

2005. április 13., szerda

P6_TC2-COD(2002)0259

Az Európai Parlament álláspontja, amely második olvasatban 2005. április 13-án került elfogadásra a 1999/32/EK irányelvet a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok/üzemanyagok kéntartalmá vonatkozásában módosító .../2005/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadására tekintettel

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 175. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára ⁽¹⁾,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽²⁾,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ⁽³⁾,

mivel:

- (1) A Közösség környezetvédelmi politikája, amint az a Szerződés 174. cikke alapján a környezeti cselekvési programokban, és különösen az 1600/2002/EK európai parlamenti és tanácsi határozattal elfogadott hatodik közösségi környezeti cselekvési programban ⁽⁴⁾ megfogalmazásra került, a levegő minőségének olyan szintjét kívánja elérni, amely az emberi egészségre és a környezetre nem jár elfogadhatatlan következményekkel és kockázatokkal.
- (2) Az egyes folyékony tüzelőanyagok kéntartalmának csökkentéséről szóló, 1999. április 26-i 1999/32/EK tanácsi irányelv ⁽⁵⁾ meghatározza a Közösségben használt nehézelaj alapú tüzelőanyagok/üzemanyagok, gázolaj és tengeri hajózásban használatos gázolaj megengedett maximális kéntartalmát.
- (3) Az 1999/32/EK irányelv előírja a Bizottság számára annak vizsgálatát, hogy milyen intézkedések hozhatók – a tengeri hajózásban használatos, a gázolajtól eltérő tüzelőanyagok/üzemanyagok – a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok/üzemanyagok égetésének a környezet savasodását kiváltó hatás csökkentésére, és hogy szükség esetén javaslatot.
- (4) A hajózáskor a magas kéntartalmú tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok/üzemanyagok elégetése során történő kibocsátás kéndioxid és szemcsés anyagok formájában hozzájárul a levegőszennyezéshez, **amely ártalmas az emberi egészségre, károsítja a környezetet, a köz- és magántulajdonban** lévő vagyontárgyakat és a kulturális örökségeket, **és hozzájárul a savasodáshoz.**
- (5) **A magas kéntartalmú üzemanyagot használó hajók által okozott szennyezés különösen a part menti területeken és a kikötők közelében élő emberekre és a természetes környezetre hat ki. Ezért külön intézkedések szükségesek e tekintetben.**
- (6) Ezen **irányelv intézkedései** kiegészítik a tagállamoknak a 2001/81/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben ⁽⁶⁾ meghatározott légszennyező anyagok legmagasabb kibocsátási határértékeinek betartására irányuló nemzeti intézkedéseit.
- (7) A kéntartalom csökkentése bizonyos előnyökkel jár a hajók számára az üzemelési hatások és a karbantartási költségek tekintetében, és megkönnyíti egyes kibocsátás-csökkentési technológiák, pl. a szelektív katalitikus redukció hatékonyabb alkalmazását
- (8) A Szerződés előírja a Közösség legkülső régiói – nevezetesen Franciaország tengerentúli megyéi, az Azori-szigetek, Madeira és a Kanári-szigetek – különleges jellemzőinek figyelembe vételét.

⁽¹⁾ HL C 45. E, 2003.2.25., 277. o.

⁽²⁾ HL C 208., 2003.9.3., 27. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 2003. június 4-i álláspontja (HL C 68. E, 2004.3.18., 311. o.), a Tanács 2004. december 9-i közös álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és az Európai Parlament 2005.április 13-i álláspontja.

⁽⁴⁾ HL L 242., 2002.9.10., 1. o.

⁽⁵⁾ HL L 121., 1999.5.11., 13. o. A legutóbb az 1882/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL L 284., 2003.10.31., 1. o.) módosított irányelv.

⁽⁶⁾ HL L 309., 2001.11.27., 22. o. A 2003-as csatlakozási okmánnyal módosított irányelv.

