének módosításáról, amely határozat a hajókról történő levegőszennyezés megelőzésére vonatkozó szabályokat tartalmaz. A MARPOL módosított VI. melléklete 2010. július 1-jén lépett hatályba.
- (9) A MARPOL módosított VI. melléklete többek között a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok kéntartalmára vonatkozó szigorúbb határértékeket vezet be a SECA-kban (2010. július 1-jétől 1,00 %, 2015. január 1-jétől pedig 0,10 %), valamint a SECA-kon kívül is (2012. január 1-jétől 3,50 %, 2020. január 1-jétől pedig elvileg 0,50 %). A legtöbb tagállam nemzetközi kötelezettségeivel összhangban köteles előírni, hogy a hajók 2010. július 1-jétől maximum 1,00 %-os kéntartalmú tüzelő- és üzemanyagot használjanak a SECA-kban. A nemzetközi joggal való koherencia és az új, globális szintű szabványok Unióban történő megfelelő végrehajtásának biztosítása érdekében az 1999/32/EK irányelvet össze kell hangolni a MARPOL módosított VI. mellékletével. A hajók által a tüzelő- és üzemanyag vagy a technológia tekintetében való megfelelés érdekében használt tüzelő- és üzemanyagok minimális minőségi követelményének biztosítása érdekében meg kell tiltani a 3,50 tömegszázalékos általános szabványt meghaladó kéntartalmú, tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok használatát az Unióban, kivéve a kibocsátáscsökkentési módszereket zárt rendszerekben alkalmazó hajók ellátására szánt tüzelő- és üzemanyagokat.
- (10) A MARPOL VI. mellékletét az IMO eljárásaival módosítani lehet a SECA-k tekintetében. Abban az esetben, ha további változtatások – ideértve a mentességeket is – kerülnek bevezetésre a MARPOL VI. mellékletében meghatározott SECA-határértékek alkalmazása tekintetében, a Bizottságnak minden ilyen változtatást meg kell vizsgálnia, és szükség esetén haladéktalanul be kell nyújtania a szükséges javaslatot az EUMSZ rendelkezéseivel összhangban az 1999/32/EK irányelvnek a SECA-kra vonatkozó IMO-szabványokkal való maradéktalan összhangba hozatala érdekében.
- (11) Az új kibocsátás-ellenőrzési területek bevezetésekor a MARPOL VI. melléklete szerinti IMO-eljárást kell alkalmazni, és az adott esetet környezetvédelmi és gazdasági indokokon és tudományos adatokon alapuló, megfelelő alátámasztással kell igazolni.
- (12) A MARPOL módosított VI. melléklete 18. szabályának megfelelően a tagállamoknak gondoskodniuk kell annak biztosításáról, hogy az ezen irányelvnek megfelelő, tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok rendelkezésre álljanak.
- (13) Tekintettel a környezetvédelmi politikák és a hajók által okozott kibocsátások globális vetületére, nagyra törő kibocsátási szabványokat kell globális szinten előírni.
- (14) A személyhajók általában a kikötőkben vagy a tengerpartközeli területeken működnek, így az emberi egészségre és a környezetre gyakorolt hatásuk jelentős. A kikötők környékén és a partvidékeken a levegőminőség javítása érdekében e hajóknak mindaddig 1,50 % maximális kéntartalmú, tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagokat kell használniuk, amíg a tagállamok parti tengerein, kizárólagos gazdasági övezeteikben és környezetszennyezés-ellenőrzési térségeikben közlekedő valamennyi hajóra vonatkozóan szigorúbb szabványok kerülnek alkalmazásra.
- (15) Ezen irányelv az EUMSZ 193. cikkével összhangban nem akadályozza a tagállamokat szigorúbb védintézkedések fenntartásában vagy bevezetésében, hogy ezáltal a korai végrehajtásra ösztönözzön a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok maximális kéntartalma tekintetében, például a SECA-kon kívüli kibocsátáscsökkentési módszerek alkalmazása révén.
- (16) Azon új motortekológiákra való áttérés megkönnyítése érdekében, amelyek alkalmasak lehetnek a tengeri ágazat kibocsátásainak további jelentős csökkentésére, a Bizottságnak további lehetőségeket kell megvizsgálnia, hogy lehetővé tegye és ösztönözze a gázmeghajtású motorok hajókon történő alkalmazását.
- (17) Az 1999/32/EK irányelv célkitűzéseinek eléréséhez megfelelően gondoskodni kell a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok kéntartalmára vonatkozó kötelezettségek teljesítéséről. Az 1999/32/EK irányelv végrehajtása során szerzett tapasztalatok alapján ezen irányelv megfelelő végrehajtása érdekében szigorúbb ellenőrzési és végrehajtási rendszerre van szükség. A tagállamoknak ezért gondoskodniuk kell a forgalmazott vagy a hajók fedélzetén használt, tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagokból történő megfelelően gyakori és pontos mintavételről, valamint a hajónaplók és szállítólevelek rendszeres ellenőrzéséről. A tagállamoknak létre kell hozniuk továbbá az 1999/32/EK irányelv rendelkezéseinek be nem tartása esetén alkalmazandó hatékony, arányos és visszatartó erejű szankciók rendszerét. Az információk átláthatóbbá tétele érdekében rendelkezni kell arról is, hogy a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok helyi szállítóinak nyilvántartását nyilvánosan hozzáférhetővé tegyék.
- (18) A tagállamoknak az 1999/32/EK irányelv értelmében történő jelentéstétele nem bizonyult elegendőnek az említett irányelv betartásának ellenőrzésére, mivel a tagállamok jelentéseinek tartalmára és formátumára vonatkozóan nincsenek összehangolt és kellően pontos rendelkezések. Ezért az összehangoltabb jelentéstétel érdekében a jelentések tartalmát és formátumát részletebben meg kell határozni.
- (19) Az ipari kibocsátásra vonatkozó uniós jogszabályokat átdolgozó, az ipari kibocsátásokról (a környezetszennyezés integrált megelőzése és csökkentése) szóló, 2010. november 24-i 2010/75/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾ elfogadását követően módosítani kell az 1999/32/EK irányelvnek a nehéz-fűtőolaj maximális kéntartalmára vonatkozó rendelkezéseit.

