Az Európai Unió

Hivatalos Lapja

L 234

66. évfolyam

Magyar nyelvű kiadás Jogszabályok

2023. szeptember 22.

Tartalom

I *Jogalkotási aktusok*

RENDELETEK

★ **Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/1804 rendelete (2023. szeptember 13.) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről, valamint a 2014/94/EU irányelv hatályon kívül helyezéséről** [1] 1

★ **Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/1805 rendelete (2023. szeptember 13.) a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri szállításban való alkalmazásáról, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról** [1] 48

II *Nem jogalkotási aktusok*

RENDELETEK

★ **A Bizottság (EU) 2023/1806 végrehajtási rendelete (2023. szeptember 20.) a Kínai Népköztársaságból származó elektromos kerékpárok behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről és a kivetett ideiglenes vám végleges beszedéséről szóló (EU) 2019/73 végrehajtási rendelet módosításáról** 101

★ **A Bizottság (EU) 2023/1807 végrehajtási rendelete (2023. szeptember 21.) a Kínai Népköztársaságból származó elektromos kerékpárok behozatalára vonatkozó végleges kiegyenlítő vám kivetéséről szóló (EU) 2019/72 végrehajtási rendelet módosításáról** 103

★ **A Bizottság (EU) 2023/1808 végrehajtási rendelete (2023. szeptember 21.) az (EU) 2022/2371 európai parlamenti és tanácsi rendelettel összhangban a határokon át terjedő súlyos egészségügyi veszélyekkel kapcsolatos megelőzés-, felkészültség- és reagálástervezésre vonatkozó információk benyújtására szolgáló formanyomtatvány megállapításáról** 105

[1] EGT-vonatkozású szöveg.

HU

Azok a jogi aktusok, amelyek címe normál szedéssel jelenik meg, a mezőgazdasági ügyek napi intézésére vonatkoznak, és rendszerint csak korlátozott ideig maradnak hatályban.

Valamennyi más jogszabály címét vastagon szedik, és előtte csillag szerepel.

HATÁROZATOK

★ **A Bizottság (EU) 2023/1809 határozata (2023. szeptember 14.) a nedvszívó higiéniai termékek és az újrahasználható menstruációs kelyhek uniós ökocímkéjének odaítélésére vonatkozó kritériumok megállapításáról** *(az értesítés a C(2023) 6024. számú dokumentummal történt)* ([1]) 142

★ **A Bizottság (EU) 2023/1810 határozata (2023. szeptember 19.) kerékpárok előállítása során felhasznált egyes anyagokra vagy alkatrészekre vonatkozóan, az (EU) 2015/2446 felhatalmazáson alapuló rendelet 56. cikkének (1) bekezdésével összhangban, az említett rendelet szerinti általános preferenciarendszer keretében alkalmazott származási szabályok tekintetében Kambodzsa és Vietnám között alkalmazandó kiterjesztett kumulációra irányuló kérelemről** 190

★ **A Bizottság (EU) 2023/1811 végrehajtási határozata (2023. szeptember 20.) az (EU) 2020/1550 végrehajtási határozatnak az agrár-élelmiszeripari láncra vonatkozó uniós jogszabályok alkalmazásának ellenőrzésére irányuló, 2024. évi bizottsági ellenőrzési program létrehozása tekintetében történő módosításáról** 196

BELSŐ SZABÁLYZATOK ÉS ELJÁRÁSI SZABÁLYZATOK

★ **Az Európai Számvevőszék 37–2023. számú határozata a Számvevőszék dokumentumaihoz való nyilvános hozzáférésről** 200

Helyesbítések

★ **Helyesbítés az Ukrajna területi integritását, szuverenitását és függetlenségét aláásó vagy fenyegető intézkedések miatti korlátozó intézkedésekről szóló 2014/145/KKBP határozat módosításáról szóló, 2023. február 25-i (KKBP) 2023/432 tanácsi határozathoz** (HL L 100., 2023.4.13.) 206

★ **Helyesbítés az Ukrajna területi integritását, szuverenitását és függetlenségét aláásó vagy fenyegető intézkedések miatti korlátozó intézkedésekről szóló 269/2014/EU rendelet végrehajtásáról szóló, 2023. február 25-i (EU) 2023/429 tanácsi végrehajtási rendelethez** (HL L 100., 2023.4.13.) 207

([1]) EGT-vonatkozású szöveg.

I

(Jogalkotási aktusok)

RENDELETEK

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2023/1804 RENDELETE

(2023. szeptember 13.)

az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről, valamint a 2014/94/EU irányelv hatályon kívül helyezéséről

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikkére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

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

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ([2]),

rendes jogalkotási eljárás keretében ([3]),

mivel:

(1) a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv ([4]) meghatározta az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítésére vonatkozó keretet. A Bizottság 2020. december 9-i, „Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása" című közleménye rámutat az elektromos töltőinfrastruktúra és az üzemanyagtöltő infrastruktúra Unión belüli egyenlőtlen kiépítésére, valamint az átjárhatóság és a felhasználóbarát jelleg hiányára. A közlemény megjegyzi, hogy a célok kitűzésére és a 2014/94/EU irányelvben előírt nemzeti szakpolitikai keretek szerinti intézkedések elfogadására vonatkozó, egyértelmű közös módszertan hiánya miatt a célok kitűzése és a szakpolitikák támogatása terén tagállamonként igen eltérő ambíciószint tapasztalható. Ezek az eltérések hátráltatták az alternatív üzemanyagok infrastruktúra-hálózatának Unió-szerte történő átfogó és teljes kiépítését.

(2) Az uniós jog már eddig is meghatározott a megújuló üzemanyagokra vonatkozó célokat. Az (EU) 2018/2001 európai parlamenti és tanácsi irányelv ([5]) például azt a célt tűzte ki, hogy a közlekedési üzemanyagok esetében a megújuló energiaforrások piaci részesedése 14 %-ot tegyen ki.

([1]) HL C 152., 2022.4.6., 138. o.
([2]) HL C 270., 2022.7.13., 38. o.
([3]) Az Európai Parlament 2023. július 11-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2023. július 25-i határozata.
([4]) 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.).
([5]) 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.).

(3) Az (EU) 2019/631 ([6]) és az (EU) 2019/1242 ([7]) európai parlamenti és tanácsi rendelet már meghatározta az új személygépkocsikra, az új könnyűgépjárművekre és egyes nehézgépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásokat. Ezeknek a rendeleteknek fel kell gyorsítaniuk különösen a kibocsátásmentes gépjárművek elterjedését, és ezáltal meg kell teremteniük az elektromos töltőinfrastruktúra és az üzemanyagtöltő infrastruktúra iránti keresletet. Fontos, hogy az (EU) 2019/631 és az (EU) 2019/1242 rendelet, valamint ez a rendelet koherens keretet biztosítson az alternatív üzemanyagok közúti közlekedésben való használatához és kiépítéséhez.

(4) A fenntartható légi közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletnek és az (EU) 2023/1805 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek ([8]) ösztönöznie kell a fenntartható alternatív üzemanyagok előállítását és elterjedését a légi és a tengeri közlekedésben. Bár a fenntartható légijármű-üzemanyagokra vonatkozó üzemanyag-fogyasztási követelmények többnyire teljesíthetők a meglévő töltőinfrastruktúrával, az álló légi járművek villamosenergia-ellátásához beruházásokra van szükség. Az (EU) 2023/1805 rendelet különösen a part menti villamosenergia használatára vonatkozó követelményeket határoz meg, amelyek csak akkor teljesíthetők, ha a transzeurópai közlekedési hálózathoz (TEN-T) tartozó kikötőkben megfelelő szintű part menti villamosenergia-ellátás kiépítésére kerül sor. Az említett rendeletek azonban nem tartalmaznak a szükséges üzemanyag-infrastruktúrára vonatkozó követelményeket, bár az ilyen követelmények a célok elérésének előfeltételét jelentik.

(5) Ezért valamennyi közlekedési módot egyetlen jogi aktusban kell tárgyalni, amelynek figyelembe kell vennie többféle alternatív üzemanyagot. A kibocsátásmentes erőátviteli technológiák alkalmazása a különböző közlekedési módok esetében, illetve a különböző tagállamokban eltérő fejlettségi szinten van. Különösen a közúti ágazatban terjednek gyorsan az akkumulátoros elektromos járművek és a hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek. A hidrogénüzemű járművek is elérhetők a piacon. Emellett jelenleg folyamatban van kisebb hidrogénüzemű és akkumulátoros elektromos hajók és hidrogénüzemű vonatok alkalmazása különböző projektek és első kereskedelmi célú üzemben tartás keretében, amelyek teljes körű kereskedelmi bevezetése az elkövetkezendő években várható. Ezzel szemben a légiközlekedési és a vízi közlekedési ágazat továbbra is függ a folyékony és gáz-halmazállapotú üzemanyagoktól, mivel a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású erőátviteli megoldások várhatóan csak 2030 körül, vagy még később jutnak piacra, különösen a légiközlekedési ágazatban, mivel a teljes körű kereskedelmi forgalomba hozatal időigényes. A gáz-halmazállapotú vagy folyékony fosszilis üzemanyagok használata csak akkor lehetséges, ha egyértelműen beépül egy olyan nyilvánvaló dekarbonizációs pályába, amely összhangban van az Unió klímasemlegességére vonatkozó hosszú távú célkitűzésével, és amely szükségessé teszi a megújuló üzemanyagokkal, például a biometánnal, a fejlett bioüzemanyagokkal vagy a megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású szintetikus, paraffinos, gáz-halmazállapotú és folyékony üzemanyagokkal való keverést vagy az azokkal való helyettesítést.

(6) A dízelt, a benzint és a sugárhajtómű-üzemanyagot helyettesítő ilyen bioüzemanyagok, szintetikus és paraffinos üzemanyagok különböző alapanyagokból állíthatók elő, és nagyon magas keverési arány mellett fosszilis üzemanyagokká keverhetők. Az említett üzemanyagok különösen fontosak az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentése szempontjából a légi- és tengeri közlekedési ágazatban, amelyek villamosítása a várakozások szerint lassabb lesz. Az említett üzemanyagok a jelenlegi járműtechnológiával – kisebb kiigazítások mellett – technikailag összeegyeztethetők. A megújuló metanol emellett használható többek között a belvízi hajózáshoz és a rövid távú tengeri fuvarozáshoz. A szintetikus és paraffinos üzemanyagokkal csökkenthető a közlekedési ágazatban a fosszilis üzemanyagforrások használata. Mindezek az üzemanyagok a meglévő infrastruktúrával vagy szükség esetén ugyanolyan jellegű infrastruktúrával eloszthatók, tárolhatók és használhatók.

(7) A cseppfolyósított metán valószínűleg továbbra is szerepet fog játszani a tengeri közlekedésben, ahol jelenleg nem áll rendelkezésre gazdaságilag életképes, kibocsátásmentes erőátviteli technológia. A tengeri közlekedésben használt fosszilis eredetű cseppfolyósított metánt azonban a lehető leghamarabb ki kell vezetni, és fenntarthatóbb alternatívákkal kell helyettesíteni. Az intelligens és fenntartható mobilitási stratégia rámutat, hogy a kibocsátásmentes tengerjáró hajók 2030-ra alkalmassá válnak a piaci bevezetésre, az ilyen hajókkal kapcsolatos projektek pedig már elindultak. A hajók hosszú élettartama miatt a flottaátalakítás várhatóan fokozatosan fog megtörténni. A tengeri szállítás esetében tapasztalható helyzettel szemben az általában kisebb hajókkal és rövidebb távolságokkal jellemzett belvízi utak esetében a kibocsátásmentes erőátviteli technológiák – például a hidrogénre és a villamos energiára épülő technológiák – egyre érettebb technológiákká válnak és ezért várhatóan gyorsabban

([6]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/631 rendelete (2019. április 17.) az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások meghatározásáról, valamint a 443/2009/EK és az 510/2011/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 111., 2019.4.25., 13. o.).

([7]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1242 rendelete (2019. június 20.) az új nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátási előírásainak meghatározásáról, valamint az 595/2009/EK és az (EU) 2018/956 európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 96/53/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 198., 2019.7.25., 202. o.).

([8]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/1805 rendelete (2023. szeptember 13.) a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri közlekedésben való alkalmazásáról, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról (Lásd e Hivatalos Lap 48. oldalát).

piacra jutnak. Az említett kibocsátásmentes erőátviteli technológiák azonban fontos szerepet játszhatnak a tengeri közlekedésben a méretgazdaságos kibocsátásmentes meghajtási megoldások megteremtésében. A cseppfolyósított metán várhatóan már nem fog jelentős szerepet játszani ebben az ágazatban. Az olyan közlekedési üzemanyagokat, mint a cseppfolyósított metánt egyre inkább dekarbonizálni kell, például cseppfolyósított biometánnal vagy megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású, szintetikus gáz-halmazállapotú e-üzemanyagokkal (e-gáz) való keverés vagy helyettesítés révén. A gáz-halmazállapotú fosszilis üzemanyagok esetében használt infrastruktúra használható, a dekarbonizált üzemanyagok vonatkozásában is, ezáltal lehetővé téve a dekarbonizált üzemanyagokra való fokozatos áttérést.

(8) A közúti nehézteher-szállítási ágazatban a cseppfolyósított metán által hajtott tehergépkocsikra vonatozó technológiák teljesen kiforrottak. A fenntartható és intelligens mobilitási stratégiát és a Bizottság 2020. szeptember 17-i, „Az EU 2030-ra vonatkozó éghajlatvédelmi törekvésének fokozása Beruházás a klímasemleges jövőbe az európai polgárok érdekében” című közleményét (a továbbiakban: az éghajlat-politikai célterv) alátámasztó közös forgatókönyvek, valamint a felülvizsgált „Irány az 55 %! intézkedéscsomag modellezési forgatókönyvei azt sugallják, hogy a gáz-halmazállapotú üzemanyagok korlátozott szerepet játszanak és egyre inkább dekarbonizálttá válnak majd a közúti nehézteher-szállítási ágazatban, különösen a távolsági szegmensben. Ezenfelül a cseppfolyósított földgázzal (LPG) és a sűrített földgázzal (CNG) üzemelő járműveket, amelyek esetében már jelenleg is megfelelő infrastruktúrahálózat található az Unió területén, várhatóan fokozatosan felváltják a kibocsátásmentes erőátviteli rendszerek, ezért a fő hálózatokban fennmaradt hiányosságok felszámolásához csak a dekarbonizált üzemanyagok ellátására is alkalmas cseppfolyósítottmetán-infrastruktúra kiépítésére irányuló, korlátozott hatályú, célzott szakpolitika tekinthető szükségesnek.

(9) E rendeletben kötelező minimális célokat kell meghatározni a közúti járművek számára nyilvánosan hozzáférhető elektromos töltőinfrastruktúrák és üzemanyagtöltő infrastruktúrák kiépítésére vonatkozóan.

(10) Az elektromos töltőberendezés az elektromos járművek töltésére szolgáló fizikai létesítmény. Minden elektromos töltőberendezésnek van egy kW-ban kifejezett maximális elméleti kimenő teljesítménye, és legalább egy olyan elektromos töltőpontja, amely egyszerre csak egy járművet tud kiszolgálni. Az elektromos töltőberendezésen található elektromos töltőpontok száma határozza meg az adott töltőberendezésen egy adott időpontban tölthető járművek számát. Amennyiben az adott elektromos töltőberendezésen egy adott időpontban egynél több jármű töltődik, a maximális kimenő teljesítmény oly módon oszlik el a különböző elektromos töltőpontok között, hogy az egyes elektromos töltőpontokon biztosított teljesítmény alacsonyabb, mint az adott elektromos töltőberendezés kimenő teljesítménye. Az elektromos töltőállomás egy adott helyen található egy vagy több elektromos töltőberendezésből áll, beleértve adott esetben a mellettük lévő külön parkolóhelyeket is. Az elektromos töltőállomásokra vonatkozóan e rendeletben meghatározott célokra tekintettel az elektromos töltőállomások minimális kimenő teljesítményét egy vagy több elektromos töltőberendezés is biztosíthatja.

(11) A nyilvános elektromos töltőpontok vagy nyilvános üzemanyagtöltő pontok közé tartoznak például az olyan magántulajdonú nyilvános elektromos töltőpontok vagy nyilvános üzemanyagtöltő pontok, amelyek köz- vagy magántulajdonban lévő ingatlanokon, például nyilvános parkolókban vagy szupermarketek parkolóiban találhatók. A nyilvánosság számára hozzáférhető, magántulajdonban lévő ingatlanon található elektromos töltőpontot vagy üzemanyagtöltő pontot olyan esetekben is nyilvánosnak kell tekinteni, ha a hozzáférés egy bizonyos általános felhasználói csoportra, például az ügyfelekre korlátozódik. A közös gépkocsihasználati rendszerekhez létrehozott elektromos töltőpontok vagy üzemanyagtöltő pontok csak akkor tekintendők nyilvánosnak, ha kifejezetten lehetővé teszik harmadik fél felhasználók hozzáférését. Nem tekintendők nyilvános elektromos töltőpontoknak vagy nyilvános üzemanyagtöltő pontoknak azok a magántulajdonú ingatlanokon található elektromos töltőpontok vagy üzemanyagtöltő pontok, amelyekhez személyek korlátozott, meghatározott csoportja férhet hozzá, például az irodaépületekben található olyan parkolók, amelyekhez csak az alkalmazottak vagy felhatalmazott személyek rendelkeznek hozzáféréssel.

(12) A fogyasztók kényelmének növelése érdekében fontos, hogy a nyilvános elektromos töltőpontok vagy a nyilvános üzemanyagtöltő pontok üzemeltetői biztosítsák, hogy az ilyen töltőpontok nyitvatartási ideje és szolgáltatásaik üzemideje teljes mértékben megfeleljen a végfelhasználók igényeinek.

(13) Az elektromos könnyűgépjárművek nyilvános töltőinfrastruktúrájának kiépítése Unió-szerte egyenetlen. A nyilvános elektromos töltőinfrastruktúra továbbra is egyenetlen eloszlása veszélyeztetné az elektromos könnyűgépjárművek elterjedését, és ezáltal Unió-szerte korlátozná a konnektivitást. Ha nemzeti szinten továbbra is tartják magukat az eltérő szakpolitikai törekvések és megközelítések, az akadályozni fogja a közlekedési ágazat olyannyira szükséges fenntartható átállását, és nem mozdítja elő a jelentős piaci beruházásokhoz szükséges hosszú távú biztonság megteremtését. Ezért a tagállamok számára előírt, nemzeti szinten kötelezően teljesítendő minimális céloknak szakpolitikai iránymutatást kell nyújtaniuk, és ki kell egészíteniük a nemzeti szakpolitikai kereteket. Ennek a megközelítésnek a nemzeti flottaalapú célokat a TEN-T hálózatra vonatkozó, távolságalapú célokkal kell ötvöznie. A nemzeti flottaalapú céloknak biztosítaniuk kell, hogy az elektromos könnyűgépjárművek elterjedéséhez valamennyi tagállamban elegendő mennyiségű nyilvános töltőinfrastruktúra kiépítése társuljon. A TEN-T hálózatra vonatkozó, távolságalapú céloknak biztosítaniuk kell a töltőpontokkal való teljes lefedettséget az Unió főútvonal-hálózatai mentén, és ezáltal gondtalan és zavartalan közlekedést kell biztosítaniuk az Unió egész területén.