2005. április 13., szerda

- (9) 1997-ben egy diplomáciai konferencián elfogadott jegyzőkönyv módosította az 1978. évi jegyzőkönyvvel módosított, a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló 1973. évi nemzetközi egyezményt (a továbbiakban: MARPOL). Ez a jegyzőkönyv egy új, VI. melléklettel egészíti ki a MARPOL dokumentumot, amely a hajókról történő levegőszennyezés megelőzésére vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz. Az 1997. évi jegyzőkönyv – és így a MARPOL VI. melléklete is – 2005. május 19-én lép hatályba.
- (10) A MARPOL VI. melléklete rendelkezik a kéndioxid-kibocsátás bizonyos ellenőrzött területeinek kijelöléséről (a továbbiakban: SO_x-kibocsátás ellenőrzési területei). A Balti-tengert már kijelölték ilyen területnek. A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) keretein belül folytatott tárgyalások során megállapodás jött létre az Északi-tenger – beleértve a La Manche-csatornát is – SO_x-kibocsátás ellenőrzési területté történő kijelölésének az elveiről, a VI. melléklet hatályba lépését követően.
- (11) **Tekintettel a tengeri hajózás globális természetére, mindent meg kell tenni a nemzetközi megoldások érdekében. A Bizottságnak és a tagállamoknak egyaránt törekedniük kell arra, hogy az IMO keretében biztosítsák a tengeri hajózásban használatos üzemanyagok maximálisan engedélyezett kéntartalmának világméretű csökkentését, beleértve annak vizsgálatát, hogy milyen előnyökkel jár az új közösségi tengeri területeknek a MARPOL egyezmény VI. melléklete alapján SO_x-kibocsátás ellenőrzési területként való kijelölése.**
- (12) Ezen irányelv célkitűzéseinek eléréséhez szükséges a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok/üzemanyagok kéntartalmára vonatkozó kötelezettségek betartásáról való gondoskodás. Ezen irányelv meggyőző végrehajtásának biztosítása érdekében hatékony mintavételre és visszatartó erejű szankciókra van szükség a Közösségen belül. A tagállamoknak a lobogóik alatt hajózó és a kikötőikbe befutó *valamennyi hajó* tekintetében végrehajtási intézkedéseket kell hozniuk. A tagállamok szorosan együttműködnek, további végrehajtási intézkedések meghozatala céljából az egyéb hajók tekintetében, a nemzetközi tengerjoggal összhangban.
- (13) Annak érdekében, hogy a hajózási iparnak elegendő idő álljon rendelkezésére a belvizeken közlekedő hajók és a Közösség kikötőiben horgonyzó hajók által felhasznált tengeri hajózásban használatos üzemanyagok esetében a kéntartalom 0,1 tömegszázalékban kifejezett felső határértékére való műszaki átállás biztosításához, ezen követelményt 2010. január 1-jétől kell alkalmazni. Mivel ez a határidő műszaki problémákat jelenthet Görögország számára, az ország területén üzemelő egyes hajók vonatkozásában ideiglenes eltérés engedélyezhető.
- (14) **Ezt az irányelvet egy, a tengeri kénkibocsátás csökkentését célzó folyamat első lépésének kell tekinteni, amely folyamat távlatában – az üzemanyag kéntartalmának alacsonyabban megszabott határértéke és szennyezéscsökkentési technológiák által – a kibocsátás további fokozatos csökkentése és a jelentős csökkentést ösztönző gazdasági eszközök kifejlesztése áll.**
- (15) Az IMO-tárgyalásokon kulcsfontosságú a tagállamok pozícióinak erősítése, különösen annak érdekében, hogy a MARPOL VI. mellékletének felülvizsgálata során megfontolják a hajók által felhasznált nehézzolaj alapú üzemanyagok szorosabb kéntartalom-határértékeire vonatkozó határozottabb intézkedések bevezetését, illetve a kibocsátáscsökkentést célzó egyenértékű alternatív intézkedések alkalmazását.
- (16) Az IMO Közgyűlése az A.926(22) számú határozatában felszólította a kormányokat, különösen az SO_x kibocsátásellenőrzési területhez tartozó régiókban, hogy saját hatáskörükben biztosítsák az alacsony kéntartalmú üzemanyag hozzáférhetőségét **és hívják fel az olaj- és hajózási iparágakat, hogy segítsék elő az alacsony kéntartalmú üzemanyag hozzáférhetőségét és felhasználását. A tagállamoknak megfelelő lépéseket kell tenniük annak biztosítására, hogy a tengeri hajózásban használatos üzemanyagok helyi beszállítói hozzáférhetővé tegyék a megfelelő üzemanyagot az igényeket kielégítő mennyiségben.**
- (17) Az IMO iránymutatásokat fogadott el a fűtőolajból történő mintavételre vonatkozóan, a MARPOL VI. mellékletében foglaltaknak való megfelelés ellenőrzése érdekében, és további iránymutatásokat kell kidolgoznia a füstgáztisztító rendszerek és az SO_x-kibocsátás ellenőrzési területeken területein az SO_x-kibocsátás csökkentését célzó műszaki módszerek kifejlesztése tekintetében.

2005. április 13., szerda

- (18) A nagy tüzelőberendezésekből származó egyes szennyező anyagok levegőbe történő kibocsátásának korlátozásáról szóló 2001. október 23-i, 2001/80/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾ átdolgozza a 88/609/EGK tanácsi irányelvet⁽²⁾. Az 1999/32/EK irányelvet ennek megfelelően, a 3. cikk (4) bekezdése szerint felül kell vizsgálni.
- (19) A 2009/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁽³⁾ létrehozott, a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság támogatást nyújthat a Bizottságnak a kibocsátáscsökkentési technológiák jóváhagyásával összefüggésben.
- (20) A kibocsátáscsökkentési technológiák – amennyiben nincs káros hatásuk az ökoszisztémára, és kifejlesztésük a megfelelő jóváhagyó és ellenőrző mechanizmusok szerint történt – legalább egyenértékű vagy nagyobb kibocsátáscsökkentésre képesek, mint amilyen az alacsony kéntartalmú tüzelőanyagok/üzemanyagok használatával érhető el. Az új kibocsátáscsökkentési technológiák kialakításának elősegítése érdekében elengedhetetlen a megfelelő feltételek megléte.
- (21) Ezen irányelv végrehajtásának nyomon követésében az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség szükség esetén segítséget nyújt a Bizottságnak és a tagállamoknak.
- (22) Az ezen irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal⁽⁴⁾ összhangban kell elfogadni.
- (23) A 1999/32/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 1999/32/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A 1. cikk (2) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az egyes kőolaj eredetű folyékony tüzelőanyagok/üzemanyagok elégetése során keletkező kén-dioxid-kibocsátás csökkentése azok kéntartalmára vonatkozó korlátozások bevezetésével valósítható meg a tagállamok területén, a parti tengereiken, a kizárólagos gazdasági övezeteikben és a környezet-szennyezés-ellenőrzési területeken történő felhasználásuk feltételeként.