(¹) HL L 334., 2010.12.17., 17. o.

- (20) A tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagokra vonatkozó alacsony kéntartalom-határértékek betartása – különösen a SECA-kban – azzal járhat, hogy rövid távon jelentősen emelkedik az ilyen tüzelő- és üzemanyagok ára, ami negatívan érintheti a rövid távú tengeri szállítás versenyképességét a többi szállítási móddal szemben, valamint a SECA-kkal határos országok iparának versenyképességére is hatással lehet. Az érintett ágazatok megfelelési költségeinek csökkentése érdekében megfelelő megoldásokra, például a tüzelő- és üzemanyag tekintetében való megfelelésnél költséghatékonyabb megfelelési módszerekre, valamint szükség szerint támogatásra van szükség. A Bizottság – többek között a tagállami jelentésekre támaszkodva – szorosan figyelemmel fogja kísérni az új tüzelő- és üzemanyag-minőségi szabványok hajózási ágazatban való bevezetésének hatásait, különös tekintettel a tengeri szállításról a szárazföldi szállításra történő lehetséges modális váltásra, és szükség esetén meg fogja tenni az e folyamattal szemben ható megfelelő intézkedésekre vonatkozó javaslatokat.
- (21) Fontos korlátozni a tengeri szállításról a szárazföldi szállításra történő modális váltást, mivel a közúti fuvarozás arányának emelkedése sok esetben az Unió éghajlatváltozással kapcsolatos célkitűzéseivel ellentétes hatást fejtene ki, és növelné a forgalmi torlódások számát.
- (22) A kén-dioxid-kibocsátás csökkentésére irányuló új követelményekkel kapcsolatos költségek a tengeri szállításról a szárazföldi szállításra történő modális váltást eredményezhetnek, és e modális váltás negatív hatást gyakorolhat az iparágak versenyképességére. A modális váltás kockázatának minimalizálása érdekében a Bizottságnak a célzott segítségnyújtáshoz teljes mértékben ki kell használnia olyan eszközöket, mint a Marco Polo és a transzeurópai közlekedési hálózat. A tagállamok szükségesnek ítélik, hogy az állami támogatásokra vonatkozóan alkalmazandó szabályokkal összhangban támogatást nyújtsanak az ezen irányelv által érintett gazdasági szereplők számára.
- (23) A környezetvédelemre nyújtott állami támogatásokra vonatkozó meglévő iránymutatásokkal összhangban, és azok jövőbeni módosításainak sérelme nélkül a tagállamok állami támogatást nyújthatnak az ezen irányelv által érintett gazdasági szereplők számára, ideértve a meglévő hajók utólagos beszerelési- vagy átalakítási műveleteit is, amennyiben e támogató intézkedések az EUMSZ 107. és 108. cikkének megfelelően a belső piaccal összeegyeztethetők, különösen a környezetvédelemre nyújtott állami támogatásokra vonatkozóan alkalmazandó iránymutatásokra tekintettel. Ezzel összefüggésben a Bizottság figyelembe veheti, hogy bizonyos kibocsátáscsökkentési módszerek alkalmazása túlmutat ezen irányelv követelményein, amennyiben nemcsak a kén-dioxid-kibocsátást, hanem egyéb kibocsátásokat is csökkent.
- (24) Elő kell segíteni a kibocsátáscsökkentési módszerekhez való hozzáférést. Ezek a módszerek – amennyiben nincs jelentős negatív hatásuk a környezetre, például a tengeri ökoszisztémára, és kifejlesztésük a megfelelő jóváhagyási és ellenőrzési mechanizmusok szerint történt – legalább ugyanakkora vagy nagyobb kibocsátáscsökkentésre képesek, mint amilyen az alacsony kéntartalmú tüzelő- és üzemanyagok használatával érhető el. Az Uniónak el kell ismernie a már ismert alternatív módszereket, például a füstgáztisztító fedélzeti berendezések alkalmazását, a tüzelő-, illetve üzemanyagok és cseppfolyósított földgáz (LNG) keverékének, vagy pedig a bioüzemanyagoknak a használatát. Ösztönözni kell az új kibocsátáscsökkentési módszerek tesztelését és kifejlesztését, egyéb okok mellett annak érdekében, hogy korlátozzák a tengeri szállításról a szárazföldi szállításra történő modális váltást.
- (25) A kibocsátáscsökkentési módszerek a kibocsátások jelentős csökkentésének potenciális lehetőségét hordozzák magukban. A Bizottságnak ezért elő kell mozdítania e technológiák tesztelését és kifejlesztését, többek között társfinanszírozásban részesített, az iparággal közösen végrehajtandó, és hasonló programok – például a Tiszta Égbolt program – során alkalmazott elveken alapuló program létrehozásának megfontolásával.
- (26) A Bizottságnak a tagállamokkal és az érintett gazdasági szereplőkkel együttműködve tovább kell fejlesztenie a „Környezetszennyező kibocsátások csökkentése a tengeri szállításban és a fenntartható vízi közlekedést biztosító eszköztár” című 2011. szeptember 16-i bizottsági munkadokumentumban meghatározott intézkedéseket.
- (27) Az alternatív kibocsátáscsökkentési módszerek, például bizonyos típusú tisztítóberendezések hulladékot hozhatnak létre, amelyet megfelelően kell kezelni és nem lehet a tengerbe engedni. A tagállamoknak a hajókon keletkező hulladék és a rakománymaradványok fogadására alkalmas kikötői létesítményekről szóló, 2000. november 27-i 2000/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾ felülvizsgálatáig nemzetközi kötelezettségekkel összhangban biztosítaniuk kell a füstgáztisztítóberendezéseket használó hajók szükségleteinek megfelelő kikötői létesítmények rendelkezésre állását. A Bizottságnak a 2000/59/EK irányelv felülvizsgálatakor meg kell fontolnia, hogy a füstgáztisztító-berendezésekből származó szennyvízkibocsátásra kiterjeszti-e azon elvet, amely szerint az említett irányelvben a hajókon keletkező hulladékokra előírt kikötői díjakon kívül különdíj nem alkalmazandó.
- (28) A Bizottságnak a levegőminőséggel kapcsolatos szakpolitikája 2013-ban esedékes felülvizsgálatának részeként meg kell vizsgálnia a levegőszennyezés csökkentésének lehetőségét, többek között a tagállamok parti tengerein is.
- (29) Az 1999/32/EK irányelv végrehajtása szempontjából fontos szerepe van a hatékony, arányos és visszatartó erejű szankcióknak. A tagállamoknak a szankciók körébe oly módon kiszámított bírságokat kell felvenniük, amelyek révén e bírságok az elkövetőket legalább a jogsértésből eredő gazdasági előnyüktől megfosztják, és mértékük ismétlődő jogsértések esetén fokozatosan emelkedik. A tagállamoknak a szankciókra vonatkozó rendelkezésekről értesíteniük kell a Bizottságot.