(14) A nemzeti flottaalapú célokat az adott tagállamban nyilvántartásba vett elektromos járművek teljes száma alapján kell meghatározni. Az említett célokat olyan közös módszertan alapján kell megállapítani, amely figyelembe veszi a technológiai fejlődést, például az elektromos járművek megnövekedett hatósugarát vagy az olyan gyorstöltő pontok számának növekedését, amelyek nagyobb számú jármű egy adott időtartam alatti töltését teszik lehetővé, mint a normál elektromos töltőpontok. E közös módszertannak figyelembe kell vennie az akkumulátoros elektromos járművek és a hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek eltérő töltési mintáit is. A nemzeti flottaalapú célokat a nyilvános elektromos töltőinfrastruktúra teljes maximális kimenő teljesítménye alapján előíró módszertannak rugalmasságot kell lehetővé tennie a különböző töltési technológiák tagállamokban történő bevezetéséhez.

(15) A nemzeti flottaalapú célok tagállamok által történő bevezetésének biztosítania kell, hogy elegendő számú nyilvános elektromos töltőpont álljon rendelkezésre olyan módon, amely egyúttal garantálja a töltőpontok hozzáférhetőségét egész területükön, különösen a közösségi közlekedési állomásokon, például a kikötői utasterminálokon, a repülőtereken vagy a vasútállomásokon. Az említett nyilvános elektromos töltőpontok kiépítése különösen fontos azokban a lakóövezetekben, ahol szűkös az utcai parkolási lehetőség, valamint azokon a területeken, ahol a járművek jellemzően hosszabb ideig parkolnak. A fogyasztók kényelmének növelése érdekében elegendő számú nyilvános gyorstöltő pontot is ki kell építeni az elektromos könnyűgépjárművekhez, különösen a TEN-T hálózaton, hogy biztosítani lehessen a határokon átnyúló teljes konnektivitást, és az elektromos járművek az Unió egész területén közlekedhessenek. Fontos, hogy a nyilvános elektromos töltőinfrastruktúra kiépítésének finanszírozása elsősorban piaci beruházásokból történjen. A tagállamok számára azonban lehetővé kell tenni, hogy az állami támogatásokra vonatkozó uniós szabályokra is figyelemmel támogassák a szükséges nyilvános elektromos töltőinfrastruktúra kiépítését azokban az esetekben, amikor a piaci feltételek miatt állami támogatásra van szükség, amíg a teljes versenypiac létre nem jön.

(16) Az adott tagállamban fennálló sajátos körülményektől függően előfordulhat, hogy az adott tagállamban nyilvántartásba vett minden egyes akkumulátoros elektromos könnyűgépjármű tekintetében a nyilvános elektromos töltőberendezések révén biztosítandó, rögzített teljes kimenő teljesítmény szintjére vonatkozó követelmények a továbbiakban nem indokoltak, ha az említett követelmények kedvezőtlen hatásokkal járhatnak azáltal, hogy visszafogják a magánberuházásokat, vagy különösen azáltal, hogy középtávon túlkínálatot eredményeznek. Az ilyen kedvezőtlen hatások kockázata a magántulajdonú elektromos töltőpontok nagy száma miatt merülhet fel. A felhasználók igényei vagy a nyilvános elektromos töltőberendezések használati aránya alacsonyabb lehet az eredetileg feltételezettnél, ami azzal a következménnyel járhat, hogy a nyilvános elektromos töltőberendezéseken rendelkezésre álló teljes kimenő teljesítmény aránytalanul magas szintet ér el az ilyen állomások tényleges kihasználtságához képest. Ilyen esetekben az érintett tagállam számára lehetővé kell tenni, hogy engedélyt kérjen arra, hogy a teljes kimenő teljesítmény tekintetében az e rendeletben meghatározottaknál alacsonyabb követelményeket alkalmazhasson, vagy hogy felhagyjon az ilyen követelmények alkalmazásával. Ahhoz, hogy a tagállam ilyen kérelmet nyújthasson be, az akkumulátoros elektromos könnyűgépjárműveknek a tagállamban nyilvántartásba vett könnyűgépjárművek teljes állományához viszonyított aránya el kell, hogy érje legalább a 15 %-ot, és a tagállamnak a kérelmét megfelelően meg kell indokolnia.

(17) E rendelet felülvizsgálata részeként fontos, hogy a Bizottság értékelje, hogy szükség van-e az elektromos hajtással támogatott kerékpárok és az L kategóriájú járművek – például elektromos meghajtású kerékpárok és elektromos segédmotoros kerékpárok – töltésére szolgáló elektromos töltőinfrastruktúrára vonatkozó követelmények beillesztésére, és különösen azt a lehetőséget, hogy az elektromos töltőinfrastruktúrát olyan háztartási hálózati csatlakozóval szereljék fel, amely lehetővé teszi az ilyen járművek könnyű töltését, mivel ezek olyan közlekedési módot képviselnek, amely hozzájárulhat a szén-dioxid-kibocsátás és a légszennyezés további csökkentéséhez.

(18) Az elektromos nehézgépjárművek teljesen más töltőinfrastruktúrát igényelnek, mint az elektromos könnyűgépjárművek. Jelenleg azonban az elektromos nehézgépjárművek számára szinte nem áll rendelkezésre nyilvános infrastruktúra az Unióban, ezért fel kell gyorsítani az ilyen infrastruktúra kiépítését. A TEN-T hálózat mentén kitűzött távolságalapú célok – a TEN-T törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat megfelelő megkülönböztetésével –, az éjszakai elektromos töltőinfrastruktúrára vonatkozó célok és a városi csomópontokra vonatkozó célok kombinált megközelítésének biztosítania kell, hogy az elektromos nehézgépjárművek esetében Unió-szerte létrejöjjön a kellő mértékű lefedettséggel rendelkező nyilvános elektromos töltőinfrastruktúra az akkumulátoros elektromos nehézgépjárművek piaci részesedése terén várható növekedés támogatásához.

(19) A TEN-T hálózat mentén elegendő számú nyilvános elektromos gyorstöltő pontot kell kiépíteni a könnyűgépjárművekhez, hogy Unió-szerte biztosítható legyen a teljes konnektivitás. Ennek az infrastruktúrának elegendő kimenő teljesítménnyel kell rendelkeznie ahhoz, hogy lehetővé tegye a nehézgépjárművek feltöltését a járművezető jogszabályban előírt pihenőidején belül. Az elektromos töltőinfrastruktúra tervezéséhez, kialakításához és megvalósításához szükséges idő figyelembevétele érdekében – amely magában foglalhatja a villamosenergia-hálózat bizonyos területeken történő bővítését vagy korszerűsítését, a földvásárlást, a környezetvédelmi engedélyeket és szükség esetén a közbeszerzési szerződések odaítélését –, valamint az elektromos nehézgépjárművek fokozatos elterjedéséhez való alkalmazkodás érdekében 2025-től fokozatosan meg kell kezdeni az ilyen járművek nyilvános elektromos töltőinfrastruktúrájának a kiépítését azzal a céllal, hogy 2030-ra a TEN-T teljes hálózatát lefedjék.

(20) Az elektromos töltőinfrastruktúra TEN-T közúthálózat mentén történő kiépítése céljából a TEN-T közúthálózat mentén kiépítendő minden elektromos töltőberendezést a TEN-T közúthálózaton vagy a TEN-T közút legközelebbi kijáratától számított 3 km-es távolságon belül kell elhelyezni.

(21) Egyes tagállamokban folyamatban van a TEN-T hálózat szakaszainak korszerűsítése annak érdekében, hogy azok megfeleljenek az 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben ([9]) meghatározott követelményeknek. Ennek során a tagállamoknak törekedniük kell annak biztosítására, hogy a TEN-T hálózat mentén történő elektromos töltőinfrastruktúra és üzemanyagtöltő infrastruktúra kiépítésére vonatkozó, e rendeletben meghatározott követelményeket átfogó jelleggel hajtsák végre a meg nem térülő eszközök elkerülése érdekében, olyan módon, amely biztosítja az 1315/2013/EU rendelet és e rendelet összehangolt végrehajtását.

(22) Folyamatban van az elektromos nehézgépjárművekre vonatkozó új elektromostöltőinfrastruktúra-szabványok kidolgozása. Ezért amint az új közös műszaki előírások rendelkezésre állnak, a Bizottságnak meg kell fontolnia az elektromos töltőállomásokon a töltőberendezések egyedi kimenő teljesítményének növelését.

(23) A TEN-T hálózat mentén létrehozott töltőinfrastruktúrát a városi csomópontokban létrehozott, nyilvános elektromos gyorstöltő infrastruktúrával kell kiegészíteni. Erre az infrastruktúrára különösen azért van szükség, hogy töltési lehetőségeket biztosítsanak a tehergépjárművek számára, valamint a célállomáson való töltési lehetőségeket biztosítsanak a távolsági tehergépjárművek esetében. A városi területeken található, az elektromos könnyűgépjárművek által használt töltőpontokra azonban ki kell, hogy terjedjen a nemzeti flottaalapú cél hatálya. A TEN-T hálózat mentén és a városi csomópontokban létrehozott elektromos gyorstöltő pontok mellett lehetővé kell tenni, hogy az elektromos nehézgépjárművek a nyilvános elektromos töltőinfrastruktúrát is használhassák a fő közlekedési hálózat mentén végzett éjszakai töltéshez, kifejezetten a távolsági fuvarozási ágazat villamosításának támogatása érdekében.

(24) Annak érdekében, hogy elkerülhetők legyenek az olyan beruházások, amelyek aránytalanok lennének a TEN-T hálózat egyes útjainak forgalmához képest azokban az esetekben, amikor az elektromos töltőinfrastruktúra kiépítése társadalmi-gazdasági költség-haszon szempontból nem indokolható, a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy előírják, hogy valamely nyilvános elektromos töltőállomás mindkét menetirányt kiszolgálja, feltéve, hogy az elektromos töltőállomások közötti maximális távolság, az elektromos töltőállomás teljes kimenő teljesítménye és az elektromos töltőállomásokon található, egyetlen menetirányra alkalmazandó elektromos töltőpontok száma tekintetében teljesülnek az egyéb alkalmazandó követelmények. Alternatív megoldásként a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy csökkentsék az olyan TEN-T közúthálózat mentén található, elektromos könnyűgépjárműveknek vagy elektromos nehézgépjárműveknek szánt elektromos töltőállomások teljes kimenő teljesítményét, amelyeken alacsony az elektromos könnyűgépjárművek, illetve nehézgépjárművek forgalma. Ugyanebből a célból a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy a TEN-T törzshálózat nagyon alacsony forgalmú útjai mentén nagyobb maximális távolságot engedélyezhessenek az elektromos könnyűgépjárműveknek vagy nehézgépjárműveknek szánt nyilvános elektromos töltőállomások között.

(25) Tekintettel Ciprus szigetjellegére, a többi tagállammal és a szárazfölddel való szárazföldi összeköttetés hiányára, valamint a TEN-T közúthálózatának korlátozott kiterjedésére, az e tagállamban közlekedő távolsági nehézgépjármű-forgalom korlátozott. Ezen túlmenően tekintettel arra, hogy Cipruson az elektromos nehézgépjárművek napi futásteljesítménye korlátozott, töltési szükségleteiket többnyire magánterületeken, például raktárakban rendelkezésre álló éjszakai töltési kapacitások fogják fedezni. Ciprusra ezért aránytalan és szükségtelen kötelezettség hárulna, ha eleget kellene tennie az e rendeletben meghatározott, a nehézgépjárműveknek szánt nyilvános elektromos töltőállomások minimális lefedettségére vonatkozó követelményeknek a területén a TEN-T hálózat mentén elhelyezkedő ilyen elektromos töltőállomások teljes kimenő teljesítményének szintje és az elektromos

([9]) Az Európai Parlament és a Tanács 1315/2013/EU rendelete (2013. december 11.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 348., 2013.12.20., 1. o.).

töltőállomások közötti maximális távolság tekintetében. Következésképpen Ciprus számára lehetővé kell tenni, hogy indokolással ellátott kérelmet nyújtson be a Bizottsághoz annak engedélyezése iránt, hogy e tekintetben rá alacsonyabb követelményeket alkalmazzanak, feltéve, hogy az ilyen alacsonyabb szintű követelmények nem akadályozzák az elektromos nehézgépjárművek közlekedését az említett tagállamban.

(26) Az elektromos járművek tulajdonosainak várhatóan nagymértékben igénybe kell venniük a saját ingatlanjuk területén vagy a lakó- és nem lakáscélú épületek közös parkolóhelyein található elektromos töltőpontokat. Bár a 2010/31/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv ([10]) szabályozza a vezetékinfrastruktúra és az elektromos töltőpontok ilyen épületeken belüli kiépítését, fontos, hogy a tagállamok a nyilvános elektromos töltőpontok kiépítésének tervezésekor figyelembe vegyék, hogy rendelkezésre áll-e ilyen magáninfrastruktúra.

(27) Az éjszakai és a célállomáson végzett elektromos töltés biztosítása érdekében az elektromos nehézgépjárműveknek szánt elektromos töltőinfrastruktúra kiépítése ugyanolyan fontos a nem nyilvános magánterületeken, például a magánraktárakban és a logisztikai központokban. A hatóságoknak – felülvizsgált nemzeti szakpolitikai keretük kialakításával összefüggésben – meg kell fontolniuk, hogy intézkedéseket hozzanak annak biztosítása érdekében, hogy megfelelő infrastruktúra álljon rendelkezésre az elektromos nehézgépjárművek éjszakai és a célállomáson végzett elektromos töltéséhez.

(28) A Bizottság „Európai interoperabilitási keret – Végrehajtási stratégia" című, 2017. március 23-i közleményében rögzített elvekkel összhangban a fejlett digitális szolgáltatások – többek között a szerződésalapú fizetési megoldások – kialakíthatósága és a felhasználók átlátható tájékoztatásának digitális eszközökkel való biztosíthatósága a digitálisan csatlakoztatott és átjárható infrastruktúra létrehozását támogató, digitálisan csatlakoztatott és intelligens elektromos töltőpontok kiépítésétől függ. Ezeknek az intelligens elektromos töltőpontoknak rendelkezniük kell az adatok valós idejű küldéséhez és fogadásához szükséges fizikai jellemzőkkel és műszaki előírásokkal (hardverekkel és szoftverekkel), amelyek a töltési élmény teljes körű kialakítása érdekében lehetővé teszik az ezen adatoktól függő piaci szereplők – többek között az elektromos töltőpontok üzemeltetői, a mobilitási szolgáltatók, az e-barangolási platformok, az elosztórendszer-üzemeltetők és végül a végfelhasználók – közötti információáramlást.

(29) Az (EU) 2019/944 európai parlamenti és tanácsi irányelvben ([11]) meghatározott okos mérési rendszerek lehetővé teszik az elektromos hálózat stabilitásának biztosításához és az elektromos töltési szolgáltatások észszerű igénybevételének ösztönzéséhez szükséges valós idejű adatszolgáltatást. Azáltal, hogy valós idejű energiafogyasztás-mérést biztosítanak, valamint pontos és átlátható tájékoztatást nyújtanak a költségekről, az okos mérési rendszerek az intelligens elektromos töltőpontokkal együtt ösztönzik az elektromos töltést alacsony általános villamosenergia-kereslet és alacsony energiaárak idején. Az okos mérési rendszerek intelligens elektromos töltőpontokkal együtt történő használata optimalizálhatja az elektromos töltést, ami a villamosenergia-rendszer és a végfelhasználó számára is előnyös. A tagállamoknak ösztönözniük kell az elektromos járművek nyilvános elektromos töltőberendezéseken történő töltésére szolgáló okos mérési rendszerek használatát, amennyiben ez műszakilag megvalósítható és gazdaságilag észszerű, és biztosítaniuk kell, hogy ezek a rendszerek megfeleljenek az (EU) 2019/944 irányelv 20. cikkében megállapított követelményeknek.

(30) A közúti, vasúti, tengeri és egyéb közlekedési módokban használt elektromos járművek növekvő száma szükségessé teszi a töltési műveletek olyan módon történő optimalizálását és kezelését, amely nem okoz torlódást és teljes mértékben kihasználja a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia rendelkezésre állását és a rendszeren belüli alacsony villamosenergia-árakat. Az okos töltés különösen megkönnyítheti az elektromos járművek villamosenergia-rendszerbe történő további integrálását, mivel aggregálás révén keresletoldali választ tesz lehetővé. A rendszerintegráció tovább könnyíthető a kétirányú (járműből hálózatba) töltés révén, míg az intelligens és kétirányú elektromos töltés a fogyasztók elektromos töltési költségeit is csökkentheti. A 2024. április 13. után épített vagy felújított összes töltőpontnak támogatnia kell ezért az intelligens töltést. Emellett az interoperabilitás biztosítása érdekében az intelligens és kétirányú töltést támogató kommunikációs szabványokat kell elfogadni.

([10]) Az Európai Parlament és a Tanács 2010/31/EU irányelve (2010. május 19.) az épületek energiahatékonyságáról (HL L 153., 2010.6.18., 13. o.).

([11]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/944 irányelve (2019. június 5.) a villamos energia belső piacára vonatkozó közös szabályokról és a 2012/27/EU irányelv módosításáról (HL L 158., 2019.6.14., 125. o.).

(31) Az elektromos járművekhez tartozó hálózati és hálózaton kívüli infrastruktúra fejlesztésének, az infrastruktúra és a villamosenergia-rendszer kölcsönhatásának, valamint az elektromobilitási piac különböző szereplőihez rendelt jogoknak és felelősségi köröknek összhangban kell lenniük az (EU) 2019/944 irányelv által létrehozott elvekkel. Ebben az értelemben az elosztórendszer-üzemeltetőknek megkülönböztetésmentesen együtt kell működniük a nyilvános elektromos töltőpontokat létrehozó vagy üzemeltető személyekkel . Az uniós villamosenergia-szolgáltatók elektromos töltőpontokhoz való hozzáférése nem sértheti a (EU) 2019/944 irányelv 66. cikkében előírt eltéréseket.

(32) Az elektromos járművek töltésére szolgáló elektromos töltőpontok kiépítését és üzemeltetését olyan versenypiacként kell kialakítani, amely az elektromos töltőinfrastruktúrák kiépítése vagy üzemeltetése iránt érdeklődő valamennyi fél számára nyitott. Tekintettel arra, hogy az autópályákon kevés alternatív helyszín található az elektromos járműveknek szánt elektromos töltőpontok számára, a meglévő autópálya-koncessziók – például a hagyományos töltőállomások vagy pihenőhelyek esetében – különös aggodalomra adnak okot, mivel nagyon hosszú lejáratúak lehetnek, vagy néha egyáltalán nincs konkrét lejárati dátumuk. A tagállamoknak lehetőség szerint és a 2014/23/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvvel ([12]) összhangban törekedniük kell arra, hogy a zöldterületek kisajátításának megakadályozása, valamint a kiépítési költségek korlátozása és az új piaci szereplők belépésének lehetővé tétele érdekében versenyeztetéssel ítéljenek oda új koncessziókat kifejezetten a meglévő autópálya-pihenőhelyeken vagy az azok mellett található elektromos töltőberendezésekre.