Az egyes kőolaj eredetű folyékony tüzelőanyagok/üzemanyagok kéntartalmára vonatkozó, ezen irányelvben megfogalmazott korlátozások azonban nem vonatkoznak az alábbi termékekre:

- a) a kutatási és kísérleti célokra használt tüzelőanyagok/üzemanyagok;
- b) az elégetés előtt feldolgozandó tüzelőanyagok/üzemanyagok;
- c) az olajfinomítás során feldolgozandó tüzelőanyagok/üzemanyagok;
- d) a Közösség legkülső régióiban történő felhasználásra és piaci értékesítésre szánt tüzelőanyagok/üzemanyagok, amennyiben az érintett tagállamok biztosítják, hogy azokban a régiókban:
 - betartják a levegőminőségre vonatkozó szabványokat;
 - nem használnak olyan nehézolaj alapú tüzelőanyagokat/üzemanyagokat, amelyek kéntartalma meghaladja a 3 tömegszázalékot;
- e) a hadihajókon és egyéb katonai alkalmazásban levő hajókon használt tüzelőanyagok/üzemanyagok; mindazonáltal, az ilyen hajók működését vagy működési képességét nem akadályozó megfelelő intézkedések elfogadásával minden tagállam köteles törekedni annak biztosítására, hogy ezek a hajók az észszerűség és gyakorlatiasság keretein belül az ezen irányelvben foglaltakkal összhangban járjanak el;
- f) a hajó biztonsága érdekében vagy a tengeri életmentés céljából a hajón felhasznált tüzelőanyagok/üzemanyagok;

⁽¹⁾ HL L 309., 2001.11.27., 1. o. A 2003-as csatlakozási okmánnyal módosított irányelv.

⁽²⁾ HL L 336., 1988.12.7., 1. o.

⁽³⁾ HL L 324., 2002.11.29., 1. o. A 415/2004/EK bizottsági rendelettel (HL L 68., 2004.3.6., 10. o.) módosított rendelet.

⁽⁴⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

2005. április 13., szerda

- g) a hajóban vagy berendezésében okozott károk miatt felhasznált üzemanyag, amennyiben minden szükséges intézkedést megtesznek a káresemény bekövetkezte után a túlzott kibocsátás elkerülése, illetve minimalizálása érdekében, valamint a lehető leghamarabb megteszik a szükséges intézkedéseket a kár helyrehozatala érdekében. Ez a rendelkezés nem alkalmazható, ha a tulajdonos vagy a parancsnok károkozási szándékkal, illetve gondatlanul cselekedett;
- h) a hajókon a 4c. cikkel összhangban jóváhagyott kibocsátás-csökkentő technológiák alkalmazásával felhasznált tüzelőanyagok/üzemanyagok.”
2. A 2. cikk a következőképpen módosul:
- a) Az 1. pont első francia bekezdése helyébe a következő szöveg lép:
- „— bármely ásványolaj eredetű folyékony tüzelőanyag/üzemanyag, a tengeri hajózásban használatos üzemanyagok kivételével, amely a 2710 19 51 – 2710 19 69 KN-kód alá tartozik, vagy”
- b) A 2. pont első albekezdése helyébe a következő szöveg lép:
- „gázolaj:
- bármely ásványolaj eredetű folyékony tüzelőanyag/üzemanyag, a tengeri hajózásban használatos üzemanyagok kivételével, amely a 2710 19 25, a 2710 19 29, a 2710 19 45 vagy a 2710 19 49 KN-kód alá tartozik; vagy
- bármely ásványolaj eredetű folyékony tüzelőanyag/üzemanyag – a tengeri hajózásban használatos üzemanyagok kivételével – amelynek az ASTM D86 eljárás szerint mint 65 térfogatszázaléka párlódik le (vesztésekkel együtt) 250°C-os hőmérsékleten, és legalább 85 térfogatszázaléka párlódik le (vesztésekkel együtt) 350°C-os hőmérsékleten.”
- c) A 3. pont helyébe a következő szöveg lép:
- „3. „tengeri hajózásban használatos üzemanyag” bármely ásványolaj-eredetű folyékony tüzelőanyag/üzemanyag, amelynek rendeltetése a hajón történő felhasználás, vagy amelyet a hajón használnak fel, beleértve az ISO 8217 meghatározás szerinti tüzelőanyagokat/üzemanyagokat is”
- d) A szöveg a következő alpontokkal egészül ki:
- „3a. „hajózási dízelolaj” bármely olyan tengeri hajózásban használatos üzemanyag, amely viszkozitása vagy sűrűsége alapján az ISO 8217 I. sz. táblázatában a DMB és DMC fokozatokra meghatározott tartományba esik;
- 3b. „tengeri hajózásban használatos gázolaj” bármely olyan tengeri hajózásban használatos üzemanyag, amely viszkozitása vagy sűrűsége alapján az ISO 8217 I. sz. táblázatában a DMX és DMA fokozatokra meghatározott tartományba esik;
- 3c. „MARPOL” az 1978. évi jegyzőkönyvvel módosított, a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló 1973. évi nemzetközi egyezmény;
- 3d. „a MARPOL VI. melléklete” az 1997. évi jegyzőkönyv által a MARPOL-hoz csatolt, „Rendelkezések a hajókról történő levegőszennyezés megelőzése érdekében” című melléklet;
- 3e. „az SO_x kibocsátás ellenőrzési terület” a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) által a MARPOL VI. mellékletében ilyennek minősített tengerszakaszok;
- 3f. „személyhajók” azon hajók, amelyek 12-nél több utast szállítanak; utasnak minősül minden személy, kivéve
- i. a kapitányt, a legénység tagját vagy más, a hajó fedélzetén annak kereskedelmi tevékenységével kapcsolatos bármely minőségben alkalmazott vagy foglalkoztatott személyt, és
- ii. az egy évesnél fiatalabb gyermek;
- 3g. „rendszeres szolgáltatás” azon utasszállító hajók közlekedése, amelyek átkelő forgalmat bonyolítanak le ugyanazon két vagy több kikötő között, vagy utazások sorát bonyolítják le egy adott kikötőből ki és vissza, közbenes kikötés nélkül:
- i. nyilvános menetrend szerint, vagy
- ii. olyan rendszeres vagy gyakori átkelésekkel, hogy azok menetrend szerinti közlekedésnek tekinthetők;