⁽¹⁾ HL L 332., 2000.12.28., 81. o.

- (30) A Bizottságnak felhatalmazást kell kapnia arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a kibocsátáscsökkentési módszerekre vonatkozó ekvivalens kibocsátási értékek és az említett módszerek használatára vonatkozó kritériumok módosítása tekintetében az 1999/32/EK irányelv rendelkezéseinek a tudományos és műszaki fejlődéshez való igazítása és a vonatkozó IMO-eszközökkel való szigorú összhang biztosítása céljából, továbbá az 1999/32/EK irányelv 2. cikke 1., 2., 3., 3a., 3b. és 4. pontjának, 6. cikke (1a) bekezdése b) pontjának és 6. cikke (2) bekezdésének módosítása tekintetében az említett irányelv rendelkezéseinek a tudományos és műszaki fejlődéshez való igazítása céljából. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munka során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is. A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elkészítésekor és szövegezésekor a Bizottságnak gondoskodnia kell a vonatkozó dokumentumoknak az Európai Parlament és a Tanács részére történő egyidejű, időben történő és megfelelő továbbításáról.
- (31) Az 1999/32/EK irányelv végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni. Ezeket a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról szóló, 2011. február 16-i 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek ⁽¹⁾ megfelelően kell gyakorolni.
- (32) A tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) létrehozásáról szóló, 2002. november 5-i 2099/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽²⁾ által létrehozott, a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság támogatást nyújthat a Bizottságnak a tengerészeti felszerelésekről szóló, 1996. december 20-i 96/98/EK tanácsi irányelv ⁽³⁾ hatálya alá nem tartozó kibocsátáscsökkentési módszerek jóváhagyásával kapcsolatban.
- (33) A tagállamoknak és a Bizottságnak a magyarázó dokumentumokról szóló, 2011. szeptember 28-i együttes politikai nyilatkozatával ⁽⁴⁾ összhangban a tagállamok vállalták, hogy az átültető intézkedéseikről szóló értesítéshez indokolt esetben mellékelnek egy vagy több olyan dokumentumot, amely megmagyarázza az irányelv elemei és az azt átültető nemzeti jogi eszköz megfelelő részei közötti kapcsolatot. A jogalkotó úgy ítéli meg, hogy ezen irányelv esetében ilyen dokumentumok átadása indokolt.
- (34) Az 1999/32/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Az 1999/32/EK irányelv módosítása

Az 1999/32/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk (2) bekezdésének h) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„h) a 3a. cikk sérelme nélkül, a hajókon a 4c. és a 4e. cikkel összhangban lévő kibocsátáscsökkentési módszerek alkalmazásával felhasznált tüzelő- és üzemanyagok.”

2. A 2. cikk a következőképpen módosul:

a) az 1. és 2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1. »nehéz fűtőolaj«:

— a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok kivételével bármely, ásványolaj eredetű folyékony tüzelő- és üzemanyag, amely a 2710 19 51–2710 19 68, a 2710 20 31, a 2710 20 35, 2710 20 39 KN-kód alá tartozik, vagy

— a 2. és a 3. pontban meghatározott gázolaj kivételével bármely, ásványolaj eredetű folyékony tüzelő- és üzemanyag, amely lepárlási határértékeiből adódóan a tüzelő- és üzemanyag rendeltetésű nehézőlajok kategóriájába tartozik, és amelynek – az ASTM D86 módszer szerint –250 °C-os hőmérsékleten (veszteségekkel együtt) 65 térfogatszázaléka párlódik le. Amennyiben a lepárlás nem határozható meg az ASTM D86 módszerrel, úgy az ásványolaj eredetű termék nehéz fűtőolajnak minősül;

2. »gázolaj«:

— a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok kivételével bármely, ásványolaj eredetű folyékony tüzelő- és üzemanyag, amely a 2710 19 25, 2710 19 29, 2710 19 47, 2710 19 48, 2710 20 17 vagy 2710 20 19 KN-kód alá tartozik, vagy

— a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok kivételével bármely, ásványolaj eredetű folyékony tüzelő- és üzemanyag, amelynek – az ASTM D86 módszer szerint – 250 °C-os hőmérsékleten (veszteségekkel együtt) 65 térfogatszázaléka, 350 °C-os hőmérsékleten pedig (veszteségekkel együtt) 85 térfogatszázaléka párlódik le.

E fogalom meghatározás nem foglalja magában a benzin és a dízelüzemanyagok minőségéről szóló, 1998. október 13-i 98/70/EK irányelv európai parlamenti és tanácsi irányelv ^(*) 2. cikkének 2. pontjában meghatározott dízelüzemanyagokat. E fogalom meghatározás szintén nem foglalja magában a nem a közúti forgalomban részt vevő gépjárművekhez és a mezőgazdasági vontatókhoz használt tüzelő- és üzemanyagokat;

⁽¹⁾ HL L 55., 2011.2.28., 13. o.

⁽²⁾ HL L 324., 2002.11.29., 1. o.

⁽³⁾ HL L 46., 1997.2.17., 25. o.

⁽⁴⁾ HL C 369., 2011.12.17., 14. o.