(33) Az árak átláthatósága alapvető fontosságú a zavartalan és gondtalan elektromos töltés és üzemanyagtöltés biztosításához. Az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek használóit az elektromos töltési vagy üzemanyagtöltési munkamenet megkezdése előtt pontos árinformációkkal kell ellátni. Az árat egyértelműen strukturált módon kell közölni annak érdekében, hogy a végfelhasználók azonosíthassák az üzemeltető által az elektromos töltési vagy üzemanyagtöltési munkamenet árának kiszámítása során felszámított különböző árösszetevőket, és előre meg tudják becsülni a várható teljes költséget. Az elektromos töltőberendezések üzemeltetői számára azt is lehetővé kell tenni, hogy további díjakat számítson fel többek között annak elkerülése érdekében, hogy az elektromos töltőpontot más felhasználók használják, feltéve, hogy ezeket a díjakat az elektromos töltési munkamenet megkezdése előtt egyértelműen feltüntetik és közlik. Ha az eseti elektromos töltés árát egy erre a célra létrehozott weboldalon tüntetik fel, azt egyértelműen ugyanazon a weboldalon kell feltüntetni, mint amelyet a munkamenet kifizetéséhez használnak. A szolgáltatókra és a mobilitási szolgáltatókra vonatkozó követelmények meghatározása garanciákat és kiszámíthatóságot biztosít a fogyasztók számára, és ezáltal hozzájárul a bizalom garantálásához az elektromos mobilitás elterjedésének kezdeti szakaszaiban. Ösztönzi továbbá az akkumulátoros elektromos járművek és a hidrogénüzemű járművek gyors elterjedését, ami elengedhetetlen az Unió fokozott éghajlatvédelmi törekvéseinek és „Az európai zöld megállapodás" című, 2019. december 11-i bizottsági közleményben meghatározott prioritásoknak az eléréséhez. Az áraknak észszerűnek kell lenniük, és nem haladhatják meg a felmerült költségeket és az észszerű haszonkulcsot. Az említett árkövetelmények nem érintik a tagállamok azon jogát, hogy a 98/6/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel ([13]) összhangban meghatározzák az elektromos töltőberendezésen a villamos energia után felszámított egységárat.

(34) Idővel új szolgáltatások jelennek meg az elektromos járművek használatának támogatására. A tagállamok által nyújtott ösztönzők, valamint az általuk elfogadott kötelező intézkedések – például a kijelölt elektromos töltőpontok kötelező barangolási képessége – jelentős szerepet játszottak az ilyen új szolgáltatások kialakításában. Az ilyen új szolgáltatásokat nyújtó jogalanyok, például a mobilitási szolgáltatók számára lehetővé kell tenni, hogy tisztességes piaci feltételek mellett működjenek. Különösen az elektromos töltőpontok üzemeltetői nem részesíthetik indokolatlanul kedvezményes elbánásban e szolgáltatók némelyikét, például indokolatlan árdifferenciálás révén, amely akadályozhatja a versenyt és végül magasabb árakat eredményez a fogyasztók számára. Az új szolgáltatásokra való átállás, valamint annak biztosítása érdekében, hogy az ilyen járművek használói az Unióban mindenütt könnyen és akadályoztatás nélkül használhassák az elektromostöltő-infrastruktúrát, a tagállamoknak figyelemmel kell kísérniük az elektromos töltés piacának fejlődését. E rendelet felülvizsgálata során a Bizottságnak intézkedéseket kell hoznia, amennyiben ezt a piaci fejlemények – például a végfelhasználók számára nyújtott szolgáltatások korlátozása, a fogyasztókat félrevezető és az árak átláthatóságát hátráltató szolgáltatások, vagy a versenyt esetlegesen korlátozó üzleti gyakorlatok – szükségessé teszik.

(35) A hidrogénüzemű járművek piaci penetrációja jelenleg nagyon alacsony mértékű. Az elegendő mennyiségű hidrogéntöltő infrastruktúra kiépítése azonban elengedhetetlen ahhoz, hogy a Bizottság „Hidrogénstratégia a klímasemleges Európáért" című, 2020. július 8-i közleményében foglaltak szerint lehetővé váljon a hidrogénüzemű járművek széles körű elterjedése. Jelenleg csak néhány tagállamban alkalmaznak hidrogéntöltő állomásokat, amelyek nagyrészt nem alkalmasak a nehézgépjárművek számára. Így hidrogénüzemű járművekkel egyelőre nem lehet az Unión belül közlekedni. A nyilvános hidrogéntöltő állomásokra vonatkozó, kötelező kiépítési céloknak biztosítaniuk kell a hidrogéntöltő állomások kellően sűrű hálózatát a TEN-T törzshálózaton belül, hogy a

([12]) Az Európai Parlament és a Tanács 2014/23/EU irányelve (2014. február 26.) a koncessziós szerződésekről (HL L 94., 2014.3.28., 1. o.).

([13]) Az Európai Parlament és a Tanács 98/6/EK irányelve (1998. február 16.) a fogyasztók számára kínált termékek árának feltüntetésével kapcsolatos fogyasztóvédelemről (HL L 80., 1998.3.18., 27. o.).

hidrogénüzemű könnyűgépjárművek és nehézgépjárművek Unió-szerte zavartalanul közlekedhessenek. A hidrogéntöltő infrastruktúra TEN-T hálózat mentén történő kiépítése céljából a TEN-T közúthálózat mentén kiépítendő minden hidrogéntöltő állomást a TEN-T közúthálózaton vagy a TEN-T közút legközelebbi kijáratától számított 10 km-es távolságon belül kell elhelyezni.

(36) Az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek használói számára lehetővé kell tenni, hogy eseti alapon elektromos töltést vagy üzemanyagtöltést végezzenek és minden nyilvános elektromos töltőponton és minden nyilvános üzemanyagtöltő ponton könnyen és kényelmesen fizessenek, ugyanakkor ne kelljen szerződést kötniük az elektromos töltőpont vagy az üzemanyagtöltő pont üzemeltetőjével vagy valamely mobilitási szolgáltatóval. Ezért az eseti alapon végzett elektromos töltés vagy üzemanyagtöltés esetén valamennyi nyilvános elektromos töltőpontnak vagy nyilvános üzemanyagtöltő pontnak el kell fogadnia az Unióban széles körben használt készpénz-helyettesítő fizetési eszközöket, különösen a fizetési szolgáltatásokhoz használt terminálokon és eszközökön keresztüli elektronikus fizetést. Az e rendelet alkalmazásának kezdőnapja előtt kiépített infrastruktúra tekintetében az említett követelmények alkalmazását el kell halasztani. Az eseti fizetési módnak mindig elérhetőnek kell lennie a fogyasztók számára, még akkor is, ha az elektromos töltőponton vagy az üzemanyagtöltő ponton szerződéses alapú fizetést kínálnak.

(37) Járművük márkájától függetlenül a végfelhasználók számára lehetővé kell tenni, hogy felhasználóbarát és megkülönböztetésmentes módon hozzáférjenek a nyilvános elektromos töltőberendezésekhez és használhassák azokat.

(38) A közlekedési infrastruktúrának lehetővé kell tennie a zavartalan mobilitást és az akadálymentességet valamennyi felhasználó számára, beleértve az idősebb személyeket, a csökkent mozgásképességű személyeket és a fogyatékossággal élő személyeket is. Főszabály szerint valamennyi elektromos töltőberendezés és üzemanyagtöltő állomás helyszínét, valamint magukat az elektromos töltőberendezéseket és üzemanyagtöltő állomásokat úgy kell megtervezni, hogy azok a lakosság lehető legtöbb tagja – különösen az idősek, a csökkent mozgásképességű személyek és a fogyatékossággal élő személyek – számára hozzáférhetőek és felhasználóbarátak legyenek. Ennek keretében például elegendő helyet kell biztosítani a parkoló körül, biztosítani kell, hogy az elektromos töltőberendezést ne telepítsék járdaszegéllyel határolt felületre, valamint azt, hogy az elektromos töltőberendezés gombjai vagy képernyője megfelelő magasságban legyen, és a töltőkábelek olyan tömegűek legyenek, hogy a kisebb fizikai erővel bíró személyek is könnyen tudják kezelni azokat. Ezenfelül a kapcsolódó elektromos töltőberendezések felhasználói felületének akadálymentesnek kell lennie. Ebben az értelemben az elektromos töltőinfrastruktúrára és az üzemanyagtöltő infrastruktúrára az (EU) 2019/882 európai parlamenti és tanácsi irányelvben ([14]) meghatározott akadálymentességi követelményeket kell alkalmazni.

(39) A felhasználók biztonsága és védelme – különösen a felügyelet nélküli elektromos töltőberendezéseken – az elektromos töltőberendezések vészgombokkal való felszerelésével, a segélyhívó szolgálatok elérhetőségi adatainak megjelenítésével, a megfelelő világítás biztosításával vagy bármely más megfelelő intézkedéssel biztosítható.

(40) Lehetőséget kell biztosítani arra, hogy a hidrogénüzemű járműveket az általában városi területen található célállomáson vagy annak közelében fel lehessen tölteni. Annak biztosítása érdekében, hogy legalább a főbb városi területeken lehetőség legyen a nyilvános célállomáson történő töltésre, az 1315/2013/EU rendeletben meghatározott valamennyi városi csomóponton biztosítani kell ilyen hidrogéntöltő állomásokat. A városi csomópontokon belül a hatóságoknak fontolóra kell venniük, hogy a hidrogéntöltő állomások kiépítése multimodális csomópontokon belül történjen, mivel az ilyen csomópontok a nehézgépjárművek tipikus célállomásai, és más közlekedési módokhoz, például a vasúti közlekedéshez és a belvízi hajózáshoz is biztosíthatnak hidrogént. Lehetővé kell tenni, hogy a városi csomóponton belül elhelyezkedő, nyilvánosan hozzáférhető hidrogéntöltő állomást figyelembe lehessen venni a TEN-T követelmény teljesítése szempontjából, feltéve, hogy a kapacitáscél teljesül.

(41) A piaci bevezetés e korai szakaszában még mindig van némi bizonytalanság azzal kapcsolatban, hogy milyen típusú járművek jutnak majd a piacra és milyen típusú technológiák kerülnek széles körben alkalmazásra. Az európai klímasemlegességet célzó hidrogénstratégia a nehézgépjárművek szegmensét azonosította mint olyan szegmenst, ahol a legvalószínűbben várható a hidrogénüzemű járművek korai tömeges megjelenése. Ezért a hidrogéntöltő infrastruktúrának a kezdetben erre a szegmensre kell összpontosítania, ugyanakkor lehetővé kell tennie a könnyűgépjárművek nyilvános hidrogéntöltő állomásokon történő töltését is. Az átjárhatóság biztosítása érdekében valamennyi nyilvános hidrogéntöltő állomásnak legalább gáz-halmazállapotú hidrogént kell biztosítania 700 bar nyomáson. Az infrastruktúra kiépítése során figyelembe kell venni a nehézgépjárművek esetében szélesebb nyomástartományt lehetővé tevő és egyes járműgyártók várható előnyben részesített technológiai választását jelentő új technológiák – például a folyékony hidrogén technológia – megjelenését is.

([14]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/882 irányelve (2019. április 17.) a termékekre és a szolgáltatásokra vonatkozó akadálymentességi követelményekről (HL L 151., 2019.6.7., 70. o.).

(42) Az új technológiák kifejlesztéséhez valamennyi érdekelt fél közötti koordinációra lesz szükség. Például az (EU) 2021/2085 tanácsi rendelettel ([15]) létrehozott Tiszta Hidrogén közös vállalkozást is fel kell használni a magánfinanszírozás megkönnyítése és kiaknázása érdekében, hogy elérhetők legyenek az e rendeletben meghatározott célok.

(43) Az Unióban számos cseppfolyósítottmetán-töltőállomás működik, amelyek már jelenleg is támogatják a cseppfolyósítottmetán-üzemű nehézgépjárművek közlekedését. A cseppfolyósítottmetán-infrastruktúra kiépítéséhez továbbra is a TEN-T törzshálózatnak kell alapul szolgálnia, mivel lefedi a fő forgalmi áramlásokat, és Unió-szerte lehetővé teszi a határokon átnyúló konnektivitást. A 2014/94/EU irányelv azt az ajánlást tette, hogy 400 km-enként építsenek ki ilyen töltőállomásokat a TEN-T törzshálózat mentén. A hálózat mentén jelentkező néhány, korlátozott számú hiányosság azonban megakadályozta e cél elérését. A tagállamoknak 2025-ig teljesíteniük kell az említett célt és pótolniuk kell a fennmaradó hiányosságokat, ezután pedig a cél nem alkalmazandó.

(44) E rendelet alkalmazásában a „cseppfolyósított metán" kifejezés alatt az LNG, a cseppfolyósított biogáz vagy a szintetikus cseppfolyósított metán értendő, beleértve ezen üzemanyagok keverékeit is. A „cseppfolyósított metán" fogalmának a fogalommeghatározás szerinti használata nem változtatja meg a különböző üzemanyagok (LNG, cseppfolyósított biogáz vagy szintetikus cseppfolyósított metán) más uniós jogi aktusokban meghatározottak szerinti fogalommeghatározását vagy összetételét.

(45) A helyhez kötött vagy mobil part menti villamosenergia-létesítmények a tengeri szállítás és belvízi hajózás tiszta energiával történő ellátását szolgálhatják, és hozzájárulhatnak a tengerjáró és a belvízi hajók környezeti, éghajlati és egészségügyi hatásának csökkentéséhez, különösen a városi területek és a környező kikötők levegőminősége tekintetében. Az (EU) 2023/1805 rendelet értelmében a rakparthoz kikötött konténerszállító hajók és tengerjáró személyhajók üzemeltetőinek csökkenteniük kell hajóik szennyezőanyag-kibocsátását. A kötelező kiépítési céloknak biztosítaniuk kell, hogy az ágazat elegendő part menti villamosenergia-ellátást találjon a rakparthoz kikötött hajók számára a TEN-T törzs- és átfogó hálózat tengeri kikötőiben e követelmények teljesítéséhez. Ezért fontos egyértelmű célokat meghatározni a part menti villamosenergia-infrastruktúra TEN-T kikötőkben történő kiépítésére vonatkozóan. Tekintettel arra, hogy a tagállamok eltérő irányítási modellekkel rendelkeznek a kikötők tekintetében, e célok elérése érdekében a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy maguk döntsenek arról, hogy igényeiknek megfelelően hogyan építik ki a legmegfelelőbb módon a kikötőiken és a különböző terminálokon belüli infrastruktúrát. Fontos, hogy a kikötőkön belül és adott esetben a terminálok között olyan infrastruktúrát építsenek ki, ahol a beruházások maximális megtérülése és a kihasználtsági arány a legnagyobb környezeti előnyökkel jár az üvegházhatásúgáz-kibocsátás és a légszennyezés csökkentése tekintetében.

(46) A tengerjáró hajók part menti villamosenergia-ellátásának tervezése, fejlesztése és kiépítése összehangolt megközelítést igényel a kereslet és a kínálat egymáshoz igazítása érdekében. Ezért mind a hajó-, mind a kikötői oldalon valamennyi állami és magánszereplőnek, valamint minden más érintett piaci szereplőnek össze kell hangolnia tevékenységét, hogy lehetővé tegye a napi szintű zökkenőmentes működést.

(47) Fontos elkerülni a meg nem térülő eszközöket, és biztosítani kell, hogy a ma végrehajtott köz- és magánberuházások időtállók legyenek, és hozzájáruljanak az európai zöld megállapodásban meghatározott klímasemlegességre való átálláshoz. A part menti villamosenergia-ellátás kiépítését a tengeri kikötőkben a part menti villamos energiával egyenértékű, alternatív nulla üvegházhatásúgáz-kibocsátási és szennyezőanyag-mentességi technológiák jelenlegi és jövőbeni kiépítésével együtt kell vizsgálni, különös tekintettel azokra a technológiákra, amelyek a kibocsátás és a szennyező anyagok csökkentését eredményezik mind a kikötőhelyen, mind a hajózás során.

(48) Elsősorban a tengerjáró konténerszállító hajók és a tengerjáró személyszállító hajók – a rakparthoz történő kikötés ideje alatt hajónként a legnagyobb mennyiségű kibocsátást okozó hajókategóriák – számára kell part menti villamosenergia-ellátást biztosítani. Annak érdekében, hogy figyelembe lehessen venni a rakparthoz kikötött különböző tengerjáró személyhajók felmerülő teljesítményigényének jellemzőit, valamint a kikötők üzemeltetési jellemzőit, különbséget kell tenni az egyrészt a ro-ro személyhajókra és a gyorsjáratú személyszállító vízi járművekre, másrészt az egyéb tengerjáró személyhajókra vonatkozó, tengerjáró személyhajókra meghatározott követelmények között.

([15]) A Tanács (EU) 2021/2085 rendelete (2021. november 19.) a közös vállalkozásoknak a Horizont Európa keretében történő létrehozásáról, valamint a 219/2007/EK, az 557/2014/EU, az 558/2014/EU, az 559/2014/EU, az 560/2014/EU, az 561/2014/EU és a 642/2014/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 427., 2021.11.30., 17. o.).

(49) Ezeknek a kötelező kiépítési céloknak figyelembe kell venniük a kiszolgált hajók típusait és a tengeri kikötők forgalmát. A kihasználatlan kapacitás kiépítésének elkerülése érdekében az egyes hajókategóriák esetében a kikötői megállások éves átlagos száma alapján alacsony forgalmat bonyolító tengeri kikötőkre nem vonatkozhatnak a kötelező kiépítési célok a megfelelő hajókategóriák tekintetében. Hasonlóképpen a kötelező céloknak nem a maximális igényre, hanem kellően nagy mennyiségre kell irányulniuk a kihasználatlan kapacitás elkerülése és a kikötők üzemeltetési jellemzőinek figyelembevétele érdekében.

(50) A kikötői megállások számának meghatározásakor nem kell figyelembe venni a kibocsátásmentes technológiákat alkalmazó hajók rövid időtartamú kikötői kikötéseit, a biztonsági okokból vagy tengeri életmentés miatti, nem tervezett kikötői megállásokat, a fedélzeti energiatermelést igénylő kivételes körülmények közötti kikötői kikötéseket, vagy az életre, a hajóra vagy a környezetre vagy egyéb vis maiorra közvetlen veszélyt jelentő vészhelyzetekben történő kikötői kikötéseket.

(51) A tengeri szállítás fontos tényezőaz Unió szigeteinek és legkülső régióinak kohéziója és gazdasági fejlődése, valamint Ceuta és Melilla szempontjából. Előfordulhat, hogy az említett szigeteken, régiókban és területeken a villamosenergia-termelési kapacitás nem mindig elegendő a part menti villamosenergia-ellátás támogatásához szükséges energiaigény figyelembevételéhez. Ilyen esetben az említett szigeteket, régiókat és területeket mentesíteni kell a part menti villamosenergia-ellátás biztosításának követelménye alól, amennyiben és ameddig a szárazfölddel vagy adott esetben a szomszédos országokkal való elektromos összeköttetés el nem készül, vagy a nem fosszilis energiaforrásokból helyben termelt kapacitás nem elegendő.

(52) 2025. január 1-jére megfelelő számú cseppfolyósítottmetán-töltőpontnak kell rendelkezésre állnia a TEN-T-törzshálózati tengeri kikötőkben. Ezen infrastruktúra kiépítését a piaci keresletnek kell vezérelnie. A cseppfolyósítottmetán-töltőpontok magukban foglalják a cseppfolyósítottmetán-terminálokat, a tartályokat, a tartálypótkocsikat, a tartálykocsikat, a cserefelépítményeket, a tartályhajókat és az uszályokat.

(53) A part menti villamosenergia-ellátást biztosító létesítményeket a TEN-T-hálózat belvízi kikötőiben is ki kell építeni.