2005. április 13., szerda

- 3h. „*hadihajó*” az a hajó, amely valamely állam fegyveres erőihez tartozik, az adott állam hadihajóinak külső megkülönböztető jelzését viseli, az adott állam kormánya által megfelelő megbízással ellátott parancsnok irányítása alatt áll, és neve szerepel a megfelelő szolgálati jegyzéken vagy azzal egyenértékű nyilvántartásban, továbbá legénysége függelmileg a reguláris fegyveres erők irányítása alá tartozik;
- 3i. „*kikötőben horgonyzó hajó*” az a hajó, amelyet a berakodás, kirakodás valamint az utasok ki- és beszállása idejére biztonságosan kikötnek, vagy lehorgonyoznak a Közösség egyik kikötőjében, beleértve azt az időt is, amelyet nem a rakományhoz kapcsolódó műveletekkel töltenek;
- 3j. „*belvizeken közlekedő hajó*” az a hajó, amelyet kifejezetten belvizeken történő hajózásra szánnak, a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelmények megállapításáról szóló, 1982. október 4-i 82/714/EGK tanácsi irányelv(*) meghatározása szerint, ideértve minden olyan hajót, amely rendelkezik
- közösségi belvízi hajózási tanúsítvánnyal, a 82/714/EGK irányelv meghatározása szerint,
 - a felülvizsgált Rajnai Hajózási Egyezmény 22. cikke alapján kibocsátott tanúsítvánnyal;
- 3k. „*forgalombahozatal*” belső égésű motorokhoz tengeri hajózásban használatos üzemanyag harmadik személyek részére történő szállítása vagy rendelkezésre bocsátása fizetés ellenében vagy ingyenesen, a tagállamok joghatóságán belül bárhol. Nem tartozik ide a tengeri hajózásban használatos üzemanyag exportra történő biztosítása vagy ilyen célú rendelkezésre bocsátása a tartályhajók rakterében;
- 3l. „*legkülső régiók*” Franciaország tengerentúli megyéi, az Azori-szigetek, Madeira és a Kanári-szigetek, a Szerződés 299. cikke szerint;
- 3m. „*kibocsátás-csökkentési technológia*” a füstgáztisztító rendszer vagy bármilyen más ellenőrizhető és alkalmazható műszaki módszer;

(*) HL L 301., 1982.10.28., 1. o. A legutóbb a 2003-as csatlakozási okmánnyal módosított irányelv.”

e) A 6. pontot el kell hagyni;

3. A 3. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„3. cikk

A nehézolaj alapú tüzelőanyagok/üzemanyagok maximális kéntartalma

(1) A tagállamok megtesznek minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy 2003. január 1-jétől kezdődően a területükön ne lehessen az 1 tömegszázalékot meghaladó kéntartalmú nehézolaj alapú tüzelőanyagot/üzemanyagot használni.

(2) (i) Amennyiben az illetékes hatóságok megfelelő módon ellenőrzik a kibocsátásokat, ez a követelmény nem vonatkozik a nehézolaj alapú tüzelőanyagok/üzemanyagok alábbi felhasználására:

- azokban a tüzelőberendezésekben, amelyek a nagy tüzelőberendezésekből származó egyes szennyező anyagok levegőbe történő kibocsátásának korlátozásáról szóló, 2001. október 23-i 2001/80/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv(*) hatálya alá tartoznak, amelyek annak 2. cikke (9) bekezdése szerinti meghatározás értelmében újak minősülnek, és amelyek betartják a fenti irányelv IV. mellékletében szereplő és annak 4. cikkével összhangban alkalmazott, az ilyen létesítmények számára előírt kéndioxid-kibocsátási határértékeket;
- azon, a 2001/80/EK irányelv hatálya alá eső tüzelőberendezésekben, amelyek annak 2. cikke (10) bekezdésének meghatározása értelmében meglévőnek tekinthetők, és amelyekben a tüzelőberendezés kéndioxid-kibocsátása nem haladja meg az 1700 mg/Nm³ értéket, és ahol 2008. január 1-jétől a 2001/80/EK irányelv 4. cikke (3) bekezdésének a) pontja szerinti tüzelőberendezések kéndioxid-kibocsátása nem haladja meg a fenti irányelv IV. melléklete A. részében az új berendezésekre tekintettel meghatározott kibocsátási határérték betartásával elérhető értéket, és amelyek adott esetben alkalmazzák a fenti irányelv 5., 7. és 8. cikkének rendelkezéseit.

2005. április 13., szerda

- c) egyéb tüzelőberendezésekben, amelyek nem tartoznak az a) és b) pont hatálya alá, és ahol az említett tüzelőberendezés kéndioxid-kibocsátása nem haladja meg az 1700 mg/Nm³ értéket, a száraz füstgázok 3 térfogat-százalékos oxigén tartalma mellett;
- d) a finomítóknál történő elégetés, ahol a finomító összes létesítményére vonatkoztatott, a felhasznált tüzelőanyagtól vagy tüzelőanyag-kombinációtól független havi kéndioxid-kibocsátási átlagérték az egyes tagállamok által meghatározandó, de maximálisan 1700 mg/Nm³ határértéken belül van. Az a) pont hatálya alá tartozó, vagy – 2008. január 1-jétől – a b) pont hatálya alá tartozó tüzelőberendezésekre ez a rendelkezés nem vonatkozik.
- ii. A tagállamok meghozzák a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy az (1) bekezdésben meghatározott kénkoncentrációnál több ként tartalmazó nehézzolaj alapú tüzelőanyagot használó tüzelőberendezés ne működhessen az illetékes hatóság által kiadott engedély nélkül, amelyben a kibocsátási határértékeket meghatározzák.
- (3) A 2001/80/EK irányelv jövőbeli módosításának fényében felül kell vizsgálni a (2) bekezdés rendelkezéseit, és szükség esetén módosítani kell.

(*) HL L 309., 2001.11.27., 1. o. A 2003-as csatlakozási okmánnyal módosított irányelv.”

4. A 4. cikk a következőképpen módosul:

a) 2010. január 1-jével kezdődő hatállyal:

- i. az (1) bekezdésben az „a tengeri hajózásban használatos gázolajat is beleértve” szövegrészt el kell hagyni,
- ii. a (2) bekezdést el kell hagyni;

b) A (3) és (4) bekezdést ... (*)-i hatállyal el kell hagyni;

5. Az irányelv a következő cikkekkkel egészül ki:

„4a. cikk

Az SO_x-kibocsátás ellenőrzési területein, valamint a közösségi kikötőkbe irányuló vagy onnan kiinduló rendszeres szolgáltatást nyújtó személyhajók által használt tengeri hajózásban használatos üzemanyag maximális kéntartalma

(1) A tagállamok megtesznek minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy az SO_x-kibocsátás ellenőrzési területére eső parti tengerek, kizárólagos gazdasági övezeteik és környezetszennyezés-ellenőrzési térségeik területén ne lehessen használni az 1,5 tömegszázalékos meghaladó kéntartalmú tengeri hajózásban használatos üzemanyagokat. Ez vonatkozik bármely zászló alatt hajózó minden hajóra, beleértve azokat is, amelyek útvonala a Közösségen kívülről indul.

(2) Az (1) bekezdés alkalmazásának ideje a következő:

a) A MARPOL VI. mellékletében foglalt 14. rendelkezés (3) bekezdésének a) pontjában említett balti-tengeri körzet tekintetében: ... (**),

b) Az Északi-tenger **tekintetében**:

- az IMO kijelölés hatályba lépését követő 12 hónap múlva, **a kialakult eljárások szerint**, vagy
- ... (**),

a két időpont közül a **korábbi** kell alkalmazni;

c) **minden egyéb olyan tengerszakasz tekintetében – beleértve a kikötőket is – amelyet az IMO a MARPOL VI. mellékletének 14. cikke (3) bekezdése b) alpontjának rendelkezésével összhangban a későbbiek során SO_x-kibocsátás ellenőrzési területnek jelöl ki: ... (***)**.

(*) Ezen irányelv hatályba lépésének időpontja.

(**) 2006. május 19-étől, vagy amennyiben az alkalmazásra ennél később kerül sor, ezen irányelv hatályba lépését követő 12 hónapon belül.

(***) Ezen irányelv hatályba lépését követő **24 hónap** múlva.

(****) **A kijelölés hatályba lépését követő 12 hónap** múlva.

2005. április 13., szerda

- (3) Az (1) bekezdésben foglaltak végrehajtásáért a tagállamok felelősek, legalább:
- a saját zászlójuk alatt hajózó hajók tekintetében; és
 - az SO_x-kibocsátás ellenőrzési területeivel határos tagállamok esetében, az azok kikötőiben tartózkodó minden hajó tekintetében.