^(*) HL L 350., 1998.12.28., 58. o.”;

b) a 3a. és a 3b. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3a. »tengeri hajózásban használatos dízelolaj«:

bármely olyan tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyag, amely az ISO 8217 I. sz. táblázatában a DMB fokozatra meghatározott tartományba esik, a kéntartalomra való hivatkozás kivételével;

3b. »tengeri hajózásban használatos gázolaj«:

bármely olyan tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyag, amely az ISO 8217 I. sz. táblázatában a DMX, DMA és DMZ fokozatra meghatározott tartományba esik, a kéntartalomra való hivatkozás kivételével;”;

c) a 3m. pont helyébe a következő szöveg lép:

„3m. »kibocsátáscsökkentési módszer«:

bármely olyan, a hajóba szerelt alkatrész, anyag, eszköz vagy berendezés, vagy egyéb eljárás, alternatív tüzelő- vagy üzemanyag vagy megfelelési módszer, amelyet az alacsony kéntartalmú, az ezen irányelvben meghatározott követelményeknek megfelelő, tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok helyett használnak, és amely ellenőrizhető, számszerűsíthető és kikényszeríthető;”.

3. A 3. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) és (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A tagállamok biztosítják, hogy a területükön ne lehessen 1 tömegszázalékot meghaladó kéntartalmú nehéz-fűtőolajat használni.

(2) Amennyiben az illetékes hatóságok megfelelő módon ellenőrzik a kibocsátásokat, az (1) bekezdés 2015. december 31-ig nem vonatkozik a nehéz-fűtőolajok alábbi felhasználására:

a) azokban a tüzelőberendezésekben, amelyek a nagy tüzelőberendezésekből származó egyes szennyező anyagok levegőbe történő kibocsátásának korlátozásáról szóló, 2011. október 23-i 2001/80/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) hatálya alá tartoznak, amelyek az említett irányelv 4. cikkének (1) vagy (2) bekezdése, vagy 4. cikke (3) bekezdése a) pontjának hatálya alá esnek, és amelyek betartják az említett irányelvben az ilyen létesítmények számára előírt kén-dioxid-kibocsátási határértékeket;

b) azokban a tüzelőberendezésekben, amelyek a 2001/80/EK irányelv hatálya alá tartoznak, amelyek az említett irányelv 4. cikke (3) bekezdése b) pontjának és (6) bekezdésének hatálya alá esnek, és amelyek kén-dioxid-kibocsátása nem haladja meg az 1 700 mg/Nm³ értéket, a száraz füstgázok 3 térfogatszázalékos oxigéntartalma mellett;

c) azokban a tüzelőberendezésekben, amelyek nem tartoznak az a) és a b) pont hatálya alá, és amelyek havi átlagos kén-dioxid-kibocsátása nem haladja meg az 1 700 mg/Nm³ értéket, a száraz füstgázok 3 térfogatszázalékos oxigéntartalma mellett;

d) azokban a finomítóknál történő elégetés, ahol a finomító összes létesítményére vonatkoztatott, a felhasznált tüzelő- vagy üzemanyagtól vagy tüzelőanyag- vagy üzemanyag-kombinációtól független havi átlagos kén-dioxid-kibocsátása nem haladja meg az 1 700 mg/Nm³ értéket, a száraz füstgázok 3 térfogatszázalékos oxigéntartalma mellett, de kizárva azokat az égetőüzemeket, amelyek az a) és a b) pont hatálya alá tartoznak, valamint a gázturbinákat és gázmotorokat.

(3) Amennyiben az illetékes hatóságok megfelelő módon ellenőrzik a kibocsátásokat, az (1) bekezdés 2016. január 1-jétől nem vonatkozik a nehéz-fűtőolajok alábbi felhasználására:

a) azokban a tüzelőberendezésekben, amelyek a 2010/75/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv (**) III. fejezetének hatálya alá esnek, és amelyek betartják az említett irányelv V. mellékletében az ilyen létesítményekre meghatározott kén-dioxid-kibocsátási határértékeket, vagy amennyiben ezek a kibocsátási határértékek az említett irányelv értelmében nem alkalmazhatók, azokban a tüzelőberendezésekben, amelyek kén-dioxid-kibocsátása nem haladja meg az 1 700 mg/Nm³ értéket, a száraz füstgázok 3 térfogatszázalékos oxigéntartalma mellett;

b) azokban a tüzelőberendezésekben, amelyek nem tartoznak az a) pont hatálya alá, és amelyek havi átlagos kén-dioxid-kibocsátása nem haladja meg az 1 700 mg/Nm³ értéket, a száraz füstgázok 3 térfogatszázalékos oxigéntartalma mellett;

c) azokban a finomítóknál történő elégetés, ahol a finomító összes létesítményére vonatkoztatott, a felhasznált tüzelő- vagy üzemanyagtól vagy tüzelőanyag- vagy üzemanyag-kombinációtól független havi átlagos kén-dioxid-kibocsátása nem haladja meg az 1 700 mg/Nm³ értéket, a száraz füstgázok 3 térfogatszázalékos oxigéntartalma mellett, de kizárva azokat az égetőüzemeket, amelyek az a) pont hatálya alá tartoznak, valamint a gázturbinákat és gázmotorokat.

A tagállamok meghozzák a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy az (1) bekezdésben meghatározott kénkoncentrációnál több ként tartalmazó nehéz-fűtőolajat használó tüzelőberendezések ne működheszenek az illetékes hatóság által kiadott, a kibocsátási határértékeket meghatározó engedély nélkül.

(*) HL L 309., 2001.11.27., 1. o.

(**) HL L 334., 2010.12.17., 17. o.”;

b) A (3) bekezdést el kell hagyni.

4. A következő cikk kerül beillesztésre:

„3a. cikk

A tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok maximális kéntartalma

A tagállamok biztosítják, hogy a területükön ne lehessen a 3,50 tömegszázalékot meghaladó kéntartalmú, tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagot használni, kivéve a 4c. cikk hatálya alá tartozó, zárt rendszerekben működő kibocsátáscsökkentési módszereket alkalmazó hajók ellátására szánt tüzelő- és üzemanyagokat.”

5. A 4. cikk (1) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A tagállamok biztosítják, hogy a területükön ne lehessen 0,10 tömegszázalékot meghaladó kéntartalmú gázolajat használni.”