(54) A külső villamosenergia-ellátásnak kell felváltania a hajtóművek használatát, amikor a légi jármű a repülőtereken álló helyzetben van. Ez várhatóan csökkenti a szennyezőanyag- és zajkibocsátást, javítja a levegőminőséget és csökkenti a légi járművek éghajlatváltozásra gyakorolt hatását. Ezért a TEN-T hálózat repülőterein minden kereskedelmi szállítási művelet esetében biztosítani kell a külső villamosenergia-ellátás használatát, amikor a légi járművek az épületközeli repülőgép-állóhelyeken vagy az épülettávoli repülőgép-állóhelyeken parkolnak. A légi járművek külső villamosenergia-ellátását helyhez kötött vagy mobil földi energiaellátó egységekkel lehetne biztosítani, mind az épületközeli, mind az épülettávoli repülőgép-állóhelyeken. Bár a légi járműveknek képesnek kell lenniük arra, hogy a kereskedelmi légi szállítási műveletekhez igénybe vett minden épületközeli és épülettávoli repülőgép-állóhelyen külső villamosenergia-ellátást használjanak, nem szükséges, hogy minden állóhely rendelkezzen legalább egy helyhez kötött vagy mobil földi energiaellátó egységgel, mivel egy adott földi energiaellátó egység, akár helyhez kötött, akár mobil, több állóhelyet is ki tud szolgálni, és a működési igényeknek megfelelően alkalmazható.

(55) Annak biztosítása során, hogy az álló légi járművek hozzáférjenek a repülőterek villamosenergia-ellátásához, a tagállamoknak adott esetben elő kell mozdítaniuk a repülőtér-irányító szerv és a földi kiszolgálók, valamint adott esetben a saját kiszolgálást végző repülőtér-használók közötti együttműködést. A tagállamoknak ezt különösen a repülőtér-használók bizottságán keresztül kell megtenniük, amely a 96/67/EK tanácsi irányelv ([16]) alapján jött létre.

(56) A tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy a TEN-T-hálózat azon repülőterei számára, amelyek az előző három év átlagával számítva évi 10 000-nél kevesebb kereskedelmi célú fuvarozási műveletet bonyolítottak le, mentességet adjanak azon kötelezettség alól, hogy minden épülettávoli repülőgép-állóhelyen villamos energiát biztosítsanak az álló légi járművek számára. Tekintettel az érintett járatok számára, a TEN-T hálózat repülőterein az épülettávoli repülőgép-állóhelyek villamosenergia-ellátásával kapcsolatos beruházási és karbantartási költségek nem feltétlenül lennének arányosak a környezetvédelmi előnyökkel, különösen a repülőterek szén-dioxid-kibocsátásának kezelésére irányuló hatékonyabb beruházásokhoz képest.

([16]) A Tanács 96/67/EK irányelve (1996. október 15.) a közösségi repülőterek földi kiszolgálási piacára való bejutásról (HL L 272., 1996.10.25., 36. o.).

(57) A 2014/94/EU irányelvnek megfelelően a tagállamok nemzeti szakpolitikai keretet hoztak létre, amelyben ismertetik az e célkitűzések teljesítésének biztosítása érdekében kialakított céljaikat és tervüket. A nemzeti szakpolitikai keretek értékelése és a 2014/94/EU irányelv értékelése is rávilágított arra, hogy – az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek, különösen az elektromos járművek elterjedésének várható felgyorsulására tekintettel – nagyobb ambícióra és összehangoltabb megközelítésre van szükség a tagállamokban. Ezenkívül az európai zöld megállapodásban megfogalmazott törekvések megvalósítása érdekében és azért, hogy megvalósuljanak az Unió éghajlat-politikai céljai, valamennyi közlekedési módban szükség lesz a fosszilis üzemanyagokat kiváltó alternatívákra. A meglévő nemzeti szakpolitikai kereteket felül kell vizsgálni annak egyértelművé tétele érdekében, hogy a tagállamok miként fogják kielégíteni a nyilvános elektromos töltőinfrastruktúra és a nyilvános üzemanyagtöltő infrastruktúra iránti, a kötelező célokban foglaltakat jelentősen meghaladó igényt. A felülvizsgált nemzeti szakpolitikai keretek olyan közlekedési módokkal is foglalkozhatnak, amelyekre vonatkozóan nem léteznek kötelező kiépítési célok. A tagállamoknak rendszeresen jelentést kell tenniük a felülvizsgált nemzeti szakpolitikai keret végrehajtása tekintetében elért eredményekről.

(58) A tagállamoknak ezenfelül rendszeresen értékelniük kell, hogy az elektromos töltőpontok kiépítése és üzemeltetése révén az elektromos járművek hogyan járulhatnának fokozottabban hozzá az energiarendszer rugalmasságához, valamint a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia további felhasználásához. Ennek az értékelésnek meg kell határoznia azokat a megfelelő intézkedéseket, amelyeket az e rendeletben meghatározott követelményeknek való megfelelés érdekében végre kell hajtani az infrastruktúra-tervezés és a kapcsolódó hálózattervezés közötti összhang biztosításához. Az (EU) 2019/943 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([17]) és az (EU) 2019/944 irányelv sérelme nélkül a tagállamoknak minden szükséges lépést meg kell tenniük annak biztosítása érdekében, hogy a villamosenergia-hálózat kielégítse az elektromos töltőinfrastruktúra e rendeletben meghatározott energiaigényét. Ebből a célból a tagállamoknak korszerűsíteniük kell és karban kell tartaniuk a villamosenergia-hálózatot, hogy az ki tudja szolgálni a közlekedési ágazat villamosenergia iránti jelenlegi és jövőbeli keresletét.

(59) A felülvizsgált nemzeti szakpolitikai kereteknek tartalmazniuk kell az alternatív üzemanyagok piacának fejlesztésére és ennek részeként a – regionális és helyi hatóságokkal, valamint az érintett ágazattal szoros együttműködésben, a kis- és középvállalkozások igényeit is figyelembe véve – létrehozandó, szükséges alternatívüzemanyag-infrastruktúra kiépítésére irányuló támogató intézkedéseket. Ezen túlmenően a felülvizsgált nemzeti szakpolitikai kereteknek ismertetniük kell az ilyen infrastruktúra tervezésére, engedélyezésére és beszerzésére vonatkozó átfogó nemzeti keretet, azonosítaniuk kell a feltárt akadályokat és az ezek felszámolására irányuló intézkedéseket is, hogy az infrastruktúra kiépítése és használata közötti idő észszerű legyen és az infrastruktúra kiépítése gyorsabban legyen megvalósítható. A nemzeti szakpolitikai keretek felülvizsgálata során fontos szem előtt tartani a technológiai semlegesség és az energiahatékonyság elsődlegességének általános elveit. A tagállamoknak fel kell sorolniuk az összes elfogadott vagy tervezett intézkedést.

(60) A Bizottságnak az információk és a legjobb gyakorlatok tagállamok közötti cseréje révén elő kell segítenie a felülvizsgált nemzeti szakpolitikai keretek tagállamok általi kidolgozását és végrehajtását. Minden tagállam számára lehetővé kell tenni azt is, hogy nemzeti koordinátort nevezzen ki az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítésére, akinek feladata a nemzeti szakpolitikai keret nemzeti koordinációjának és végrehajtásának felügyelete.

(61) Az alternatív üzemanyagok előmozdítása és a megfelelő infrastruktúra fejlesztése érdekében a nemzeti szakpolitikai kereteknek áttekintést kell nyújtaniuk az aktuális helyzetről, a kilátásokról és a tervezett kezdeményezésekről az alternatív üzemanyagok támogatására a nehezen dekarbonizálható ágazatokban, például a légi közlekedési, a tengeri közlekedési, a belvízi hajózási, valamint a vasúti közlekedési ágazat nem villamosítható vasúti szakaszain. A tagállamoknak az érintett tagállamokkal szoros együttműködésben áttekintést kell nyújtaniuk a belvízi hajózás TEN-T hálózaton belüli dekarbonizációjának aktuális helyzetéről, kilátásairól és tervezett kezdeményezésekről. Hosszú távú dekarbonizációs stratégiákat lehet kidolgozni a TEN-T hálózat kikötői és a TEN-T hálózat repülőterei vonatkozásában is, különösen az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes hajókhoz és légi járművekhez tartozó infrastruktúra kiépítésére, valamint a nem villamosítandó vasútvonalakra helyezett hangsúllyal. E stratégiák alapján és figyelembe véve a piaci és forgalmi részesedésekre vonatkozó nemzeti adatokat és a piaci előrejelzéseket, a Bizottságnak felül kell vizsgálnia ezt a rendeletet, hogy további kötelező célokat határozzon meg ezen ágazatok számára.

([17]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/943 rendelete (2019. június 5.) a villamos energia belső piacáról (HL L 158., 2019.6.14., 54. o.).

(62) Az alternatívüzemanyag-technológiák fejlesztése a vasutak számára is fontos, ha valamely vasúti szakasz közvetlen villamosítása olyan okok miatt nem lehetséges, mint a szolgáltatás költséghatékonysága. A vasúti ágazat számára különböző technológiák állnak rendelkezésre a dízelüzemű vonatokról való átálláshoz, ideértve a közvetlen villamosítást, az akkumulátoros vonatokat és a hidrogén-alkalmazásokat. Az említett technológiák fejlesztéséhez megfelelő elektromos töltőinfrastruktúra és üzemanyagtöltő infrastruktúra kiépítésére van szükség a tagállamokban.

(63) A tagállamoknak számos szabályozási és nem szabályozási ösztönzőt és intézkedést kell alkalmazniuk a kötelező célok elérése és nemzeti szakpolitikai keretük végrehajtása érdekében, és ennek során szoros együttműködést kell folytatniuk a magánszektorbeli szereplőkkel, akiknek kulcsszerepet kell betölteniük az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája fejlesztésének támogatásában.

(64) A 2009/33/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([18]) értelmében a közbeszerzés minimális nemzeti részarányát fenn kell tartani a tiszta és kibocsátásmentes buszok számára, amennyiben a tiszta buszok az e rendeletben meghatározott alternatív üzemanyagokat használnak. Mivel e célok elérése érdekében egyre több közösségi közlekedési hatóság és vállalkozás tér át tiszta és kibocsátásmentes buszokra, fontos, hogy a tagállamok nemzeti szakpolitikai keretük kulcsfontosságú elemeként beépítsék a buszoknak szánt szükséges elektromos töltőinfrastruktúra és üzemanyagtöltő infrastruktúra célzott előmozdítását és fejlesztését. Fontos az is, hogy a tagállamok megfelelő eszközöket hozzanak létre és tartsanak fenn annak érdekében, hogy előmozdítsák a buszoknak szánt elektromos töltőinfrastruktúra és üzemanyagtöltő infrastruktúra kiépítését a zárt flották esetében is, különösen a tiszta és kibocsátásmentes buszok esetében helyi szinten.

(65) Tekintettel a gépjármű-üzemanyagok típusainak egyre fokozódó sokféleségére és ezzel együtt a polgárok közúti mobilitásának Unió-szerte tapasztalható folyamatos növekedésére, a fogyasztók számára világos és közérthető tájékoztatást kell nyújtani az üzemanyagtöltő állomásokon rendelkezésre álló üzemanyagokról, valamint járműveiknek az uniós piacon kínált különböző üzemanyagokkal vagy elektromos töltőpontokkal való kompatibilitásáról.

(66) A piacon elérhető egyes üzemanyagok relatív költségének jobb felmérése szempontjából fontos szerepet játszhat, hogy a fogyasztók egyszerűen és könnyen össze tudják hasonlítani a különféle üzemanyagok árával kapcsolatos információkat. Ezért tájékoztatási céllal valamennyi érintett üzemanyagtöltő állomáson fel kell tüntetni bizonyos alternatív üzemanyagok és hagyományos üzemanyagok 100 kilométerre vetített üzemanyagárként kifejezett egységárának az összehasonlítását. Egyértelművé kell tenni a fogyasztók számára, hogy az ilyen összehasonlítás a tagállam átlagos üzemanyagáraira vonatkozik, amelyek eltérhetnek az érintett üzemanyagtöltő állomáson ténylegesen felszámított áraktól. Ezen túlmenően a Bizottságnak adott esetben felül kell vizsgálnia az 1999/94/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet ([19]) annak biztosítása érdekében, hogy az új személygépkocsik forgalmazása során a fogyasztók üzemanyag-fogyasztásról és szén-dioxid-kibocsátásról szóló tájékoztatása az említett irányelvben előírtak szerint figyelembe vegye és tükrözze az alternatív üzemanyagokra való átállással kapcsolatos fejleményeket.

(67) A fogyasztókat elegendő információval kell ellátni az e rendelet hatálya alá tartozó, alternatív üzemanyagok töltésére szolgáló nyilvános elektromos töltőpontok és nyilvános üzemanyagtöltő pontok földrajzi helyéről, jellemzőiről és az ott nyújtott szolgáltatásokról. Ezért a tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy a nyilvános elektromos töltőpontok és a nyilvános üzemanyagtöltő pontok üzemeltetői vagy tulajdonosai releváns statikus és dinamikus adatokat bocsássanak rendelkezésre. „Az alternatív üzemanyagokhoz létesített töltőpontokra, valamint az elektromobilitási szereplők egyedi azonosító kódjaira vonatkozó adatgyűjtés" (IDACS) elnevezésű, 2022-ben befejeződött programtámogató tevékenység eredményei alapján az elektromos töltésre és az üzemanyagtöltésre vonatkozó releváns adatok rendelkezésre állására és hozzáférhetőségére vonatkozóan az adattípusokkal kapcsolatos követelményeket kell megállapítani.

(68) Ez a rendelet azokkal az adattípusokkal foglalkozik, amelyek a versenyképes és nyílt piac működéséhez szükségesek, és amelyek elengedhetetlenek ahhoz, hogy a végfelhasználók megalapozott döntéseket hozhassanak az elektromos töltési és az üzemanyagtöltési munkameneteikkel kapcsolatban, többek között az érintett piaci szereplők által kifejlesztett, magas színvonalú információs szolgáltatások révén. Az e rendeletben meghatározott adattípusokra vonatkozó követelmények csak a géppel olvasható digitális formátumban rendelkezésre álló adatokra alkalmazandók.

([18]) Az Európai Parlament és a Tanács 2009/33/EK irányelve (2009. április 23.) a tiszta közúti járművek használatának az alacsony kibocsátású mobilitás támogatása érdekében történő előmozdításáról (HL L 120., 2009.5.15., 5. o.).

([19]) Az Európai Parlament és a Tanács 1999/94/EK irányelve (1999. december 13.) az új személygépkocsik forgalmazása alkalmával a tüzelőanyag-fogyasztásról és CO_2-kibocsátásról szóló vásárlói információk rendelkezésre állásáról (HL L 12., 2000.1.18., 16. o.).

(69) Az adatoknak alapvető szerepet kell betölteniük az elektromos töltőinfrastruktúra és az üzemanyagtöltő infrastruktúra megfelelő működésében. Az említett adatok rendelkezésre bocsátási és hozzáférhetővé tételi formátuma, gyakorisága és minősége határozza meg a felhasználói igényeknek megfelelő alternatívüzemanyag-infrastruktúra általános minőségét. Ezen túlmenően ezeknek az adatoknak valamennyi tagállamban egységesen hozzáférhetőnek kell lenniük. A tagállamoknak az (EU) 2022/670 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelettel ([20]) összhangban és az említett, felhatalmazáson alapuló rendeletben meghatározottakat kiegészítő további előírásoknak megfelelően nyílt adatként elérhetővé kell tenniük az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájára vonatkozó adatokat nemzeti hozzáférési pontjukon keresztül. Lehetővé kell tenni azt is, hogy ezeket az adatokat a Bizottság által létrehozandó közös európai hozzáférési pont rendelkezésére bocsássák, amely egységes uniós adatátjáróként működik az üzemeltetők által a nemzeti hozzáférési pontokon rendelkezésre bocsátott adatok tekintetében. A közös európai hozzáférési pontnak lehetőség szerint az Alternatív Üzemanyagok Európai Megfigyelőközpontja (EAFO) meglévő struktúráira és funkcióira kell épülnie a TENtec információs rendszerrel összefüggésben, vagy azt például egy erre a célra létrehozott internetes portálon keresztül hozzáférhetővé kell tenni. A közös európai hozzáférési pontnak lehetővé kell tennie az adatfelhasználók számára, hogy könnyen hozzáférjenek az adatokhoz, összehasonlítsák az árakkal kapcsolatos információkat, és információkat szerezzenek az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának jellemzőiről, például a hozzáférhetőségről, a rendelkezésre állásról vagy a villamosenergia-kapacitásról.

(70) A végfelhasználó számára biztosított legjobb szolgáltatásminőség érdekében elengedhetetlen, hogy az elektromobilitási ágazat valamennyi szereplője digitális eszközök segítségével könnyen kapcsolatba léphessen. Ehhez az interakcióhoz szükséges, hogy az értéklánc szereplői egyedi azonosítóval rendelkezzenek. E célból a tagállamoknak az egyedi azonosító kódok kiadásáért és kezeléséért felelős azonosítás-nyilvántartó szervezetet kell létrehozniuk, legalább az elektromos töltőpontok üzemeltetőinek és a mobilitási szolgáltatóknak az azonosítása érdekében. Minden azonosítás-nyilvántartó szervezetnek információkat kell gyűjtenie a tagállamában már használatban lévő e-mobilitási azonosító kódokról, szükség esetén új e-mobilitási azonosító kódokat kell kiadnia az elektromos töltőpontok üzemeltetői és a mobilitási szolgáltatók számára egy olyan uniós szintű, közösen elfogadott logika alapján, amelyben az e-mobilitási azonosító kódokat formázzák, és lehetővé kell tennie ezen e-mobilitási kódok cseréjét és egyediségüknek egy esetleges jövőbeli közös azonosító-nyilvántartási adattár révén történő ellenőrzését. A Bizottságnak az IDACS eredményei alapján technikai iránymutatást kell kiadnia az ilyen szervezetek felállításáról.

(71) Az elektromos töltőpontok és az üzemanyagtöltő pontok átjárhatóságát biztosító műszaki előírásokat európai vagy nemzetközi szabványokban kell meghatározni. Az európai szabványügyi szervezeteknek európai szabványokat kell elfogadniuk az 1025/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet ([21]) 10. cikkével összhangban. Fontos, hogy e szabványok a jelenleg hatályos nemzetközi szabványokon vagy – adott esetben – a folyamatban lévő nemzetközi szabványosítási munkán alapuljanak. E célból fontos, hogy az elektromos töltőinfrastruktúrára és az üzemanyagtöltő infrastruktúrára vonatkozó európai szabványosítási eljárásokat gyorsan és kellő időben lefolytassák ahhoz, hogy azok elősegítsék az e rendelet által előírt infrastruktúra tervezését, pályáztatását és kiépítését. Fontos továbbá kezdeményezni vagy felgyorsítani a helyhez kötött és dinamikus töltésre szolgáló, uniós szintű harmonizált töltőinfrastruktúrára vonatkozó szabványosítási folyamatokat.

(72) Az alternatív üzemanyagok piacra jutásának megkönnyítése és megszilárdítása érdekében a tengeri közlekedésben és a belvízi hajózásban új szabványokra van szükség a villamosenergia-ellátás, valamint a hidrogén-, a metanol- és az ammónia-vételezés tekintetében, továbbá a hajók és az infrastruktúra közötti kommunikációra vonatkozó szabványok is szükségesek.

(73) A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) egységes, nemzetközileg elismert biztonsági és környezeti normákat dolgoz ki a tengeri közlekedésre vonatkozóan. A tengeri közlekedés globális jellegére való tekintettel kerülni kell a nemzetközi normákkal való ütközést. Az Uniónak ezért biztosítania kell, hogy az e rendelet alapján elfogadott, a tengeri közlekedésre vonatkozó műszaki előírások összhangban legyenek az IMO által elfogadott nemzetközi szabályokkal.