A tagállamok a nemzetközi tengerjog értelmében további végrehajtási intézkedéseket hozhatnak az egyéb hajók vonatkozásában is.

(4) A (2) bekezdés a) pontjában említett időponttól kezdődően a tagállamok megtesznek minden szükséges intézkedést annak érdekében, hogy parti tengereik, kizárólagos gazdasági övezeteik és környezetszennyezés-ellenőrzési térségeik területén a bármely közösségi kikötőbe irányuló vagy onnan kiinduló rendszeres szolgáltatást nyújtó személyhajók ne használjanak olyan tengeri hajózásban használatos üzemanyagokat, amelyek kéntartalma meghaladja a 1,5 tömegszázalékot. A tagállamok felelősek e követelmény végrehajtásáért legalább a saját lobogójuk alatt hajózó valamennyi hajó tekintetében, és valamennyi hajó tekintetében, amíg a kikötőkben tartózkodnak.

(5) A (2) bekezdés a) pontjában említett időponttól kezdődően a tagállamok a hajók közösségi kikötőbe történő befutásának feltételeként megkövetelik a hajónaplók pontos vezetését, beleértve az üzemanyagcsere műveleteket is.

(6) A (2) bekezdés a) pontjában meghatározott időponttól kezdve, a MARLPOL VI. mellékletében foglalt 18. cikk rendelkezésével összhangban a tagállamoknak:

- **fenn kell tartaniuk egy jegyzéket a tengeri hajózásban használatos üzemanyagok helyi beszállítóiról,**
- **biztosítaniuk kell, hogy a beszállítók a tagállamok területén kapható valamennyi, tengeri hajózásban használatos üzemanyag kéntartalmát a fogadó hajó képviselője által aláírt tartálytér szállítójeggyel dokumentálják, lepecsételt minta kíséretében,**
- **megfelelő lépéseket kell tenniük a tengeri hajózásban használatos üzemanyagok beszállítói ellen, amennyiben olyan üzemanyagot szállítanak, amely nem felel meg a tartálytér szállítójegyen szereplő adatoknak,**
- **biztosítaniuk kell, hogy megfelelően orvosolják a szabálytalanságot a valamennyi felfedezett, szabályoknak nem megfelelő üzemanyag megfelelővé tétele céljából.**

(7) A (2) bekezdés a) pontjában említett időponttól kezdődően a tagállamok biztosítják, hogy területükön ne lehessen olyan hajózási dízelolajat forgalmazni, amelynek a kéntartalma meghaladja az 1,5 tömegszázalékot.

(8) A Bizottság értesíti a tagállamokat a (2) bekezdés b) pontjában említett alkalmazási időpontokról, és az Európai Unió Hivatalos Lapjában közzéteszi azokat.

4b. cikk

A belvizeken közlekedő és a Közösség kikötőiben horgonyzó hajók által használt tengeri hajózásban használatos üzemanyag maximális kéntartalma

(1) A tagállamok 2010. január 1-jei hatállyal megtesznek minden szükséges intézkedést annak biztosítása érdekében, hogy az alábbi hajók ne használjanak olyan tengeri hajózásban használatos üzemanyagot, amelynek a kéntartalma meghaladja a 0,1 tömegszázalékot:

- a) belvizeken közlekedő hajók; és
- b) a Közösség kikötőiben horgonyzó hajók, amelyek legénysége számára elegendő időt kell biztosítani ahhoz, hogy a kikötőbe való megérkezés után és a továbbindulás előtt elvégezzék az adott esetben szükséges üzemanyag-cserét.

A tagállamok megkövetelik az üzemanyag-cserére fordított idő hajónaplóban történő rögzítését.

2005. április 13., szerda

- (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) azon belvizeken közlekedő hajók tekintetében, amelyek a tengeren való tartózkodásuk ideje alatt megfelelési igazolással rendelkeznek arról, hogy a tengeren tartózkodásuk ideje alatt a módosított „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény tekintetében;
 - c) 2012. január 1-jéig a mellékletben felsorolt azon hajók tekintetében, amelyek kizárólag Görögország felségvizein közlekednek;
- d) azon hajók tekintetében, amelyek kikötői horgonyzásuk idejére leállítják motorjaikat és a partmenti elektromos áramot használják.**
- (3) 2010. január 1-jétől a tagállamok biztosítják, hogy a területükön ne lehessen olyan tengeri hajózásban használatos gázolajat forgalmazni, amelynek a kéntartalma meghaladja a 0,1 tömegszázalékot.

4c. cikk**Új kibocsátáscsökkentési technológiák kipróbálása és alkalmazása**

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

- a Bizottságot és minden érintett, kikötővel rendelkező államot legalább 6 hónappal a próbák megkezdése előtt írásban értesítenek;
- a próbákra vonatkozó engedélyek érvényességi időtartama nem haladja meg a 18 hónapot;
- a próbákban részt vevő valamennyi hajó hamisíthatatlan berendezést használ a füstcsövön történő gázkibocsátás folyamatos ellenőrzésére, és azt a próbák teljes időtartama alatt használ;
- valamennyi résztvevő hajónak legalább akkora kibocsátáscsökkentést kell elérnie, amely nem kisebb az ezen irányelvben meghatározott, az üzemanyag kéntartalmára vonatkozó határértéknél;
- a csökkentési technológia alkalmazásából adódóan a próbák ideje alatt keletkezett hulladékok kezelése céljából megfelelő hulladékkezelési rendszert kell a helyszínen alkalmazni;
- a próbák teljes időtartamára kiterjedő hatásvizsgálatot kell végezni a tengeri környezetre, különösen a zárt kikötők, horgonyzóhelyek és folyótorkolatok ökoszisztémáira gyakorolt határról; és
- a próbák lezárását követő 6 hónapon belül a teljes eredményt a Bizottság rendelkezésére kell bocsátani, és nyilvánosan hozzáférhetővé kell tenni.