6. A 4a. cikk a következőképpen módosul:

a) a cím helyébe a következő szöveg lép:

„A tagállamok parti tengerein, kizárólagos gazdasági övezeteik és környezetszennyezés-ellenőrzési térségeik területén, ideértve a SOx-kibocsátás-ellenőrzési területeket, valamint az uniós kikötőkbe irányuló vagy onnan kiinduló rendszeres szolgáltatást nyújtó személyhajók által használt, tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok maximális kéntartalma”;

b) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A tagállamok megtesznek minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy a SOx-kibocsátás-ellenőrzési területekre eső parti tengereiken, kizárólagos gazdasági övezeteikben és környezetszennyezés-ellenőrzési térségeikben ne lehessen az alábbi értékű tömegszázalékot meghaladó kéntartalmú tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagokat használni:

a) 2014 december 31-ig 1,00 %;

b) 2015. január 1-jétől 0,10 %.

Ez a bekezdés minden, bármely lobogó alatt hajózó hajóra vonatkozik, beleértve azokat is, amelyek útvonala az Uniótól kívül indul. A Bizottság megfelelően figyelembe veszi a MARPOL VI. melléklete szerinti, az SOx-kibocsátás-ellenőrzési területeken alkalmazandó követelmények bármely jövőbeli változását, és szükség esetén haladéktalanul megtesz minden helyénvaló javaslatot ezen irányelv e változásoknak megfelelő módosítása érdekében.”;

c) a szöveg a következő bekezdéssel egészül ki:

„(1a) A tagállamok megtesznek minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy parti tengereik, kizárólagos gazdasági övezeteik és környezetszennyezés-ellenőrzési térségeik területén ne lehessen az alábbi

értékű tömegszázalékot meghaladó kéntartalmú, tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagokat használni:

a) 2014. június 18-tól 3,50 %;

b) 2020. január 1-jétől 0,50 %.

Ez a bekezdés minden, bármely lobogó alatt hajózó hajóra vonatkozik, beleértve azokat is, amelyek útvonala az Uniótól kívül indul, e cikk (1) és (4) bekezdése és a 4b. cikk sérelme nélkül.”;

d) a (4), (5), (6) és (7) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A tagállamok megtesznek minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy 2020. január 1-jéig a SOx-kibocsátás-ellenőrzési területeken kívül eső parti tengereik, kizárólagos gazdasági övezeteik és környezetszennyezés-ellenőrzési térségeik területén az Unió kikötőibe irányuló vagy onnan kiinduló rendszeres szolgáltatást nyújtó személyhajók ne használhassanak 1,50 tömegszázalékot meghaladó kéntartalmú, tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagokat.

A tagállamok felelőssége e követelmény végrehajtása legalább a saját lobogójuk alatt hajózó hajóik tekintetében, és – amíg a kikötőikben tartózkodnak – bármely lobogó alatt hajózó hajó tekintetében.

(5) A tagállamok megkövetelik a hajónaplók pontos vezetését, beleértve a tüzelőanyagcsere-, illetve üzemanyagcsere-műveleteket is.

(5a) A tagállamok törekednek annak biztosítására, hogy rendelkezésre álljanak az ezen irányelvnek megfelelő, tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok, és tájékoztatják a Bizottságot arról, hogy az ilyen tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok a kikötőikben és töltőállomásaikon rendelkezésre állnak.

(5b) Ha egy tagállam azt állapítja meg, hogy egy hajó nem tartja be az ezen irányelvnek megfelelő, tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagokra vonatkozó előírásokat, akkor ezen tagállam illetékes hatósága jogosult előírni, hogy a hajó:

a) mutassa be a feljegyzéseket arról, hogy milyen intézkedéseket tett e szabványok betartása érdekében; és

b) bizonyítsa, hogy útterve szerint megkísérelte az ezen irányelvnek megfelelő, tengeri hajózásban használatos megfelelő tüzelő-, illetve üzemanyag beszerzését, és hogy – amennyiben az a tervezett beszerzési helyen nem volt beszerezhető – intézkedéseket tett annak megállapítására, hogy hol található az ezen irányelvnek megfelelő, tengeri hajózásban használatos tüzelő-, illetve üzemanyag beszerzhetőségének alternatív forrásai, valamint hogy legjobb erőfeszítései ellenére sem sikerült az ezen irányelvnek megfelelő, tengeri hajózásban használatos tüzelő-, illetve üzemanyaghoz jutnia, mert ilyen megvásárolható, tengeri hajózásban használatos tüzelő-, illetve üzemanyag nem állt rendelkezésre.

A hajót nem lehet az előírások betartásának biztosítása érdekében az eredeti útvonalától való eltérésre vagy újtának indokolatlan késleltetésére kényszeríteni.

Ha a hajó rendelkezésre bocsátja az első albekezdésben említett információkat, akkor az érintett tagállam figyelembe vesz minden érdemleges körülményt és bemutatott bizonyítékot a megfelelő további lépések megállapítása érdekében, ideértve azt is, hogy eltekint az ellenőrző intézkedésektől.

A hajó köteles a lobogója szerinti tagállamot és a célkötő illetékes hatóságát értesíteni, ha nem tud az ezen irányelvnek megfelelő, tengeri hajózásban használatos tüzelő-, illetve üzemanyagot beszerezni.

A kikötő szerinti tagállam értesíti a Bizottságot, ha egy hajó bizonyítékot szolgáltatott arra vonatkozóan, hogy az ezen irányelvnek megfelelő, tengeri hajózásban használatos tüzelő-, illetve üzemanyag nem állt rendelkezésére.

(6) A MARPOL VI. mellékletének 18. szabályával összhangban a tagállamok kötelesek:

- a) a nyilvánosság számára hozzáférhető nyilvántartást vezetni a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok helyi szállítóiról;
- b) biztosítani, hogy a területükön értékesített valamilyen, tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyag kéntartalmát a tartálytér szállítójegyével dokumentálják, az átvevő hajó képviselője által aláírt lepecsételt minta kíséretében;
- c) intézkedéseket tenni a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok azon szállítóival szemben, akikről bebizonyosodott, hogy olyan tüzelő-, illetve üzemanyagot szállítottak, amely nem felelt meg a tartálytér szállítójegyén szereplő előírásnak;
- d) biztosítani, hogy helyreigazító intézkedéseket tegyenek a nem megfelelő, tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyag megfelelővé tételére.

(7) A tagállamok biztosítják, hogy a területükön ne lehessen olyan tengeri hajózásban használatos dízelolajat forgalmazni, amelyek kéntartalma meghaladja az 1,50 tömegszázalékot.;

e) a (8) bekezdést el kell hagyni.