([20]) A Bizottság (EU) 2022/670 felhatalmazáson alapuló rendelete (2022. február 2.) a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi információs szolgáltatások nyújtása tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 122., 2022.4.25., 1. o.).

([21]) Az Európai Parlament és a Tanács 1025/2012/EU rendelete (2012. október 25.) az európai szabványosításról, a 89/686/EGK és a 93/15/EGK tanácsi irányelv, a 94/9/EK, a 94/25/EK, a 95/16/EK, a 97/23/EK, a 98/34/EK, a 2004/22/EK, a 2007/23/EK, a 2009/23/EK és a 2009/105/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint a 87/95/EGK tanácsi határozat és az 1673/2006/EK európai parlamenti és tanácsi határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 316., 2012.11.14., 12. o.).

(74) E rendelet alkalmazása során a Bizottságnak konzultálnia kell az érintett szakértői csoportokkal, különösen a Fenntartható Közlekedési Fórummal és az Európai Fenntartható Hajózási Fórummal. Ez a szakértői konzultáció különösen fontos, ha a Bizottság e rendelet alapján felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat vagy végrehajtási aktusokat szándékozik elfogadni.

(75) Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája gyorsan fejlődő terület. A közös műszaki előírások hiánya akadályozza az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája egységes piacának megteremtését. Ezért műszaki előírásokat kell meghatározni azokon a területeken, ahol még nem léteznek, de szükségesek a közös műszaki előírások. Ezeknek a műszaki előírásoknak különösen az elektromos jármű és az elektromos töltőpont közötti kommunikációra, az elektromos töltőpont és a töltőszoftver-kezelő rendszer közötti kommunikációra (back-end), valamint az elektromos jármű barangolási szolgáltatásával kapcsolatos kommunikációra és a villamosenergia-hálózattal való kommunikációra kell kiterjedniük, miközben biztosítják a legmagasabb szintű kiberbiztonsági védelmet és a végfelhasználók személyes adatainak védelmét. Meg kell határozni továbbá a megfelelő irányítási keretet és a jármű–hálózat kommunikációs ágazatban részt vevő különböző szereplők szerepét. Emellett figyelembe kell venni a kialakulóban lévő technológiai fejlesztéseket, mint az elektromos közúti rendszereket, különösen az áramszedővel történő dinamikus felső tápellátást, a vezetősíneken keresztüli dinamikus földi áramellátást és az úttekercseken keresztüli induktív áramellátást. Ami az adatszolgáltatást illeti, további adattípusokat, például a végfelhasználók számára kapcsolódó szolgáltatásokat kínáló létesítmények meglétére, az elfogadott fizetési módokra vonatkozó adatokat, az infrastruktúrán belül rendelkezésre álló nyelvekre vonatkozó adatokat és az intelligens és kétirányú töltési szolgáltatások nyújtására vonatkozó adatokat kell hozzáadni a nyilvános elektromos töltésre vonatkozó adatokhoz.

(76) E rendelet további műszaki előírások megállapítása révén történő kiegészítése, valamint e rendelet további adattípusok hozzáadásával történő módosítása érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a nyilvános elektromos töltőpontok és a nyilvános üzemanyagtöltő pontok üzemeltetői és az adatfelhasználók közötti automatizált és egységes adatcserét lehetővé tevő közös alkalmazási programinterfészre alkalmazandó közös műszaki követelményekre vonatkozóan. 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 ([22]) megállapított elvekkel összhangban kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kézhez kap minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.

(77) E rendelet végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni a címkézési rendelkezések kidolgozása, az e rendelet alapján rendelkezésre bocsátandó és hozzáférhetővé teendő, a nyilvános elektromos töltőpontokra és a nyilvános üzemanyagtöltő pontokra vonatkozó adatok formátuma, gyakorisága és minősége, valamint az ezen adatok rendelkezésre állását és hozzáférhetőségét lehetővé tevő eljárás tekintetében. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek ([23]) megfelelően kell gyakorolni.

(78) Az alternatív üzemanyagok és különösen a kibocsátásmentes üzemanyagok piaca még mindig korai fejlődési szakaszban van, és a technológia gyors ütemben fejlődik. A fejlődés valószínűleg hatással lesz az alternatív üzemanyagok – és következésképpen az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája – iránti keresletre minden közlekedési mód esetében. A Bizottságnak ezért 2024. december 31-ig jelentést kell benyújtania a nehézgépjárművek technológiai és piaci felkészültségéről. A jelentésnek figyelembe kell vennie a piaci preferenciák első jeleit, és meg kell vizsgálnia a technológiai fejlődést és a műszaki előírások fejlődését. 2026. december 31-ig, majd ezt követően ötévenként a Bizottság elvégzi e rendelet felülvizsgálatát.

([22]) HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

([23]) 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.).

(79) Mivel ez a rendelet további kiigazítást és adminisztratív költségeket fog eredményezni, az e rendelet hatálya alá tartozó ágazatok általános szabályozási terheit szorosan nyomon kell követni. Ennek fényében a Bizottságnak az e rendelet működését értékelő jelentésében fel kell mérnie, hogy e rendelet célkitűzései milyen mértékben valósultak meg, és a rendelet milyen mértékben befolyásolta az érintett ágazatok versenyképességét. A felülvizsgálatnak ki kell terjednie az e rendelet és más vonatkozó uniós jogi aktusok közötti kölcsönhatásra is, beleértve az érintett ágazatokra nehezedő teljes költségnyomás csökkentése érdekében tett vagy meghozható lehetséges fellépéseket és intézkedéseket is.

(80) Mivel e rendelet célját – különösen a közúti járművek, a vonatok, a hajók és az álló légi járművek számára elegendő alternatívüzemanyag-infrastruktúra telepítésének biztosítását – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek uniós szintű mobilitása lehetővé tételének szükségessége miatt az Unió szintjén azonban e cél jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat a szubszidiaritásnak az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt elvével összhangban. Az arányosságnak az említett cikkben foglalt elvével összhangban ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.

(81) A 2014/94/EU irányelvet ezért hatályon kívül kell helyezni. Az (EU) 2019/1745 ([24]) és az (EU) 2021/1444 ([25]) felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet dátum nélküli műszaki előírásokat határoz meg az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának bizonyos típusaira vonatkozóan, és ezeket az előírásokat most dátummal látták el, és e rendelet II. melléklete sorolja fel azokat. Ezért az említett felhatalmazáson alapuló rendeleteket is hatályon kívül kell helyezni,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Tárgy

(1) Ez a rendelet kötelező nemzeti célokat határoz meg az alternatív üzemanyagok megfelelő uniós infrastruktúrájának kiépítésére a közúti járművek, a vonatok, a hajók és az álló légi járművek vonatkozásában. A rendelet az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája tekintetében közös műszaki előírásokat és követelményeket állapít meg a gépjárműhasználók tájékoztatására, az adatszolgáltatásra és a fizetési követelményekre vonatkozóan.

(2) Ez a rendelet megállapítja a tagállamok által elfogadandó, a 14. cikkben említett nemzeti szakpolitikai keretekre vonatkozó szabályokat is, többek között az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítésére vonatkozó szabályokat azokon a területeken, ahol nincsenek meghatározva uniós szintű kötelező célok, valamint az ilyen infrastruktúra kiépítésére vonatkozó jelentéstétel szabályait.

(3) Ez a rendelet jelentéstételi mechanizmust hoz létre az együttműködés ösztönzése és az előrehaladás megbízható követése érdekében. A jelentéstételi mechanizmus a Bizottság és a tagállamok közötti strukturált, átlátható és iteratív folyamat formáját ölti, amelynek célja – az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának elterjesztésére irányuló, már meglévő helyi és regionális stratégiák számbavételével – a nemzeti szakpolitikai keretek véglegesítése és későbbi végrehajtása, valamint a Bizottság ehhez kapcsolódó fellépése az alternatívüzemanyag-infrastruktúra tagállamokban való következetes és gyorsabb telepítésének támogatása érdekében.

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

1. „adatok hozzáférhetősége”: az adatok bármely időpontban történő lekérésének és megszerzésének lehetősége gépi feldolgozásra alkalmas formában;

([24]) A Bizottság (EU) 2019/1745 felhatalmazáson alapuló rendelete (2019. augusztus 13.) a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az L kategóriájú gépjárművek töltőállomásai, a belvízi hajók part menti villamosenergia-ellátása, a közúti közlekedés hidrogénellátása, valamint a közúti és vízi közlekedés földgázellátása tekintetében történő kiegészítéséről és módosításáról, valamint az (EU) 2018/674 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 268., 2019.10.22., 1. o.).

([25]) A Bizottság (EU) 2021/1444 felhatalmazáson alapuló rendelete (2021. június 17.) a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az elektromos buszok töltőállomásaira vonatkozó szabványok tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 313., 2021.9.6., 1. o.).

2. „eseti ár”: az elektromos töltőpont vagy az üzemanyagtöltő pont üzemeltetője által a végfelhasználónak az elektromos töltésért vagy az üzemanyagtöltésért eseti alapon felszámított ár;

3. „a TEN-T közúthálózat mentén”:

   a) az elektromos töltőberendezések tekintetében: a TEN-T közúthálózaton vagy a TEN-T hálózathoz tartozó közút legközelebbi kijáratától számított 3 km-es távolságon belül helyezkednek el; valamint

   b) a hidrogéntöltő állomások tekintetében: a TEN-T közúthálózaton vagy a TEN-T hálózathoz tartozó közút legközelebbi kijáratától számított 10 km-es távolságon belül helyezkednek el;

4. „alternatív üzemanyagok”: a közlekedésre használt energián belül a fosszilis üzemanyagokat legalább részben helyettesítő üzemanyagok vagy energiaforrások, amelyek potenciálisan hozzájárulnak a közlekedési ágazat dekarbonizációjához és javítják annak környezeti teljesítményét, beleértve a következőket:

   a) „kibocsátásmentes járművek, vonatok, hajók vagy légi járművek alternatív üzemanyagai”:

      – villamos energia,

      – hidrogén,

      – ammónia;

   b) „megújuló üzemanyagok”:

      – az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikkének 27., 28., illetve 33. pontjában meghatározott, biomasszából előállított üzemanyagok – beleértve a biogázt –, és bioüzemanyagok,

      – megújuló energiaforrásokból előállított szintetikus és paraffinos üzemanyagok, beleértve az ammóniát is;

   c) „nem megújuló alternatív üzemanyagok és átmeneti fosszilis üzemanyagok”

      – földgáz, gáz-halmazállapotú (sűrített földgáz – CNG) és cseppfolyósított (cseppfolyósított földgáz – LNG) formában,

      – cseppfolyósított szénhidrogéngáz (LPG),

      – megújuló energiaforrásokból előállított szintetikus és paraffinos üzemanyagok;

5. „épületközeli repülőgép-állóhely”: a forgalmi előtér kijelölt területén található, utashíddal felszerelt állóhely;

6. „épülettávoli repülőgép-állóhely”: a forgalmi előtér kijelölt területén található, utashíddal nem felszerelt állóhely;

7. „a TEN-T törzshálózat repülőtere vagy a TEN-T átfogó hálózat repülőtere”: az 1315/2013/EU rendelet II. mellékletében felsorolt és kategóriába sorolt repülőtér;

8. „automatikus hitelesítés”: a jármű elektromos töltőponton történő hitelesítése a töltőcsatlakozón vagy telematikai alkalmazáson keresztül;

9. „adatok rendelkezésre állása”: az adatok megléte géppel olvasható digitális formátumban;

10. „akkumulátoros elektromos jármű”: olyan elektromos jármű, amely kizárólag a villanymotorral működik, másodlagos meghajtási forrás nélkül;

11. „kétirányú töltés”: olyan intelligens töltési művelet, amelynek során a villamosenergia-áramlás iránya megfordítható, lehetővé téve, hogy a villamos energia az akkumulátorról arra az elektromos töltőpontra áramoljon, amelyhez csatlakoztatták;

12. „csatlakozó”: az elektromos töltőpont vagy üzemanyagtöltő pont és a jármű közötti fizikai interfész, amelyen keresztül az üzemanyag, illetve a villamos energia cserélődik;

13. „kereskedelmi célú légi fuvarozás”: az (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([26]) 3. cikkének 24. pontjában meghatározott kereskedelmi célú légi fuvarozás;

14. „konténerszállító hajó”: kizárólag konténerek hajófenéken és fedélzeten történő szállítására tervezett hajó;

([26]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1139 rendelete (2018. július 4.) a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 212., 2018.8.22., 1. o.).

15. „szerződésalapú fizetés”: a végfelhasználó és a mobilitási szolgáltató közötti szerződés alapján a végfelhasználó által a mobilitási szolgáltató részére az elektromos töltési szolgáltatásért vagy az üzemanyagtöltési szolgáltatásért teljesített fizetés;

16. „adatfelhasználó”: bármely hatóság, közúti hatóság, közútüzemeltető, elektromos töltőpont és üzemanyagtöltő pont üzemeltetője, kutatási vagy nem kormányzati szervezet, mobilitási szolgáltató, e-barangolási platform, digitálistérkép-szolgáltató vagy bármely más olyan szervezet, amely az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájára vonatkozó információk szolgáltatása, szolgáltatások létrehozása, illetve kutatás vagy elemzés céljából adatok felhasználásában érdekelt;

17. „digitálisan csatlakoztatott elektromos töltőpont”: olyan elektromos töltőpont, amely képes valós időben információkat küldeni és fogadni, kétirányú kommunikációt folytatni a villamosenergia-hálózattal és az elektromos járművel, és amely távolról felügyelhető és szabályozható, többek között a töltési munkamenet megkezdése és leállítása, valamint a villamosenergia-áramlás mérése céljából;

18. „elosztórendszer-üzemeltető”: az (EU) 2019/944 irányelv 2. cikkének 29. pontjában meghatározott elosztórendszer-üzemeltető;

19. „forgalmazó”: az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([27]) 3. cikkének 43. pontjában meghatározott forgalmazó;

20. „dinamikus adatok”: gyakran vagy rendszeresen változó adatok;

21. „elektromos közúti rendszer”: közút mentén elhelyezett fizikai létesítmény, amely az elektromos járművet villamos energiával látja el a jármű mozgása közben;

22. „elektromos jármű”: energiaátalakítóként legalább egy nem perifériás villamos gépet tartalmazó erőátviteli rendszerrel felszerelt gépjármű, amely külsőleg újratölthető elektromos energiatároló rendszerrel van ellátva;

23. „álló légi jármű villamosenergia-ellátása”: a légi jármű villamos energiával történő ellátása szabványosított – rögzített vagy mobil – interfészen keresztül, épületközeli repülőgép-állóhelyen vagy épülettávoli repülőgép-állóhelyen való tartózkodásakor;

24. „végfelhasználó”: az a természetes vagy jogi személy, aki vagy amely a járműben történő közvetlen felhasználás céljából alternatív üzemanyagot vásárol;

25. „e-barangolás”: az elektromos töltőpont vagy üzemanyagtöltő pont üzemeltetője és azon mobilitási szolgáltató közötti adatcsere és fizetések, amelytől a végfelhasználó elektromos töltési szolgáltatást vagy üzemanyagtöltési szolgáltatást vásárol;

26. „e-barangolási platform”: a piaci szereplőket, nevezetesen a mobilitási szolgáltatókat és az elektromos töltőpontok vagy az üzemanyagtöltő pontok üzemeltetőit összekapcsoló platform, amely lehetővé teszi közöttük a szolgáltatások – többek között az e-barangolási szolgáltatások – nyújtását;

27. „európai szabvány”: az 1025/2012/EU rendelet 2. cikke (1) bekezdésének b) pontjában meghatározott európai szabvány;

28. „általános légi közlekedés”: a menetrend szerinti légi járatoktól és a díjazás vagy bérleti díj ellenében végzett nem menetrend szerinti légi szállítási műveletektől eltérő valamennyi polgári légi közlekedési művelet;

([27]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/858 rendelete (2018. május 30.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 151., 2018.6.14., 1. o.).

29. „bruttó tonnatartalom (BT)": az (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([28]) 3. cikkének e) pontjában meghatározott bruttó tonnatartalom;

30. „nehézgépjármű": az (EU) 2018/858 rendelet 4. cikke (1) bekezdése a) pontjának ii. alpontjában meghatározott M_2 kategóriájú gépjármű, 4. cikke (1) bekezdése a) pontjának iii. alpontjában meghatározott M_3 kategóriájú gépjármű, 4. cikke (1) bekezdése b) pontjának ii. alpontjában meghatározott N_2 kategóriájú gépjármű vagy 4. cikke (1) bekezdése b) pontjának iii. alpontjában meghatározott N_3 kategóriájú gépjármű;

31. „nagy teljesítményű elektromos töltőpont": olyan elektromos töltőpont, amely 22 kW-nál nagyobb kimenő teljesítmény mellett teszi lehetővé egy elektromos jármű villamos energiával történő feltöltését;

32. „nagysebességű utasszállító vízi jármű": az 1974. évi „Életbiztonság a tengeren" tárgyú nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény) X. fejezetének 1. szabályában meghatározott nagysebességű vízi jármű, amely több mint 12 utast szállít;

33. „könnyűgépjármű": az (EU) 2018/858 rendelet 4. cikke (1) bekezdése a) pontjának i. alpontjában meghatározott M_1 kategóriájú gépjármű vagy 4. cikke (1) bekezdése b) pontjának i. alpontjában meghatározott N_1 kategóriájú gépjármű;

34. „cseppfolyósított metán": LNG, cseppfolyósított biogáz vagy szintetikus cseppfolyósított metán, beleértve ezen üzemanyagok keverékeit is;

35. „gyártó": az (EU) 2018/858 rendelet 3. cikkének 40. pontjában meghatározott gyártó;

36. „mobilitási szolgáltató": olyan jogi személy, amely javadalmazás ellenében szolgáltatásokat nyújt a végfelhasználónak, ideértve az elektromos töltési szolgáltatások vagy az üzemanyagtöltési szolgáltatások értékesítését is;

37. „normál teljesítményű elektromos töltőpont": olyan elektromos töltőpont, amely legfeljebb 22 kW kimenő teljesítmény mellett teszi lehetővé egy elektromos jármű villamos energiával történő feltöltését;

38. „nemzeti hozzáférési pont": egy tagállam által létrehozott olyan digitális interfész, amely az adatokhoz való egyetlen hozzáférési pontot képez;

39. „elektromos töltőpont üzemeltetője": az elektromos töltőpont kezeléséért és üzemeltetéséért felelős jogalany, aki/amely – többek között egy mobilitási szolgáltató nevében és megbízásából – elektromos töltési szolgáltatást nyújt a végfelhasználók számára;

40. „üzemanyagtöltő pont üzemeltetője": az üzemanyagtöltő pont kezeléséért és üzemeltetéséért felelős jogalany, aki/amely – többek között egy mobilitási szolgáltató nevében és megbízásából – üzemanyagtöltési szolgáltatást nyújt a végfelhasználók számára;

41. „személyhajó": 12-nél több utast szállító hajó, beleértve az üdülőhajókat, a gyorsjáratú személyszállító vízi járműveket és a ro-ro személyhajókat;

42. „pénzforgalmi szolgáltatás": az (EU) 2015/2366 európai parlamenti és tanácsi irányelv ([29]) 4. cikkének 3. pontjában meghatározott pénzforgalmi szolgáltatás;

43. „hálózatról tölthető hibrid elektromos jármű": hagyományos belső égésű motorral kombinált elektromos meghajtórendszerrel rendelkező, külső áramforrásról tölthető elektromos jármű;

44. „kimenő teljesítmény": az a kilowattban kifejezett maximális elméleti teljesítmény, amelyet egy elektromos töltőpont, töltőállomás, töltősziget vagy part menti villamosenergia-ellátó létesítmény az adott elektromos töltőponthoz, töltőberendezéshez, töltőállomáshoz vagy létesítményhez csatlakozó járműveknek vagy hajóknak szolgáltathat;

45. „nyilvános alternatívüzemanyag-infrastruktúra": olyan alternatívüzemanyag-infrastruktúra, amely a nagyközönség számára nyitva álló helyszínen vagy telephelyen található, függetlenül attól, hogy az alternatívüzemanyag-infrastruktúra köztulajdonban vagy magántulajdonban van-e, hogy a helyszínhez vagy a telephelyhez való hozzáférésre korlátozások vagy feltételek vonatkoznak-e, és függetlenül az alternatívüzemanyag-infrastruktúrára alkalmazandó használati feltételektől;

46. „gyorsválasz-kód" (QR-kód): az ISO/IEC 18004:2015 szabványnak megfelelő adatkódolás és -megjelenítés;

([28]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/757 rendelete (2015. április 29.) a tengeri közlekedésből eredő üvegházhatású gázkibocsátások nyomonkövetéséről, jelentéséről és hitelesítéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról (HL L 123., 2015.5.19., 55. o.).