(2) A tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) létrehozásáról szóló, 2002. november 5-i 2009/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet(*) 3. cikke (2) bekezdésében meghatározott eljárással összhangban valamely EU-tagállam lobogója alatt közlekedő hajók kibocsátáscsökkentési technológiáit jóvá kell hagyni, az alábbiakra figyelemmel:

- az IMO által kidolgozandó iránymutatások;
- az (1) bekezdés szerint végrehajtott próbák eredményei;
- a környezetre gyakorolt hatás, beleértve a megvalósítható kibocsátáscsökkentést, valamint a zárt kikötők, horgonyzóhelyek és folyótorkolatok ökoszisztémáira gyakorolt hatás;
- az ellenőrzés és felülvizsgálat megvalósíthatósága.

(3) A 9. cikk (2) bekezdése szerinti eljárással összhangban meg kell határozni a kibocsátáscsökkentési technológiák használatának követelményeit bármely lobo-gójú alatt közlekedő hajó számára a Közösség zárt kikötőiben, horgonyzóhelyein és folyótorkolataiban. A Bizottság közli ezeket a követelményeket az IMO-val.

2005. április 13., szerda

(4) A 4a. és 4b. cikkek követelményeit teljesítő alacsony kéntartalmú tengeri hajózásban használatos üzemanyagok használatának alternatívájaként, a tagállamok engedélyezhetik a hajók számára, hogy jóváhagyott csökkentési technológiát alkalmazzanak, feltéve, hogy ezek a hajók:

- **állandóan** legalább akkora kibocsátáscsökkenést érnek el, mint az ezen irányelvben meghatározott, az üzemanyag kéntartalmára vonatkozó határérték; és
- **rendelkeznek a kibocsátás folyamatos megfigyelésére alkalmas felszereléssel; és**
- gondosan dokumentálják, hogy a zárt kikötőkbe, horgonyzóhelyekbe és folyótorkolatokba történő hulladékkibocsátásaik nincsenek káros hatással az ökoszisztémára a kikötővel rendelkező államok hatóságai által az IMO-nak közölt követelmények alapján.

(*) HL L 324., 2002.11.29., 1. o. A 415/2004/EK bizottsági rendelettel (HL L 68., 2004.3.6., 10. o.) módosított rendelet.”

6. A 6. cikk a következőképpen módosul:

a) Az irányelv a következő bekezdéssel egészül ki:

„(1a) A tagállamok megtesznek minden szükséges intézkedést annak biztosítására, hogy a tengeri hajózásban használatos üzemanyagok kéntartalma megfeleljen a 4a. és 4b. cikk vonatkozó előírásainak.

Az alábbi mintavételi, elemzési és ellenőrzési módszerek bármelyike felhasználható szükség esetén:

- mintavétel a hajókon elégetésre szánt tengeri hajózásban használatos üzemanyagból, annak a hajókhoz történő szállítása közben, az IMO iránymutatásainak megfelelően, valamint a fűtőolaj kéntartalmának elemzése;
- amennyiben lehetséges, a tartályokban, valamint lepecsételt fedélzeti üzemanyagmintákban tárolt, fedélzeti használatra szánt tengeri hajózásban használatos üzemanyagból történő mintavétel és annak kéntartalmának elemzése;
- a hajónaplók és a szállítólevelek ellenőrzése.

A mintavételezést az üzemanyag maximális kéntartalmára vonatkozó korlátozás hatálybalépésének napján kell megkezdeni. Az ellenőrzést megfelelő gyakorisággal, megfelelő mennyiségben és olyan módon kell végezni, hogy a minták képviseljék a vizsgált üzemanyagot, valamint a megfelelő tengerszakaszon, kikötőkben és belvizeken tartózkodó hajók által használt üzemanyagot.

A tagállamok szükség esetén megfelelő intézkedéseket tesznek a 4a. és 4b. cikk által szabályozottakon kívüli egyéb tengeri hajózásban használatos üzemanyagok ellenőrzésére is.”

b) A (2) bekezdés a) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„a) ISO 8754 módszer (1992) és PrEN ISO 14596 nehézőlaj alapú tüzelőanyagok/üzemanyagok és tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok/üzemanyagok esetében;”

7. A 7. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„7. cikk

Jelentés és felülvizsgálat

(1) A 6. cikkel összhangban végzett mintavételezés, elemzés és ellenőrzés eredményei alapján a tagállamoknak minden év június 30-ig egy rövid jelentést kell készíteniük a Bizottság számára az irányelv hatálya alá tartozó és a területükön az előző naptári év során felhasznált tüzelőanyagok/üzemanyagok kéntartalmáról. A jelentés rögzíti a vizsgált minták számát üzemanyag típusonként, és megadja az ehhez felhasznált üzemanyag-mennyiséget, valamint a kiszámított átlagos kéntartalmat. A tagállamok ezen kívül jelentést tesznek a hajók fedélzetén elvégzett összes ellenőrzés számáról, és rögzítik az ezen irányelv hatálya alá ...-án⁽¹⁾ nem tartozó területeiken használt tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok/üzemanyagok átlagos kéntartalmát.