7. A 4b. és 4c. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„4b. cikk

Az uniós kikötőkben horgonyzó hajók által használt, tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok maximális kéntartalma

(1) A tagállamok megtesznek minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy az uniós kikötőkben horgonyzó hajók ne használjanak olyan tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagot, amelynek a kéntartalma meghaladja a 0,1 tömegszázalékot, és hogy a hajók

legénysége elegendő idővel rendelkezzen ahhoz, hogy a kikötőbe való megérkezés után a lehető leghamarabb, és legkésőbb a továbbindulás előtt elvégezhessék az adott esetben szükséges tüzelőanyag- és üzemanyagcserét.

A tagállamok megkövetelik a tüzelő- és üzemanyagcsere időpontjának hajónaplóban történő rögzítését.

(2) Az (1) bekezdést nem kell alkalmazni:

- a) ha a nyilvános menetrend szerint a hajó kikötőben való tartózkodása nem haladja meg a két órát;
- b) olyan hajókra, amelyek a kikötőkben való horgonyzás idejére az összes motorjukat leállítják és part menti villamos energiát használnak.

(3) A tagállamok biztosítják, hogy a területükön ne lehessen olyan tengeri hajózásban használatos gázolajat forgalmazni, amely kéntartalma meghaladja a 0,10 tömegszázalékot.

4c. cikk

Kibocsátáscsökkentési módszerek

(1) A tagállamok az e cikk (2) és (3) bekezdésében foglaltaknak megfelelően engedélyezik, hogy minden, bármely lobogó alatt hajózó hajó alkalmazhasson kibocsátáscsökkentési módszereket a kikötőkben, parti tengereken, kizárólagos gazdasági övezeteik és környezetszennyezés-ellenőrzési térségeik területén a 4a. és 4b. cikk követelményeinek megfelelő, tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok helyett.

(2) Azok a hajók, amelyek az (1) bekezdésben említett kibocsátáscsökkentési módszereket alkalmazzák, folyamatosan legalább azzal azonos mértékű kén-dioxidkibocsátáscsökkentést kell elérniük, amelyet a 4a. és 4b. cikk követelményeinek megfelelő, tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok használatával el lehet érni. Az ekvivalens kibocsátási értékeket az I. melléklettel összhangban kell meghatározni.

(2a) A tagállamok a kibocsátáscsökkentés alternatív megoldásaként elősegítik, hogy a dokkban tartózkodó hajók a szárazföldi áramellátó rendszereket használják.

(3) Az (1) bekezdésben említett kibocsátáscsökkentési módszereknek meg kell felelniük a II. mellékletben említett eszközökben meghatározott kritériumoknak.

(4) Amennyiben a kibocsátáscsökkentési módszerek tekintetében elért tudományos és műszaki fejlődésre tekintettel indokolt, valamint a vonatkozó eszközökkel és az IMO által elfogadott szabványokkal való szigorú összhang biztosítása mellett a Bizottság:

- a) felhatalmazást kap arra, hogy a 9a. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az I. és II. melléklet módosítása tekintetében;

b) adott esetben a kibocsátások monitoringjára vonatkozó részletes rendelkezéseket tartalmazó, végrehajtási jogi aktusokat fogad el. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 9. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”.

8. A következő cikkek kerülnek beillesztésre:

„4d. cikk

A kibocsátáscsökkentési módszerek használatának engedélyezése a tagállamok lobogója alatt hajózó hajók fedélzetén

(1) A 96/98/EK tanácsi irányelv (*) hatálya alá tartozó kibocsátáscsökkentési módszereket az említett irányelvvel összhangban kell engedélyezni.

(2) Az e cikk (1) bekezdésének hatálya alá nem tartozó kibocsátáscsökkentési módszereket a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) létrehozásáról szóló, 2002. november 5-i 2099/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (**) 3. cikke (2) bekezdésében meghatározott eljárással összhangban kell jóváhagyni, az alábbiakra figyelemmel:

- a) az IMO által kidolgozott iránymutatások;
- b) a 4e. cikk szerint végrehajtott próbák eredményei;
- c) a környezetre gyakorolt hatás, beleértve a megvalósítható kibocsátáscsökkentést, valamint a zárt kikötők, horgonyzóhelyek és folyótorkolatok ökoszisztémára gyakorolt hatás; valamint
- d) az ellenőrzés és felülvizsgálat megvalósíthatósága.

4e. cikk

Új kibocsátáscsökkentési módszerek kipróbálása

A tagállamok – szükség esetén más tagállamokkal együttműködve – jóváhagyhatják a saját lobogójuk alatt vagy a joghatóságuk alá tartozó tengerszakaszokon közlekedő hajókon elvégzett kibocsátáscsökkentési módszerek kipróbálását. E próbák során nem kötelező a 4a. és 4b. cikkekben előírt követelményeknek megfelelő, tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok használata, amennyiben:

- a) a Bizottságot és minden érintett, kikötővel rendelkező államot legalább hat hónappal a próbák megkezdése előtt írásban értesítenek;
- b) a próbákra vonatkozó engedélyek érvényességi időtartama nem haladja meg a 18 hónapot;
- c) a próbákban részt vevő valamennyi hajó hamisíthatatlan berendezést használ a füstcsövön történő gázkibocsátás folyamatos ellenőrzésére, és azt a próbák teljes időtartama alatt használja;
- d) valamennyi részt vevő hajó legalább akkora kibocsátáscsökkentést ér el, amely nem kisebb az ezen irányelvben

meghatározott, a tüzelő- és üzemanyag kéntartalmára vonatkozó határértéknél;

- e) a kibocsátáscsökkentési módszer alkalmazásából adódóan a próbák ideje alatt keletkezett hulladékok kezelése céljából megfelelő hulladékkezelési rendszert alkalmaznak a helyszínen;
- f) a próbák teljes időtartamára kiterjedő hatásvizsgálatot végeznek a tengeri környezetre, különösen a zárt kikötők, horgonyzóhelyek és folyótorkolatok ökoszisztémáira gyakorolt hatásról; és
- g) a próbák lezárását követő 6 hónapon belül a teljes eredményt a Bizottság rendelkezésére kell bocsátani, és nyilvánosan hozzáférhetővé kell tenni.