([29]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/2366 irányelve (2015. november 25.) a belső piaci pénzforgalmi szolgáltatásokról és a 2002/65/EK, a 2009/110/EK és a 2013/36/EU irányelv és az 1093/2010/EU rendelet módosításáról, valamint a 2007/64/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 337., 2015.12.23., 35. o.).

47. „eseti alapon történő elektromos töltés”: olyan elektromos töltési szolgáltatás, amelyet a végfelhasználó úgy vesz igénybe, hogy nem szükséges regisztrálnia, írásos megállapodást kötnie, vagy olyan kereskedelmi kapcsolatot létesítenie az adott elektromos töltőpont üzemeltetőjével amely túlmegy a töltési szolgáltatás egyszerű megvásárlásán;

48. „elektromos töltőpont”: villamos energia elektromos járműbe történő átvitelét lehetővé tevő, hálózati vagy hálózaton kívüli, rögzített vagy mobil interfész, amely ugyan rendelkezhet egy vagy több csatlakozóval a különböző csatlakozótípusok fogadására, egyszerre csak egy elektromos járművet képes tölteni, és nem foglal magában olyan, legfeljebb 3,7 kW kimenő teljesítményű eszközöket, amelyek elsődleges rendeltetése nem elektromos járművek töltése;

49. „könnyűgépjárművekhez létesített elektromos töltőpont, töltőberendezés vagy töltőállomás”: könnyűgépjárművek töltésére szolgáló töltőpont, töltőberendezés vagy töltőállomás, a csatlakozók/dugók sajátos kialakítása vagy az elektromos töltőpont, töltőberendezés vagy töltőállomás melletti parkolóhely kialakítása, vagy mindkettő szempontjából;

50. „nehézgépjárművekhez létesített elektromos töltőpont, töltőberendezés vagy töltőállomás”: nehézgépjárművek töltésére szolgáló töltőpont, töltőberendezés vagy töltőállomás, akár a csatlakozók/dugók sajátos kialakítása, akár az elektromos töltőpont, töltőberendezés vagy töltőállomás melletti parkolóhely kialakítása, vagy mindkettő szempontjából;

51. „elektromos töltőállomás”: egy adott helyen található egy vagy több elektromos töltőberendezés;

52. „elektromos töltőberendezés”: egy adott helyen található fizikai létesítmény, amely egy vagy több elektromos töltőpontból áll;

53. „elektromos töltési szolgáltatás”: villamos energia – és a kapcsolódó szolgáltatások – nyilvános elektromos töltőponton keresztül történő értékesítése vagy rendelkezésre bocsátása;

54. „elektromos töltési munkamenet”: a jármű nyilvános elektromos töltőponton történő feltöltésének teljes folyamata a jármű csatlakoztatásától a lecsatlakoztatásáig;

55. „eseti alapon történő üzemanyagtöltés”: olyan üzemanyagtöltési szolgáltatás, amelyet a végfelhasználó úgy vesz igénybe, hogy nem szükséges regisztrálnia, írásos megállapodást kötnie, vagy kereskedelmi kapcsolatot létesítenie az adott üzemanyagtöltő pont üzemeltetőjével az üzemanyagtöltési szolgáltatás egyszerű megvásárlásán túl;

56. „üzemanyagtöltő pont”: folyékony vagy gáz-halmazállapotú üzemanyag rögzített vagy mobil létesítményen keresztüli rendelkezésre bocsátására szolgáló üzemanyagtöltő létesítmény, amely egyszerre csak egy járművet, egy vonatot, egy hajót vagy egy légi járművet képes tölteni;

57. „üzemanyagtöltési szolgáltatás”: folyékony vagy gáz-halmazállapotú üzemanyag nyilvános üzemanyagtöltő ponton keresztül történő értékesítése vagy rendelkezésre bocsátása;

58. „üzemanyagtöltési munkamenet”: a jármű nyilvános üzemanyagtöltő ponton történő feltöltésének teljes folyamata a jármű csatlakoztatásától a lecsatlakoztatásáig;

59. „üzemanyagtöltő állomás”: egy adott helyen található egyetlen fizikai létesítmény, amely egy vagy több üzemanyagtöltő pontból áll;

60. „szabályozó hatóság”: az egyes tagállamok által az (EU) 2019/944 irányelv 57. cikkének (1) bekezdése értelmében kijelölt szabályozó hatóság;

61. „megújuló energia”: az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikke második bekezdésének 1. pontjában meghatározott, megújuló energiaforrásokból előállított energia;

62. „ro-ro személyhajó” közúti vagy vasúti járműveknek a hajóra történő fel- és legördülését lehetővé tevő kialakítással rendelkező hajó, amely tizenkettőnél több utast szállít;

63. „biztonságos és védett parkoló”: áru- vagy személyszállítást végző járművezetők számára hozzáférhető, az (EU) 2022/1012 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendeletnek ([30]) megfelelően tanúsított parkoló;

64. „part menti villamosenergia-ellátás”: villamos energia part menti, szabványos rögzített vagy mobil interfészen keresztül történő biztosítása a rakparton kikötő tengerjáró vagy belvízi hajók részére;

65. „intelligens töltés”: olyan elektromos töltési művelet, amelynek során az elektronikus kommunikáció útján kapott információk alapján az akkumulátorba szállított villamos energia intenzitásának kiigazítása valós időben történik;

66. „statikus adatok”: olyan adatok, amelyek nem változnak gyakran vagy rendszeresen;

67. „TEN-T átfogó hálózat”: az 1315/2013/EU rendelet 9. cikke értelmében vett átfogó hálózat;

68. „TEN-T törzshálózat”: az 1315/2013/EU rendelet 38. cikke értelmében vett törzshálózat;

69. „TEN-T törzshálózati belvízi kikötő vagy TEN-T átfogó hálózati belvízi kikötő”: az 1315/2013/EU rendelet II. mellékletében felsorolt és kategóriába sorolt TEN-T törzshálózat vagy TEN-T átfogó hálózat belvízi kikötője;

70. „TEN-T törzshálózati tengeri kikötő vagy TEN-T átfogó hálózati tengeri kikötő”: az 1315/2013/EU rendelet II. mellékletében felsorolt és kategóriába sorolt TEN-T törzshálózat vagy TEN-T átfogó hálózat tengeri kikötője;

71. „átvitelirendszer-üzemeltető”: az (EU) 2019/944 irányelv 2. cikkének 35. pontjában meghatározott átvitelirendszer-üzemeltető;

72. „városi csomópont”: az 1315/2013/EU rendelet 3. cikkének p) pontjában meghatározott városi csomópont.

3. cikk

Az elektromos könnyűgépjárművekhez létesített elektromos töltőinfrastruktúrára vonatkozó célok

(1) A tagállamok biztosítják, hogy a területükön az elektromos könnyűgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőberendezéseket az elektromos könnyűgépjárművek elterjedésével arányosan építsék ki, és elegendő kimenő teljesítményt biztosítsanak e járművek számára.

E célból a tagállamok gondoskodnak arról, hogy 2024-től kezdődően minden év végén a kimenő teljesítményre vonatkozó alábbi célok halmozottan teljesüljenek:

a) a területükön nyilvántartásba vett minden egyes, akkumulátoros elektromos könnyűgépjármű esetében legalább 1,3 kW teljes kimenő teljesítményt biztosítanak nyilvános elektromos töltőberendezéseken keresztül; valamint

b) a területükön nyilvántartásba vett minden egyes, hálózatról tölthető hibrid elektromos könnyűgépjármű esetében legalább 0,80 kW teljes kimenő teljesítményt biztosítanak nyilvános elektromos töltőberendezéseken keresztül.

(2) Amennyiben az akkumulátoros elektromos könnyűgépjárművek aránya egy adott tagállam területén eléri a nyilvántartásba vett könnyűgépjárművek teljes állományának legalább 15 %-át, és a tagállam igazolja, hogy az (1) bekezdés második albekezdésében meghatározott követelmények végrehajtása a magánberuházások visszatartása révén kedvezőtlen hatásokkal jár az adott tagállamban és már nem indokolt, az említett tagállam indokolással ellátott kérelmet nyújthat be a Bizottsághoz a teljes kimenőteljesítmény-szint tekintetében enyhébb követelmények alkalmazásának vagy az ilyen követelmények alkalmazása megszüntetésének engedélyezése iránt.

(3) A Bizottság a (2) bekezdés szerint benyújtott, indoklással ellátott kérelem kézhezvételétől számított hat hónapon belül határozatot fogad el az egyes esetekben ismertetett indokoknak megfelelően.

([30]) A Bizottság (EU) 2022/1012 felhatalmazáson alapuló rendelete (2022. április 7.) az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a biztonságos és védett parkolók szolgáltatási és biztonsági szintjére vonatkozó előírások meghatározása, valamint az ilyen parkolók tanúsításával kapcsolatos eljárások tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 170., 2022.6.28., 27. o.).

(4) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy az elektromos könnyűgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőpontok minimális lefedettsége biztosítva legyen a területükön lévő közúthálózaton.

E célból a tagállamok gondoskodnak a következőkről:

a) a TEN-T közúti törzshálózat mentén az elektromos könnyűgépjárművekhez létesített és az alábbi követelményeknek megfelelő, nyilvános elektromos töltőállomásokat építsenek ki minden menetirányban, egymástól legfeljebb 60 km távolságra:

   i. 2025. december 31-re minden elektromos töltőállomás legalább 400 kW kimenő teljesítményt és legalább egy olyan elektromos töltőpontot biztosítson, amelynek egyedi kimenő teljesítménye legalább 150 kW;

   ii. 2027. december 31-re minden elektromos töltőállomás legalább 600 kW kimenő teljesítményt és legalább két olyan elektromos töltőpontot biztosítson, amelyek egyedi kimenő teljesítménye legalább 150 kW,

b) a TEN-T átfogó közúthálózat mentén az elektromos könnyűgépjárművekhez létesített és az alábbi követelményeknek megfelelő, nyilvános elektromos töltőállomásokat építsenek ki minden menetirányban, egymástól legfeljebb 60 km távolságra:

   i. 2027. december 31-re a TEN-T átfogó közúthálózat hosszának legalább 50 %-a mentén minden elektromos töltőállomás legalább 300 kW kimenő teljesítményt biztosítson, és rendelkezzen legalább egy elektromos töltőponttal, amelynek egyedi kimenő teljesítménye legalább 150 kW;

   ii. 2030. december 31-re minden elektromos töltőállomás legalább 300 kW kimenő teljesítményt és legalább egy olyan elektromos töltőpontot biztosítson, amelynek egyedi kimenő teljesítménye legalább 150 kW;

   iii. 2035. december 31-re minden elektromos töltőállomás legalább 600 kW kimenő teljesítményt és legalább két olyan elektromos töltőpontot biztosítson, amelyek egyedi kimenő teljesítménye legalább 150 kW.

(5) A TEN-T átfogó közúthálózat hossza (4) bekezdés b) pontjának i. alpontjában említett százalékos arányának kiszámítása a következő elemeken alapul:

a) a nevező kiszámításához: a TEN-T átfogó közúthálózat teljes hossza a tagállam területén;

b) a számláló kiszámításához: a TEN-T átfogó közúthálózat két olyan, elektromos könnyűgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőállomás közötti szakaszainak összesített hossza, amelyek megfelelnek a (4) bekezdés b) pontjának i. alpontjában meghatározott követelményeknek, kivéve a TEN-T átfogó közúthálózatnak az említett követelményeknek megfelelő két, egymástól 60 km-nél nagyobb távolságra lévő elektromos töltőállomás közötti szakaszait.

(6) A TEN-T közúthálózat mentén ki lehet építeni egy elektromos könnyűgépjárművekhez létesített, mindkét menetirányt kiszolgáló egyetlen nyilvános elektromos töltőállomást, feltéve, hogy:

a) az elektromos töltőállomás mindkét menetirányból könnyen hozzáférhető;

b) az elektromos töltőállomás megfelelően ki van táblázva; valamint

c) a (4) bekezdésben az elektromos töltőállomások közötti maximális távolság, az elektromos töltőállomás teljes kimenő teljesítménye, az elektromos töltőpontok száma és az egyetlen menetirányt kiszolgáló egyes elektromos töltőpontok kimenő teljesítménye tekintetében meghatározott követelmények mindkét menetirány esetében teljesülnek.

(7) E cikk (4) bekezdésétől eltérve, a TEN-T hálózat azon útjai mentén, ahol a teljes éves átlagos napi forgalom kevesebb, mint 8 500 könnyűgépjármű, és amennyiben az infrastruktúra kiépítése a társadalmi-gazdasági költség-haszon szempontjából nem indokolható, a tagállamok rendelkezhetnek úgy, hogy az elektromos könnyűgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőállomás mindkét menetirányt kiszolgálja, feltéve, hogy teljesülnek az e cikk (4) bekezdésében az elektromos töltőállomások közötti maximális távolság, az elektromos töltőállomás teljes kimenő teljesítménye, az elektromos töltőpontok száma és az egyetlen menetirányt kiszolgáló egyes elektromos töltőpontok kimenő teljesítménye tekintetében meghatározott követelmények, valamint az, hogy az említett elektromos töltőállomás mindkét menetirányból könnyen hozzáférhető legyen, és megfelelően ki legyen táblázva. A tagállamok értesítik a Bizottságot minden olyan esetről, amikor éltek az e bekezdésben említett eltéréssel. A tagállamok a 15. cikkben említett nemzeti eredményjelentések részeként kétévente felülvizsgálják ezeket az eseteket.

(8) E cikk (4) bekezdésétől eltérve, a TEN-T hálózat olyan útszakaszain, ahol a teljes éves átlagos napi forgalom kevesebb mint 8 500 könnyűgépjármű, és amennyiben az infrastruktúra kiépítése a társadalmi-gazdasági költség-haszon szempontjából nem indokolható, a tagállamok a könnyűgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőállomás e cikk (4) bekezdésében előírt teljes kimenő teljesítményét legfeljebb 50 %-kal csökkenthetik, feltéve, hogy az elektromos töltőállomás csak egy menetirányt szolgál ki, és teljesülnek az e cikk (4) bekezdésében az elektromos töltőállomások közötti maximális távolság, az elektromos töltőpontok száma és az egyes töltőpontok kimenő teljesítménye tekintetében meghatározott egyéb követelmények. A tagállamok értesítik a Bizottságot minden olyan esetről, amikor éltek az e bekezdésben említett eltéréssel. A tagállamok a 15. cikkben említett nemzeti eredményjelentések részeként kétévente felülvizsgálják ezeket az eseteket.

(9) Az e cikk (4) bekezdésének a) és b) pontjában a könnyűgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőállomások legfeljebb 60 km-es távolságára vonatkozóan meghatározott követelménytől eltérve a tagállamok lehetővé tehetik, hogy nagyobb távolságokra, legfeljebb 100 km-enként létesüljenek ilyen töltőállomások a TEN-T hálózat azon útjai mentén, amelyek esetében az átlagos napi forgalomsűrűség éves összértéke kevesebb mint 3 000 könnyűgépjármű, feltéve, hogy a töltőállomások közötti távolság megfelelően ki van táblázva. A tagállamok értesítik a Bizottságot minden olyan esetről, amikor éltek az e bekezdésben említett eltéréssel. A tagállamok a 15. cikkben említett nemzeti eredményjelentések részeként kétévente felülvizsgálják ezeket az eseteket.

(10) Amennyiben egy tagállam olyan esetről értesítette a Bizottságot, amelyben élt a (7) bekezdésben említett eltéréssel, teljesítettnek kell tekinteni a (4) bekezdés a) és b) pontjában az elektromos töltőállomások közötti maximális távolság tekintetében meghatározott követelményeket.

(11) A szomszédos tagállamok gondoskodnak arról, hogy a TEN-T közúti törzshálózat és a TEN-T átfogó közúthálózat határokon átnyúló szakaszai esetében ne lépjék túl a (4) bekezdés a) és b) pontjában említett maximális távolságokat.

4. cikk

Az elektromos nehézgépjárművekhez létesített elektromos töltőinfrastruktúrára vonatkozó célok

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a területükön biztosítva legyen az elektromos nehézgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőpontok minimális lefedettsége.

E célból a tagállamok gondoskodnak a következőkről:

a) 2025. december 31-re a TEN-T közúthálózat hosszának legalább 15 %-a mentén mindegyik menetirányban kiépítsenek elektromos nehézgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőállomásokat, valamint mindegyik töltőállomás legalább 1 400 kW kimenő teljesítményt biztosítson, és rendelkezzen legalább egy elektromos töltőponttal, amelynek egyedi kimenő teljesítménye legalább 350 kW;

b) 2027. december 31-re a TEN-T közúthálózat hosszának legalább 50 %-a mentén mindegyik menetirányban kiépítsenek elektromos nehézgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőállomásokat, és hogy mindegyik töltőállomás:

   i. a TEN-T közúti törzshálózat mentén legalább 2 800 kW kimenő teljesítményt biztosítson, és rendelkezzen legalább két elektromos töltőponttal, amelyek egyedi kimenő teljesítménye legalább 350 kW;

   ii. a TEN-T átfogó közúthálózat mentén legalább 1 400 kW kimenő teljesítményt biztosítson, és rendelkezzen legalább egy elektromos töltőponttal, amelynek egyedi kimenő teljesítménye legalább 350 kW;

c) 2030. december 31-re a TEN-T közúti törzshálózat mentén mindegyik menetirányban, egymástól legfeljebb 60 km távolságban kiépítsenek elektromos nehézgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőállomásokat, valamint mindegyik elektromos töltőállomás legalább 3 600 kW kimenő teljesítményt biztosítson, és rendelkezzen legalább két elektromos töltőponttal, amelyek egyedi kimenő teljesítménye legalább 350 kW;

d) 2030. december 31-re a TEN-T átfogó közúthálózat mentén mindegyik menetirányban, egymástól legfeljebb 100 km távolságban kiépítsenek elektromos nehézgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőállomásokat, valamint mindegyik elektromos töltőállomás legalább 1 500 kW kimenő teljesítményt biztosítson, és rendelkezzen legalább egy elektromos töltőponttal, amelynek egyedi kimenő teljesítménye legalább 350 kW;

e) 2027. december 31-re minden biztonságos és védett parkolóterületen kiépítsenek legalább két, elektromos nehézgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőberendezést, amelyek egyedi kimenő teljesítménye legalább 100 kW;

f) 2030. december 31-re minden biztonságos és védett parkolóterületen kiépítsenek legalább négy, elektromos nehézgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőberendezést, amelyek egyedi kimenő teljesítménye legalább 100 kW;

g) 2025. december 31-re minden városi csomópontban elektromos nehézgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőpontokat építsenek ki, amelyek összesített kimenő teljesítménye legalább 900 kW, amelyet egyenként legalább 150 kW kimenő teljesítményű elektromos töltőberendezések biztosítanak;

h) 2030. december 31-re minden városi csomópontban elektromos nehézgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőpontokat építsenek ki, amelyek összesített kimenő teljesítménye legalább 1 800 kW, amelyet egyenként legalább 150 kW kimenő teljesítményű elektromos töltőberendezések biztosítanak.