(¹) Ezen irányelv hatálybalépésének időpontja.

2005. április 13., szerda

- (2) A Bizottság többek között az alábbiak alapján:
- az (1) bekezdés alapján benyújtott éves jelentések;
 - a levegőtisztaság, a savasodás, a tüzelőanyag/üzemanyag-költségek és az üzemmód-váltás megfigyelt tendenciái;
 - a hajók kéndioxid-kibocsátásának csökkentésében a Közösség ilyen irányú kezdeményezéseit követően az IMO mechanizmusai segítségével elért előrelépés;
 - a 4a. cikk (4) bekezdésében, **és az esetleges további kibocsátáscsökkentő intézkedésekben** foglalt intézkedések új **költség-hatékonysági** elemzése, beleértve a közvetlen és közvetett környezeti előnyök elemzését; és
- e) **a 4c. cikk végrehajtása;**

jelentést nyújt be 2008-ig az Európai Parlament és a Tanács részére.

A Bizottság a jelentéséhez mellékelheti az ezen irányelv módosítására vonatkozó javaslatait, különösen az egyes üzemanyag-kategóriák, valamint – figyelembe véve az IMO által végzett munkát – azon tengershakaszokra előírt határértékek második fázisa tekintetében, ahol tengeri hajózásban használatos alacsony kéntartalmú üzemanyagot kell használni.

A Bizottság különös figyelmet szentel az alábbiakat érintő javaslatoknak:

- további területek SO_x-kibocsátás ellenőrzési területté nyilvánítása;**
- az SO_x-kibocsátás ellenőrzési területeken használt tengeri hajózási üzemanyagok kéntartalma határértékének 0,5%-ra való csökkentése;**
- alternatív vagy kiegészítő intézkedések.**

(3) A Bizottságnak 2005. december 31-ig jelentést tesz a gazdasági eszközök lehetséges felhasználásáról, beleértve olyan mechanizmusokat, mint a differenciált illetékek és kilométer-díjtételek alkalmazása, az átruházható kibocsátási engedélyek és jóváírások.

A Bizottság fontolóra veheti alternatív vagy kiegészítő intézkedéseként alkalmazandó gazdasági eszközökről szóló javaslatok benyújtását a 2008-as felülvizsgálat keretében, amennyiben a környezetvédelmi és egészségügyi előnyök egyértelműen kimutathatóak.

(4) A 2. cikk 1., 2., 3., 3a., 3b. és 4. pontja vagy a 6. cikk (2) bekezdése rendelkezéseinek a tudományos és technikai fejlődés fényében szükséges bármely technikai kiigazítás miatti módosítását a 9. cikk (2) bekezdése szerinti eljárás alapján kell elfogadni. Az ilyen módosítások nem eredményezhetik az irányelv hatályának, vagy az ezen irányelvben meghatározott, a tüzelőanyag/üzemanyag kéntartalmára vonatkozó határértékek közvetlen megváltozását.”

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

„9. cikk

A bizottság eljárása

- A Bizottság munkáját egy bizottság segíti.
- Amennyiben erre a bekezdésre történik hivatkozás, az 1999/468/EK tanácsi határozat(*) 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, tekintettel az említett határozat 8. cikkének rendelkezéseire.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében meghatározott időszak három hónap.

- A bizottság megállapítja saját eljárási szabályzatát.

(*) HL L 184., 1999.7.17., 23. o.”

9. Az irányelv mellékletének szövegét csatolni kell ezen irányelvhez.

2005. április 13., szerda

2. cikk

A tagállamok legkésőbb ...-ig ⁽¹⁾ hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Ezen intézkedések elfogadásakor a tagállamoknak hivatkozniuk kell erre az irányelvre, illetőleg az ilyen hivatkozást a rendelkezések hivatalos közzétételekor kell megtenni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

3. cikk

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

4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt, ...

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

⁽¹⁾ Ezen irányelv hatálybalépését követő 12. hónap.

MELLÉKLET

GÖRÖG HAJÓK

A hajó neve	A szállítás éve	IMO szám
ARIADNE PALACE	2002	9221310
IKARUS PALACE	1997	9144811
KNOSSOS PALACE	2001	9204063
OLYMPIA PALACE	2001	9220330
PASIPHAE PALACE	1997	9161948
FESTOS PALACE	2001	9204568
EUROPE PALACE	2002	9220342
BLUE STAR I	2000	9197105
BLUE STAR II	2000	9207584
BLUE STAR ITHAKI	1999	9203916
BLUE STAR NAXOS	2002	9241786
BLUE STAR PAROS	2002	9241774
HELLENIC SPIRIT	2001	9216030
OLYMPIC CHAMPION	2000	9216028
LEFKA ORI	1991	9035876
SOPHOKLIS VENIZELOS	1990	8916607