4f. cikk

Pénzügyi intézkedések

A tagállamok pénzügyi intézkedéseket fogadhatnak el az ezen irányelv által érintett gazdasági szereplők javára, amennyiben az ilyen pénzügyi intézkedések összhangban vannak az állami támogatásokra vonatkozóan alkalmazandó és az e téren elfogadandó szabályokkal.

(*) HL L 46., 1997.2.17., 25. o.

(**) HL L 324., 2002.11.29., 1. o.”.

9. A 6. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„6. cikk

Mintavétel és elemzés

(1) A tagállamoknak minden szükséges intézkedést meg kell tenniük annak érdekében, hogy mintavétellel ellenőrizzék, hogy a felhasznált tüzelő- és üzemanyagok kéntartalma megfelel-e a 3., a 3a., a 4., 4a. és a 4b. cikknek. A mintavételezést a tüzelő- illetve üzemanyag maximális kéntartalmára vonatkozó korlátozás hatálybalépésének napján kell megkezdeni. A mintavételezést megfelelő gyakorisággal és rendszerességgel, valamint elegendő mennyiségben, olyan módon kell végezni, hogy a minták reprezentatívak legyenek a vizsgált tüzelő-, illetve üzemanyag tekintetében és – a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok esetében – a megfelelő tengerszakaszokon és kikötőkben tartózkodó vízi járművek által használt tüzelő- és üzemanyag tekintetében. A minták elemzését indokolatlan késedelem nélkül el kell végezni.

(1a) A tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok esetében az alábbi mintavételezési, elemzési és ellenőrzési módszereket kell használni:

- a) a hajónaplók és szállítólevelek ellenőrzése;

és szükség esetén az alábbi mintavételezési és elemzési módszerek:

b) mintavétel a hajókon elégetésre szánt tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagból annak a hajókhöz történő szállítása közben, az IMO Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának (MEPC) MEPC 182(59) számú határozata értelmében 2009. július 17-én elfogadott, a MARPOL módosított VI. mellékletében foglaltaknak való megfelelés ellenőrzésére vonatkozó, a fűtőlajból történő mintavételre vonatkozó iránymutatásokkal összhangban, valamint a tüzelő- és üzemanyag kéntartalmának elemzése; vagy

c) mintavétel és kéntartalom-elemzés a tartályokban tárolt, fedélzeti használatra szánt, tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagból, amennyiben technikailag és gazdaságilag megvalósítható, valamint lepecsételt fedélzeti tüzelő- és üzemanyag-mintákból.

(1b) A Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy végrehajtási jogi aktusokat fogadjon el az alábbiak tekintetében:

a) a mintavételezés gyakorisága;

b) a mintavételezés módszerei;

c) a megvizsgált tüzelő- és üzemanyagokból vett reprezentatív minták meghatározása.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 9. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

(2) A kéntartalom meghatározására elfogadott referencia-módszer az ISO 8754 (2003) vagy PrEN ISO 14596 (2007) módszer.

Annak megállapítására, hogy a hajók fedélzetére szállított és az ott használt, tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok megfelelnek-e a 3a., a 4., a 4a. és a 4b. cikkben előírt kéntartalom-határértékeknek, a MARPOL VI. mellékletének VI. függelékében meghatározott tüzelőanyag- és üzemanyag-ellenőrzési eljárást kell alkalmazni.”

10. A 7. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A 6. cikkkel összhangban végzett mintavételezés, elemzés és ellenőrzés eredményei alapján a tagállamoknak minden év június 30-ig jelentést kell benyújtaniuk a Bizottság részére az ezen irányelvben meghatározott, kéntartalomra vonatkozó szabványok előző év során való betartásáról.

Az e bekezdés első albekezdésével összhangban kézhez kapott jelentések, valamint az ezen irányelvnek megfelelő, tengeri hajózásban használatos tüzelő- vagy üzemanyag rendelkezésre állásának hiányáról szóló, a tagállamok által a 4a. cikk (5b) bekezdés ötödik

albekezdésének megfelelően tett bejelentések alapján a Bizottság az e bekezdés első albekezdésében említett időponttól számított 12 hónapon belül jelentést készít és tesz közzé ezen irányelv végrehajtásáról. A Bizottság felméri, hogy szükség van-e ezen irányelv vonatkozó rendelkezéseinek további szigorítására, és e célból adott esetben megteszi a megfelelő jogalkotási javaslatokat.”;

b) a szöveg a következő (1a) bekezdéssel egészül ki:

„(1a) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el a jelentésben feltüntetendő információkra és a jelentés formátumára vonatkozóan. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 9. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”;

c) a (2) és (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A Bizottság 2013. december 31-ig – adott esetben jogalkotási javaslatokkal kísért – jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. A Bizottság a jelentésében fontolóra veszi a levegőszennyezés csökkentésének potenciális lehetőségeit, többek között az alábbiakat: az (1) és (1a) bekezdésekkel összhangban benyújtott éves jelentések, a levegőminőség, a savasodás mért adatai, a tüzelő- és üzemanyagköltségek, a lehetséges gazdasági hatások, a modális váltás megfigyelt tendenciái, valamint a hajók által okozott kibocsátások csökkentése terén elért előrehaladás.

(3) A Bizottság a tagállamokkal és az érintett gazdasági szereplőkkel együttműködve 2012. december 31-ig kidolgozza a megfelelő intézkedéseket – ideértve a „Környezetszennyező kibocsátások csökkentése a tengeri szállításban és a fenntartható vízi közlekedést biztosító eszköztár” című 2011. szeptember 16-i bizottsági munkadokumentumban meghatározott intézkedéseket is –, amelyek elősegítik az ezen irányelvben foglalt környezetvédelmi követelményeknek való megfelelést, és a lehető legkisebbre csökkentik a negatív hatásokat.”;

d) a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 9a. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a 2. cikk 1., 2., 3., 3a., 3b. és 4. pontjának, a 6. cikk (1a) bekezdése b) pontjának és a 6. cikk (2) bekezdésének a tudományos és műszaki fejlődéshez való hozzáigazítására vonatkozóan. Az ilyen módosítások nem jelenthetnek közvetlen változtatást sem ezen irányelv hatálya, sem pedig a tüzelő- és üzemanyagok kéntartalmára vonatkozóan ezen irányelvben meghatározott határértékek tekintetében.”.