(2) A TEN-T közúthálózat hossza (1) bekezdés a) és b) pontjában említett százalékos arányának kiszámítása a következő elemeken alapul:

a) a nevező kiszámításához: a TEN-T közúthálózat teljes hossza a tagállam területén;

b) a számláló kiszámításához: a TEN-T közúthálózat két olyan, elektromos nehézgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőállomás közötti szakaszainak összesített hossza, amelyek megfelelnek az (1) bekezdés a) vagy b) pontjában meghatározott követelményeknek, kivéve a TEN-T közúthálózatnak az említett követelményeknek megfelelő két, egymástól 120 km-nél nagyobb távolságra lévő elektromos töltőállomás közötti szakaszait.

(3) A TEN-T közúthálózat mentén ki lehet építeni egy elektromos nehézgépjárművekhez létesített, mindkét menetirányt kiszolgáló egyetlen nyilvános elektromos töltőállomást, feltéve, hogy

a) az elektromos töltőállomás mindkét menetirányból könnyen hozzáférhető;

b) az elektromos töltőállomás megfelelően ki van táblázva; valamint

c) az (1) bekezdésben az elektromos töltőállomások közötti maximális távolság, az elektromos töltőállomás teljes kimenő teljesítménye, az elektromos töltőpontok száma és az egyetlen menetirányt kiszolgáló egyes elektromos töltőpontok kimenő teljesítménye tekintetében meghatározott követelmények mindkét menetirány esetében teljesülnek.

(4) E cikk (1) bekezdésétől eltérve, a TEN-T hálózat olyan útszakaszain, ahol a teljes éves átlagos napi forgalom kevesebb, mint 2 000 nehézgépjármű, és amennyiben az infrastruktúra kiépítése a társadalmi-gazdasági költség-haszon szempontjából nem indokolható, a tagállamok rendelkezhetnek úgy, hogy az elektromos nehézgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőállomás mindkét menetirányt kiszolgálja, feltéve, hogy teljesülnek az e cikk (1) bekezdésében az elektromos töltőállomások közötti maximális távolság, az elektromos töltőállomás teljes kimenő teljesítménye, az elektromos töltőpontok száma és az egyetlen menetirányt kiszolgáló egyes elektromos töltőpontok kimenő teljesítménye tekintetében meghatározott követelmények, valamint az, hogy az említett elektromos töltőállomás mindkét menetirányból könnyen hozzáférhető legyen, és megfelelően ki legyen táblázva. A tagállamok értesítik a Bizottságot minden olyan esetről, amikor éltek az e bekezdésben említett eltéréssel. A tagállamok a 15. cikkben említett nemzeti eredményjelentések részeként kétévente felülvizsgálják ezeket az eseteket.

(5) E cikk (1) bekezdésétől eltérve, a TEN-T hálózat olyan útszakaszain, ahol a teljes éves átlagos napi forgalom kevesebb mint 2 000 nehézgépjármű, és amennyiben az infrastruktúra kiépítése a társadalmi-gazdasági költség-haszon szempontjából nem indokolható, a tagállamok az elektromos nehézgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőállomás e cikk (1) bekezdésében előírt teljes kimenő teljesítményét legfeljebb 50 %-kal csökkenthetik, feltéve, hogy az elektromos töltőállomás csak egy menetirányt szolgál ki, és teljesülnek az e cikk (1) bekezdésében az elektromos

töltőállomások közötti maximális távolság, az elektromos töltőpontok száma és az egyes töltőpontok kimenő teljesítménye tekintetében meghatározott egyéb követelmények. A tagállamok értesítik a Bizottságot minden olyan esetről, amikor éltek az e bekezdésben említett eltéréssel. A tagállamok a 15. cikkben említett nemzeti eredményjelentések részeként kétévente felülvizsgálják ezeket az eseteket.

(6) Az e cikk (1) bekezdésének c) pontjában az elektromos nehézgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőállomások legfeljebb 60 km-es távolságára vonatkozóan meghatározott követelménytől eltérve a tagállamok lehetővé tehetik, hogy nagyobb távolságokra, legfeljebb 100 km-enként létesüljenek ilyen töltőállomások a TEN-T törzshálózat azon útjai mentén, amelyek esetében az átlagos napi forgalomsűrűség éves összértéke kevesebb mint 800 nehézgépjármű, feltéve, hogy a töltőállomások közötti távolság megfelelően ki van táblázva. A tagállamok értesítik a Bizottságot minden olyan esetről, amikor éltek az e bekezdésben említett eltérésekkel. A tagállamok a 15. cikkben említett nemzeti eredményjelentések részeként kétévente felülvizsgálják ezeket az eseteket.

(7) Amennyiben egy tagállam olyan esetről értesítette a Bizottságot, amelyben élt a (6) bekezdésben említett eltéréssel, teljesítettnek kell tekinteni az (1) bekezdés a) pontjában az elektromos töltőállomások közötti maximális távolság tekintetében meghatározott követelményeket.

(8) Az (1) bekezdés a), b), c) és d) pontjában meghatározott, az elektromos nehézgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőállomások teljes kimenő teljesítményére vonatkozó követelményektől, valamint az (1) bekezdés c) pontjában az elektromos töltőállomások közötti maximális távolságra vonatkozóan meghatározott követelménytől eltérve Ciprus indokolással ellátott kérelmet nyújthat be a Bizottsághoz az elektromos nehézgépjárművekhez létesített nyilvános elektromos töltőállomások teljes kimenő teljesítményének szintje tekintetében alacsonyabb követelmények alkalmazásának vagy hosszabb maximális távolság alkalmazásának engedélyezése iránt, legfeljebb 100 km-es távolságig az említett elektromos töltőállomások között, vagy mindkettő iránt, feltéve, hogy a kérelem engedélyezése nem akadályozná az elektromos nehézgépjárművek adott tagállamban való közlekedését.

A Bizottság az első albekezdés szerint benyújtott indokolással ellátott kérelemről kézhezvételtől számított hat hónapon belül határozatot fogad el az egyes esetekben az indokoltaknak megfelelően. Az ilyen határozat alapján Ciprusnak megadott engedélyek legfeljebb négy évig érvényesek. Amennyiben Ciprus meg kívánja hosszabbítani az engedély érvényességét, az engedély lejárta előtt további, indokolással ellátott kérelmet nyújthat be a Bizottsághoz.

(9) 2030. december 31-re a szomszédos tagállamok gondoskodnak arról, hogy a TEN-T közúti törzshálózat és a TEN-T átfogó közúthálózat határokon átnyúló szakaszai esetében ne lépjék túl az elektromos töltőállomások közötti, az (1) bekezdés c) és d) pontjában említett maximális távolságokat. E dátumot megelőzően különös figyelmet kell fordítani a határokon átnyúló szakaszokra, a szomszédos tagállamok pedig minden lehetséges erőfeszítést megtesznek e maximális távolságok tiszteletben tartása érdekében, amint kiépítik a töltőinfrastruktúrát a TEN-T-közúthálózat határokon átnyúló szakaszai mentén.

5. cikk

Elektromos töltőinfrastruktúra

(1) Az elektromos töltőpontok üzemeltetőinek az általuk üzemeltetett nyilvános elektromos töltőpontokon lehetővé kell tenniük a végfelhasználók számára, hogy eseti alapon feltöltsék elektromos járművüket.

A 2024. április 13-tól kezdődően telepített nyilvános töltőpontokon lehetővé kell tenni az Unióban széles körben használt készpénz-helyettesítő fizetési eszközök használatával történő eseti töltést. E célból a töltőpontok üzemeltetőinek a töltőpontjaikon el kell fogadniuk a fizetési szolgáltatásokhoz használt terminálokon és eszközökön keresztül teljesített elektronikus fizetést; e terminálóknak és eszközöknek legalább az alábbiak egyikét magukban kell foglalniuk:

a) fizetésikártya-olvasók;

b) legalább a fizetési kártyák olvasására képes, érintésmentes funkcióval rendelkező eszközök;

c) az 50 kW-nál kisebb kimenő teljesítményű nyilvános töltőpontok esetében: internetkapcsolatot használó, biztonságos fizetési műveletet lehetővé tevő eszközök, például az egyedi QR-kódot létrehozó eszközök.

2027. január 1-jétől az elektromos töltőpontok üzemeltetőinek gondoskodniuk kell arról, hogy az általuk üzemeltetett, legalább 50 kW kimenő teljesítményű, a TEN-T közúthálózat mentén vagy biztonságos és védett parkolóterületen kiépített valamennyi nyilvános elektromos töltőpont, beleértve a 2024. április 13. előtt telepített elektromos töltőpontokat is, megfeleljen az a) vagy b) pontban meghatározott követelményeknek.

A második albekezdésben említett egyedi fizetési terminálok vagy eszközök egy töltőállomáson belül több nyilvános töltőpontot is kiszolgálhatnak.

Az e bekezdésben megállapított követelmények nem alkalmazandók azokra a nyilvános elektromos töltőpontokra, amelyek nem kérnek fizetést az elektromos töltési szolgáltatásért.

(2) Az elektromos töltőpontok üzemeltetőinek, ha az általuk üzemeltetett nyilvános elektromos töltőponton automatikus hitelesítést kínálnak, gondoskodniuk kell arról, hogy a végfelhasználók mindig jogosultak legyenek az automatikus hitelesítés igénybevételének mellőzésére, és ehelyett az (1) bekezdésben foglaltak szerint eseti alapon feltölthessék járművüket, vagy másik, az adott elektromos töltőponton kínált, szerződésen alapuló elektromos töltési megoldást vehessenek igénybe. Az elektromos töltőpontok üzemeltetőinek – az általuk üzemeltetett nyilvános elektromos töltőpontok mindegyikén és az automatikus hitelesítés rendelkezésre bocsátása esetén – egyértelműen kell feltüntetniük és megfelelő módon kell felajánlaniuk ezt a lehetőséget a végfelhasználók számára.

(3) A nyilvános elektromos töltőpontok üzemeltetői által felszámított áraknak észszerűnek, könnyen és egyértelműen összehasonlíthatónak, átláthatónak és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük. A nyilvános elektromos töltőpontok üzemeltetői nem tehetnek különbséget a végfelhasználóknak felszámított árak és a mobilitási szolgáltatóknak felszámított árak között, vagy a különböző mobilitási szolgáltatóknak felszámított árak között. Az árszint azonban kizárólag arányos módon és objektív indokok alapján differenciálható.

(4) A legalább 50 kW kimenő teljesítményű nyilvános elektromos töltőpontokon az üzemeltető által felszámított eseti árnak a szolgáltatott villamos energia kilowattóránkénti árán kell alapulnia. Ezen túlmenően ezen elektromos töltőpontok üzemeltetői percenkénti árként használati díjat számíthatnak fel, hogy hogy arra ösztönözzék a felhasználókat, hogy ne foglalják le hosszú időre az elektromos töltőpontot.

A legalább 50 kW kimenő teljesítményű nyilvános elektromos töltőpontok üzemeltetőinek az elektromos töltőállomásokon fel kell tüntetniük a kilowattóránkénti eseti árat és a percenkénti árban kifejezett esetleges használati díjat annak érdekében, hogy ezek az információk az elektromos töltési munkamenet megkezdése előtt ismertek legyenek a végfelhasználók számára, és megkönnyítsék az árak összehasonlítását.

Az 50 kW-nál kisebb kimenő teljesítményű nyilvános elektromos töltőpontok üzemeltetőinek az általuk üzemeltetett elektromos töltőállomásokon egyértelműen és könnyen elérhető módon hozzáférhetővé kell tenniük az eseti árra vonatkozó információkat valamennyi árösszetevővel együtt, hogy ezek az információk az elektromos töltési munkamenet megkezdése előtt ismertek legyenek a végfelhasználók számára, és megkönnyítsék az árak összehasonlítását. Az alkalmazandó árösszetevőket a következő sorrendben kell feltüntetni:

– kilowattóránkénti ár;

– percenkénti ár;

– munkamenetenkénti ár; valamint

– bármely egyéb alkalmazandó árösszetevő.

Az első és a második albekezdés a 2024. április 13-tól telepített valamennyi elektromos töltőpontra alkalmazandó.

(5) A mobilitási szolgáltatók által a végfelhasználóknak felszámított áraknak észszerűnek, átláthatónak és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük. A mobilitási szolgáltatók a tervezett elektromos töltési munkamenet megkezdése előtt szabadon elérhető, széles körben támogatott elektronikus eszközökön keresztül a végfelhasználók rendelkezésére bocsátanak minden vonatkozó árinformációt, egyértelműen megkülönböztetve az összes árösszetevőt, beleértve az alkalmazandó e-barangolási költségeket és a mobilitási szolgáltató által alkalmazott egyéb díjakat vagy illetékeket is. A díjaknak észszerűnek, átláthatónak és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük. A mobilitási szolgáltatók nem alkalmazhatnak járulékos költségeket a határokon átnyúló e-barangolásra.

(6) A tagállamok biztosítják, hogy hatóságaik rendszeresen nyomon kövessék az elektromos töltőinfrastruktúra piacát, és különösen azt, hogy az elektromos töltőpontok üzemeltetői és a mobilitási szolgáltatók megfelelnek-e a (3) és (5) bekezdésnek. A tagállamok törekednek továbbá annak biztosítására, hogy hatóságaik rendszeresen nyomon kövessék a fogyasztókat érintő esetleges tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatokat.

(7) Az elektromos töltőpontok üzemeltetőinek 2024. október 14-ig gondoskodniuk kell arról, hogy az általuk üzemeltetett valamennyi nyilvános elektromos töltőpont digitálisan csatlakoztatott elektromos töltőpont legyen.

(8) 2025. január 1-jétől kezdődően az elektromos töltőpontok üzemeltetőinek gondoskodniuk kell arról, hogy az általuk üzemeltetett és 2024. április 13. után épített vagy 2024. október 14. után felújított, valamennyi nyilvános elektromos töltőpont képes legyen intelligens töltésre.

(9) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a TEN-T közúthálózat mentén található azon parkoló- és pihenőhelyein, ahol alternatívüzemanyag-infrastruktúrát létesítettek, az alternatívüzemanyag-infrastruktúra pontos helye megfelelően ki legyen táblázva.

(10) Az elektromos töltőpontok üzemeltetőinek 2025. április 14-ig gondoskodniuk kell arról, hogy az általuk üzemeltetett valamennyi egyenáramú nyilvános elektromos töltőponthoz rögzített elektromos töltőkábelt telepítsenek.

(11) Amennyiben az elektromos töltőpont üzemeltetője nem a töltőpont tulajdonosa, a tulajdonos a közöttük létrejött megállapodásoknak megfelelően olyan elektromos töltőpontot bocsát az üzemeltető rendelkezésére, amely a (2), (7), (8) és (10) bekezdésben meghatározott kötelezettségének teljesítését lehetővé tevő műszaki jellemzőkkel rendelkezik.

6. cikk

A közúti járművek hidrogéntöltő infrastruktúrájára vonatkozó célok

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a területükön 2030. december 31-ig létesüljön egy minimális számú hidrogéntöltő állomás.

E célból a tagállamok gondoskodnak arról, hogy 2030. december 31-ig legalább napi 1 tonna összesített kapacitásra kialakított és legalább 700 bar nyomású adagolóval felszerelt nyilvános hidrogéntöltő állomásokat építsenek ki a TEN-T törzshálózat mentén, egymástól legfeljebb 200 km távolságra.

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy 2030. december 31-ig minden városi csomópontban legalább egy nyilvános hidrogéntöltő állomás kiépüljön. A tagállamok biztosítják, hogy e hidrogéntöltő állomások legjobb helyszínének megállapításáról elemzés készüljön, amelyben megvizsgálják különösen az ilyen állomásoknak a más közlekedési módokat is kiszolgáló multimodális csomópontokban történő kiépítését.

A tagállamok nemzeti szakpolitikai keretükben meghatározzák a 2030-as célok elérésének egyértelmű lineáris pályáját, együtt egy olyan 2027-re vonatkozó egyértelmű indikatív céllal, amely a fejlődő piaci igények kielégítése érdekében elegendő lefedettséget biztosít a TEN-T törzshálózat számára.

(2) A szomszédos tagállamok gondoskodnak arról, hogy a TEN-T-törzshálózat határokon átnyúló szakaszai esetében ne lépjék túl az (1) bekezdés második albekezdésében említett maximális távolságokat.

(3) A nyilvános hidrogéntöltő állomás üzemeltetője vagy – amennyiben az üzemeltető nem a tulajdonos – a töltőállomás tulajdonosa a közöttük létrejött megállapodásoknak megfelelően gondoskodik arról, hogy a töltőállomást könnyű- és nehézgépjárművek kiszolgálására alakítsák ki.

(4) E cikk (1) bekezdésétől eltérve, a TEN-T törzshálózat olyan útszakaszain, ahol a teljes éves átlagos napi forgalom kevesebb mint 2 000 nehézgépjármű, és amennyiben az infrastruktúra kiépítése a társadalmi-gazdasági költség-haszon szempontjából nem indokolható, a tagállamok a hidrogéntöltő állomás e cikk (1) bekezdésében előírt kapacitását legfeljebb 50 %-kal csökkenthetik, feltéve, hogy teljesülnek az említett bekezdésben a hidrogéntöltő állomások közötti maximális távolság és az adagolónyomás tekintetében meghatározott követelmények. A tagállamok értesítik a Bizottságot minden olyan esetről, amikor éltek az e bekezdésben említett eltéréssel. A tagállamok a 15. cikkben említett nemzeti eredményjelentések részeként kétévente felülvizsgálják ezeket az eseteket.

(5) E cikk (1) bekezdésétől eltérve, ha az infrastruktúra telepítésének költségei aránytalanok az előnyökhöz képest, beleértve a környezeti előnyöket is, egy tagállam dönthet úgy, hogy nem alkalmazza e cikk (1) bekezdését a következőkre:

a) az Uniónak az EUMSZ 349. cikkében említett legkülső régiói; vagy

b) olyan szigetek, amelyek az (EU) 2019/944 irányelv szerinti kis összekapcsolt rendszerek vagy kis, szigetüzemben működő rendszerek fogalommeghatározása alá tartoznak.

Ilyen esetekben a tagállamok megindokolják döntésüket, és rendelkezésre bocsátanak a nemzeti szakpolitikai kereteikben szereplő minden vonatkozó információt.

7. cikk

Hidrogéntöltő infrastruktúra

(1) A hidrogéntöltő pontok üzemeltetőinek az általuk üzemeltetett nyilvános töltőpontokon lehetővé kell tenniük a végfelhasználók számára, hogy eseti alapon feltöltsék járművüket.