11. A 8. cikket el kell hagyni.

12. A 9. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„9. cikk

Bizottsági eljárás

(1) A Bizottság munkáját egy bizottság segíti. Ez a bizottság a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról szóló, 2011. február 16-i 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (*) értelmében vett bizottságnak minősül.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

Ha a bizottság nem nyilvánított véleményt, a Bizottság nem fogadhatja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

(*) HL L 55., 2011.2.28., 13. o.”.

13. A következő cikk kerül beillesztésre:

„9a. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

(1) A Bizottság az e cikkben meghatározott feltételek mellett felhatalmazást kap felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására.

(2) A Bizottság a 4c. cikk (4) bekezdésében és a 7. cikk (4) bekezdésében említett felhatalmazása öt éves időtartamra szól 2012. december 17-től kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az öt éves időtartam vége előtt jelentést készít a felhatalmazásról. Amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal az egyes időtartamok vége előtt, akkor a felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 4c. cikk (4) bekezdésében és a 7. cikk (4) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban megjelölt felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

(4) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti az Európai Parlamentet és a Tanácsot e jogi aktus elfogadásáról.

(5) A 4c. cikk (4) bekezdése és a 7. 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 három 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 három hónappal meghosszabbodik.”.

14. A 11. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„11. cikk

Szankciók

(1) A tagállamok megállapítják az ezen irányelv alapján elfogadott nemzeti rendelkezések megsértése esetén alkalmazandó szankciókat.

(2) A megállapított szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük, és magukban foglalhatnak oly módon kiszámított bírságokat, amelynek révén e bírságok az elkövetőket legalább a jogsértésből eredő gazdasági előnyüktől megfosztják, és mértékük ismétlődő jogsértések esetén fokozatosan emelkedik.”.

15. Az 1999/32/EK irányelv mellékletének helyébe ezen irányelv melléklete lép.

2. cikk

Átültetés

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb 2014. június 18-ig megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul megküldik a Bizottságnak.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

3. cikk

Hatálybalépés

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

4. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Strasbourgban, 2012. november 21-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök
M. SCHULZ

a Tanács részéről
az elnök
A. D. MAVROYIANNIS

MELLÉKLET

„I. MELLÉKLET

**EKVIVALENS KIBOCSÁTÁSI ÉRTÉKEK A 4c. CIKK (2) BEKEZDÉSÉBEN EMLÍTETT KIBOCSÁTÁSCSÖK-
KENTÉSI MÓDSZEREK ESETÉBEN**

A tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok kéntartalmának a 4a. és 4b. cikkben és a MARPOL VI. mellékletének 14.1. és 14.4. rendelkezésében említett értékei, illetve a 4c. cikk (2) bekezdésében említett megfelelő kibocsátási határértékek

A tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok kéntartalma (tömegszázalék)	A SO ₂ (ppm) és a CO ₂ (térfogatszázalék) kibocsátási aránya
3,50	151,70
1,50	65,00
1,00	43,30
0,50	21,70
0,10	4,30

Megjegyzés:

- A kibocsátási arány határértékei csak kőolajalapú párlat vagy maradék fűtőolaj használata esetén használhatók.
- Indokolt esetekben, amikor a CO₂ koncentrációját EGC-egység (füstgáztisztító-berendezés) csökkenti, a koncentráció mérhető az EGC egység bemeneténél, feltéve, hogy e módszer helyessége egyértelműen kimutatható.

II. MELLÉKLET

A 4c. CIKK (3) BEKEZDÉSÉBEN EMLÍTETT KIBOCSÁTÁSCSÖKKENTÉSI MÓDSZEREK HASZNÁLATÁNAK KRITÉRIUMAI

A 4c. cikkben említett kibocsátáscsökkentési módszereknek adott esetben legalább az alábbi eszközökben meghatározott kritériumoknak meg kell felelniük:

Kibocsátáscsökkentési módszer	Használati kritériumok
A tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyag, illetve a párolgási gáz keveréke	A Bizottság 2010. december 13-i 2010/769/EU határozata a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok kéntartalmáról szóló 2005/33/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv által módosított, az egyes folyékony tüzelőanyagok kéntartalmának csökkentéséről szóló 1999/32/EK tanácsi irányelv ⁽¹⁾ 4b. cikke követelményeinek megfelelő, a tengeri hajózásban használatos, alacsony kéntartalmú tüzelő- és üzemanyagok alkalmazására alternatívát jelentő, technológiai módszerek cseppfolyósított földgázt szállító hajók általi használatára vonatkozó kritériumok meghatározásáról.
Füstgáztisztító rendszerek	A 2009. július 17-én elfogadott MEPC.184(59) sz. határozat A MEPC.184(59) számú határozat 10.1.6.1. pontjában említett vegyi anyagokkal, adalékokkal, készítményekkel és ezen anyagok helyben létrehozott keverékeivel működő füstgáztisztító-berendezésekből származó mosóvíz nem juttatható a tengervízbe – zárt kikötőkben, horgonyzóhelyeken és folyótorkolatokban sem –, kivéve, ha a hajó üzemeltetője kimutatja, hogy a vízkiürítés semmilyen negatív következménnyel és kockázattal sem jár az emberi egészségre és a környezetre. Ha a felhasznált vegyi anyag nátronlúg, akkor elegendő, ha a mosóvíz megfelel a MEPC.184(59) számú határozatban előírt kritériumoknak, és pH-értéke nem magasabb, mint 8,0.
Bioüzemanyagok	A megújuló energiaforrásból előállított energia támogatásáról szóló, 2009. április 23-i 2009/28/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽²⁾ meghatározása szerinti, a vonatkozó CEN és ISO szabványoknak megfelelő bioüzemanyagok használata. A bioüzemanyagok és a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok keverékeinek meg kell felelniük az ezen irányelv 3a. cikkében, 4a. cikkének (1), (1a) és (4) bekezdésében, valamint 4b. cikkében a kéntartalomra vonatkozóan előírt szabványoknak.

⁽¹⁾ HL L 328., 2010.12.14., 15. o.

⁽²⁾ HL L 140., 2009.6.5., 16. o.”