Minden nyilvános hidrogéntöltő ponton lehetővé kell tenni az Unióban széles körben használt készpénz-helyettesítő fizetési eszközök használatával eseti alapon való töltést. E célból az említett töltőpontok üzemeltetőinek el kell fogadniuk a fizetési szolgáltatásokhoz használt terminálokon és eszközökön keresztül teljesített elektronikus fizetést; e terminálóknak és eszközöknek legalább az alábbiak egyikét magukban kell foglalniuk:

a) fizetésikártya-olvasók;

b) legalább a fizetési kártyák olvasására képes, érintésmentes funkcióval rendelkező eszközök.

A 2024. április 13. után telepített, nyilvános hidrogéntöltő pontok esetében az e bekezdésben meghatározott követelmények az állomások telepítésétől kezdődően alkalmazandók. A 2024. április 13. előtt telepített, nyilvános hidrogéntöltő pontok esetében az e bekezdésben meghatározott követelmények 2024. október 14-től alkalmazandók.

Amennyiben a hidrogéntöltő pont üzemeltetője nem a töltőpont tulajdonosa, a tulajdonos a közöttük létrejött megállapodásoknak megfelelően olyan hidrogéntöltő pontokat bocsát az üzemeltető rendelkezésére, amelyek az e bekezdésben meghatározott kötelezettségeinek teljesítését lehetővé tevő műszaki jellemzőkkel rendelkeznek.

(2) A nyilvános hidrogéntöltő pontok üzemeltetői által felszámított áraknak észszerűnek, könnyen és egyértelműen összehasonlíthatónak, átláthatónak és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük. A nyilvános hidrogéntöltő pontok üzemeltetői nem tehetnek különbséget a végfelhasználóknak felszámított árak és a mobilitási szolgáltatóknak felszámított árak között, vagy a különböző mobilitási szolgáltatóknak felszámított árak között. Az árszint azonban kizárólag objektív indokok alapján differenciálható.

(3) A hidrogéntöltő töltőpontok üzemeltetőinek az általuk üzemeltetett valamennyi nyilvános hidrogéntöltő ponton egyértelműen fel kell tüntetniük a kilogrammonkénti eseti árat, hogy ez az információ még a hidrogéntöltési munkamenet megkezdése előtt ismert legyen a végfelhasználók számára, és megkönnyítse az árak összehasonlítását.

(4) A nyilvános hidrogéntöltő állomások üzemeltetői szerződéses alapon, többek között más mobilitási szolgáltatók nevében és megbízásából is nyújthatnak hidrogéntöltési szolgáltatásokat az ügyfelek számára. A mobilitási szolgáltatóknak észszerű, átlátható és megkülönböztetéstől mentes árakat kell felszámítaniuk a végfelhasználóknak. A mobilitási szolgáltatóknak a hidrogéntöltési munkamenet megkezdése előtt szabadon elérhető, széles körben támogatott elektronikus eszközökön keresztül a végfelhasználók rendelkezésére kell bocsátaniuk valamennyi, a végfelhasználó által tervezett hidrogéntöltési munkamenetre szabottanmegadott árinformációt, egyértelműen megkülönböztetve a hidrogéntöltő állomás üzemeltetője által felszámított árösszetevőket, az alkalmazandó e-barangolási költségeket és az általuk alkalmazott egyéb díjakat vagy illetékeket.

8. cikk

A közúti járműveknek szánt cseppfolyósított metán infrastruktúrája

A tagállamok 2024. december 31-ig gondoskodnak arról, hogy megfelelő számú nyilvános cseppfolyósítottmetán-töltőpont álljon rendelkezésre legalább a TEN-T törzshálózat mentén, annak érdekében, hogy a cseppfolyósított metánnal üzemelő nehézgépjárművek az Unió egész területén közlekedhessenek ott, ahol erre van igény, kivéve, ha ennek költségei aránytalanul magasak az előnyökhöz képest, ideértve a környezeti előnyöket is.

9. cikk

A tengeri kikötőkben biztosított part menti villamosenergia-ellátásra vonatkozó célok

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a TEN-T hálózatba tartozó tengeri kikötőkben a tengerjáró konténerszállító hajók és a tengerjáró személyszállító hajók számára egy minimális part menti villamosenergia-ellátást biztosítsanak.

E célból a tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy 2029. december 31-ig:

a) a TEN-T törzshálózat azon tengeri kikötői és a TEN-T átfogó hálózat azon tengeri kikötői, amelyek rakpartján az elmúlt három évben évente 100-nál több alkalommal kötött ki 5 000 bruttó tonnát meghaladó tengerjáró konténerhajó, az évenkénti esetek legalább 90 %-ában képesek legyenek part menti villamosenergia-ellátást biztosítani a rakpartjukon kikötő, 5 000 bruttó tonnát meghaladó tengerjáró konténerhajóknak;

b) a TEN-T törzshálózat azon tengeri kikötői és a TEN-T átfogó hálózat azon tengeri kikötői, amelyek rakpartján az elmúlt három évben évente átlagosan 40-nél több alkalommal kötött ki 5 000 bruttó tonnát meghaladó tengerjáró ro-ro személyszállító hajó és 5 000 bruttó tonnát meghaladó gyorsjáratú tengerjáró személyszállító vízi jármű, az évenkénti esetek legalább 90 %-ában képesek legyenek part menti villamosenergia-ellátást biztosítani a rakpartjukon kikötő, 5 000 bruttó tonnát meghaladó tengerjáró ro-ro személyszállító hajóknak és 5 000 bruttó tonnát meghaladó gyorsjáratú tengerjáró személyszállító vízi járműveknek;

c) a TEN-T törzshálózat azon tengeri kikötői és a TEN-T átfogó hálózat azon tengeri kikötői, amelyek rakpartján az elmúlt három évben évente átlagosan 25-nél több alkalommal kötött ki 5 000 bruttó tonnát meghaladó, tengerjáró ro-ro személyszállító hajónak és gyorsjáratú tengerjáró személyszállító vízi járműnek nem minősülő tengerjáró személyszállító hajó, az évenkénti esetek legalább 90 %-ában képesek legyenek part menti villamosenergia-ellátást biztosítani a rakpartjukon kikötő, 5 000 bruttó tonnát meghaladó, tengerjáró ro-ro személyszállító hajónak és gyorsjáratú tengerjáró személyszállító vízi járműnek nem minősülő tengerjáró személyszállító hajóknak.

(2) Az (EU) 2023/1805 rendelet 6. cikke (5) bekezdésének a), b), c) e) és g) pontjában említett hajók kikötései nem vehetők figyelembe az adott tengeri kikötő rakpartján kikötő hajók általi kikötések e cikk (1) bekezdése szerinti teljes számának a meghatározásakor.

(3) Amennyiben valamely, a TEN-T törzshálózatba vagy a TEN-T átfogó hálózatba tartozó tengeri kikötő olyan szigeten vagy az EUMSZ 349. cikke szerinti legkülső régióban vagy Ceuta és Melilla olyan területén található, amely nem áll közvetlen összeköttetésben a kontinentális villamosenergia-hálózattal, vagy – a legkülső régiók, illetve Ceuta és Melilla esetében – valamely szomszédos ország villamosenergia-hálózatával, e cikk (1) bekezdése nem alkalmazandó mindaddig, amíg az esettől függően meg nem valósul egy ilyen összeköttetés, illetve amíg az adott sziget, legkülső régió vagy Ceuta és Melilla nem rendelkezik a szükségleteinek fedezésére elegendő, nem fosszilis energiaforrásokon alapuló villamosenergia-termelési kapacitással.

10. cikk

A belvízi kikötőkben biztosított part menti villamosenergia-ellátásra vonatkozó célok

A tagállamok gondoskodnak a következőkről:

a) 2024. december 31-ig a TEN-T törzshálózat valamennyi belvízi kikötőjében legalább egy, a belvízi hajók part menti villamosenergia-ellátását biztosító létesítményt kiépítenek;

b) 2029. december 31-ig a TEN-T átfogó hálózat valamennyi belvízi kikötőjében legalább egy, a belvízi hajók part menti villamosenergia-ellátását biztosító létesítményt kiépítenek.

11. cikk

A tengeri kikötőkben történő cseppfolyósítottmetán-ellátásra vonatkozó célok

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy 2024. december 31-re megfelelő számú cseppfolyósítottmetán-töltőpont álljon rendelkezésre a (2) bekezdésben említett TEN-T törzshálózati tengeri kikötőkben ahhoz, hogy lehetségessé váljon a tengerjáró hajók közlekedése a TEN-T törzshálózat egészében. A tagállamok szükség esetén együttműködnek a szomszédos tagállamokkal a TEN-T törzshálózat megfelelő lefedettségének biztosítása érdekében.

(2) A tagállamok – figyelembe véve a kikötőfejlesztést, a meglévő cseppfolyósítottmetán-töltőpontokat és a tényleges piaci igényeket rövid és hosszú távon, valamint az egyéb fejleményeket – a nemzeti szakpolitikai keretükben kijelölik azokat a TEN-T törzshálózati tengeri kikötőket, amelyekben hozzáférést biztosítanak az (1) bekezdésben említett cseppfolyósítottmetán-töltőpontokhoz.

12. cikk

Az álló légi járművek villamosenergia-ellátására vonatkozó célok

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy valamennyi TEN-T törzshálózati és TEN-T átfogó hálózati repülőtéren a következők szerint biztosítsák az álló légi járművek villamosenergia-ellátását:

a) 2024. december 31-ig a kereskedelmi légi fuvarozási műveletekhez használt, utasok be- vagy kiszállására, illetve áruk be- vagy kirakodására szolgáló valamennyi épületközeli repülőgép-állóhelyen;

b) 2029. december 31-ig az utasok be- és kiszállására vagy áruk be- vagy kirakodására szolgáló, kereskedelmi célú légi fuvarozási műveletekhez használt valamennyi épülettávoli repülőgép-állóhelyen.

(2) A tagállamok mentesíthetik a TEN-T hálózat azon repülőtereit, amelyek az elmúlt három évben évi 10 000-nél kevesebb kereskedelmi célú fuvarozási műveletet bonyolítottak le, azon kötelezettség alól, hogy minden épülettávoli repülőgép-állóhelyen villamos energiát biztosítsanak az álló légi járművek számára.

(3) Az (1) bekezdés nem vonatkozik a kifejezetten erre a célra kialakított jégmentesítő állóhelyekre, a kijelölt katonai területeken belüli állóhelyekre és a kifejezetten az 5,7 tonnánál kisebb maximális felszálló tömegű, általános célú légi járműveknek szánt állóhelyekre.

(4) A tagállamok legkésőbb 2030. január 1-jétől meghozzák a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy az (1) bekezdés értelmében szolgáltatott villamos energia a villamosenergia-hálózatból származzon, vagy azt a helyszínen, fosszilis tüzelőanyag használata nélkül állítsák elő.

13. cikk

Vasúti infrastruktúra

Az 1315/2013/EU rendelet hatálya alá nem tartozó vasúti infrastruktúra esetében a tagállamok a műszaki vagy költséghatékonysági okokból nem teljes mértékben villamosítható vasúti szakaszok tekintetében értékelik az alternatív üzemanyag-technológiák és meghajtórendszerek – például a hidrogénüzemű vagy akkumulátoros vonatok – fejlesztését, valamint adott esetben az elektromos töltőinfrastruktúra-igényeket és az üzemanyagtöltő infrastruktúra-igényeket.

14. cikk

Nemzeti szakpolitikai keretek

(1) 2024. december 31-ig minden tagállam kidolgozza a közlekedési ágazatban használt alternatív üzemanyagok tekintetében történő piacfejlesztésre és a kapcsolódó infrastruktúra kiépítésére vonatkozó nemzeti szakpolitikai keret tervezetét, és azt megküldi a Bizottságnak.

(2) A nemzeti szakpolitikai keretnek legalább a következőket kell magában foglalnia:

a) a közlekedési ágazatban használt alternatív üzemanyagok tekintetében fennálló jelenlegi piaci helyzetnek és a jövőbeli piacfejlesztésnek, valamint az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája fejlődésének értékelése az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájához való intermodális hozzáférés figyelembevételével, adott esetben figyelemmel a határokon átnyúló folyamatosságra, valamint az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájára a szigeteken és a legkülső régiókban is;

b) a 3., 4., 6., 8., 9., 10., 11. és 12. cikk szerinti nemzeti célok és célkitűzések, amelyek vonatkozásában ez a rendelet kötelező nemzeti célokat határoz meg;

c) az e bekezdés b) pontjában említett kötelező célok és célkitűzések elérésének biztosításához szükséges szakpolitikák és intézkedések;

d) az alternatívüzemanyag-infrastruktúra zárt flották számára történő kiépítésének előmozdítását célzó, tervezett vagy elfogadott intézkedések, különösen az elektromos töltőberendezések és a közösségi közlekedési szolgáltatásokhoz létesített hidrogéntöltő állomások, valamint a közös gépkocsihasználat céljából létesített elektromos töltőberendezések tekintetében;

e) a könnyűgépjárműveknek és nehézgépjárműveknek szánt elektromos töltőberendezések nyilvánosság számára nem hozzáférhető magánterületeken történő kiépítésének ösztönzését és elősegítését célzó, tervezett vagy elfogadott intézkedések;

f) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának a városi csomópontokban történő előmozdítását célzó, tervezett vagy elfogadott intézkedések, különösen a nyilvános elektromos töltőpontok tekintetében;

g) az elegendő számú, nagy teljesítményű nyilvános elektromos töltőpont előmozdítását célzó, tervezett vagy elfogadott intézkedések;

h) az annak biztosításához szükséges, tervezett vagy elfogadott intézkedések, hogy az elektromos töltőpontok kiépítése és üzemeltetése – többek között a kétirányú töltést lehetővé tevő töltőpontok földrajzi eloszlása – hozzájáruljon az energiarendszer rugalmasságához és a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia villamosenergia-rendszerbe jutásához;

i) az annak biztosítását célzó intézkedések, hogy a nyilvános elektromos és egyéb alternatívüzemanyag-töltőpontok az (EU) 2019/882 irányelvben foglalt akadálymentességi követelményekkel összhangban akadálymentesek legyenek az idősek, a csökkent mozgásképességű személyek és a fogyatékossággal élő személyek számára;

j) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának tervezésével, engedélyezésével és beszerzésével kapcsolatos esetleges akadályok felszámolását célzó, tervezett vagy elfogadott intézkedések;

k) a tengeri hajók által használt, cseppfolyósított metántól eltérő alternatívüzemanyag-, valamint a part menti villamosenergia-ellátástól eltérő – például hidrogén-, ammónia-, metanol- és villamosenergia- – infrastruktúrák tengeri kikötőkben való kiépítésével kapcsolatos jelenlegi helyzet, kilátások és tervezett intézkedések áttekintése;

l) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítésére vonatkozó jelenlegi helyzet, kilátások és tervezett intézkedések áttekintése, beleértve a célokat, a kulcsfontosságú mérföldköveket és a szükséges finanszírozást a hidrogénnel vagy az akkumulátorral működő vonatokkal kapcsolatban a TEN-T hálózat nem villamosítható vasúti szakaszain;

m) a helyzet áttekintése, a kilátások és a tervezett intézkedések az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának repülőtereken történő kiépítése tekintetében, kivéve az álló légi járművek villamosenergia-ellátását, például a légi járművek elektromos töltését és hidrogéntöltését;

n) a belvízi hajózás alternatívüzemanyag-infrastruktúrájának – például a villamos energia és a hidrogén infrastruktúrájának– kiépítésére vonatkozó helyzet, kilátások és tervezett intézkedések áttekintése.

(3) A nemzeti szakpolitikai keret magában foglalhatja a következőket:

a) a például villamosenergia- és hidrogénellátás céljából, az (EU) 2017/352 európai parlamenti és tanácsi rendeletben ([31]) meghatározott kikötői szolgáltatásokhoz kapcsolódó, tengeri kikötői alternatívüzemanyag-infrastruktúra kiépítésére vonatkozó jelenlegi helyzet, kilátások és tervezett intézkedések áttekintése;

b) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának a TEN-T törzshálózat vagy a TEN-T átfogó hálózat részét nem képező úthálózatok mentén való előmozdítására irányuló nemzeti célok és intézkedések, különösen a nyilvános elektromos töltőpontok tekintetében;

c) olyan intézkedések, amelyek a tagállam teljes területén biztosítják a hozzáférést az elektromos töltőinfrastruktúrához és az üzemanyagtöltő infrastruktúrához, különös figyelmet fordítva a vidéki térségekre, hogy megközelíthetőségük és a területi kohézió biztosított legyen;

d) olyan intézkedések, amelyek biztosítják, hogy az alternatív üzemanyagok nemzeti szinten rendelkezésre álló, nyilvánosan hozzáférhető infrastruktúrájának sűrűségében figyelembe veszik a területek népsűrűségét;

e) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának az a), b), c) és d) ponthoz kapcsolódó kiépítésére vonatkozó nemzeti célértékek és célok, amelyek vonatkozásában ez a rendelet nem állapít meg kötelező célértékeket.

(4) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a nemzeti szakpolitikai keretek figyelembe vegyék a területükön használt különféle közlekedési módok igényeit.

(5) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a nemzeti szakpolitikai keretek adott esetben – különösen a közösségi közlekedési infrastruktúrához létesített elektromos töltőinfrastruktúra és üzemanyagtöltő infrastruktúra esetében – figyelembe vegyék a regionális és helyi hatóságok érdekeit, valamint az érdekelt felek érdekeit.

(6) A tagállamok szükség esetén – konzultációk vagy együttes szakpolitikai keretek révén – együttműködést folytatnak annak biztosítása céljából, hogy az e rendelet céljainak teljesítése érdekében szükséges intézkedések koherensek és összehangoltak legyenek. A tagállamok együttműködést folytatnak különösen az alternatív üzemanyagok használatát és a kapcsolódó infrastruktúra vízi közlekedésen belüli kiépítését célzó stratégiák kidolgozása tárgyában. A Bizottság segítséget nyújt a tagállamoknak az együttműködési folyamat során.

(7) Az alternatív üzemanyagok infrastruktúráját támogató intézkedéseknek meg kell felelniük az állami támogatásra vonatkozó uniós szabályoknak.

(8) Minden tagállam nyilvánosságra hozza nemzeti szakpolitikai keretének tervezetét, és gondoskodik arról, hogy a nyilvánosság idejekorán és ténylegesen lehetőséget kapjon a nemzeti szakpolitikai keret tervezetének előkészítésében való részvételre.

(9) A Bizottság értékeli a nemzeti szakpolitikai keretek tervezetét, és ajánlásokat adhat ki a tagállamoknak. Ezeket az ajánlásokat legkésőbb az e cikk (1) bekezdésében említett nemzeti szakpolitikai keretek tervezetének benyújtását követő hat hónapon belül kell kiadni. Különösen a következőket érinthetik:

a) a célok és célkitűzések ambíciószintje a 3., 4., 6., 8., 9., 10., 11., 12. és 13. cikkben meghatározott kötelezettségek teljesítésére tekintettel;

b) a nemzeti célok és célkitűzések elérését célzó szakpolitikák és intézkedések.

(10) Minden tagállam megfelelően figyelembe veszi a Bizottság ajánlásait a végleges nemzeti szakpolitikai keretében. Ha az érintett tagállam nem foglalkozik egy-egy ajánlással vagy annak jelentős részével, az adott tagállamnak írásbeli magyarázatot kell adnia a Bizottságnak.

(11) Minden tagállam 2025. december 31-ig könnyen olvasható és érthető formában elkészíti végleges nemzeti szakpolitikai keretét, és erről értesíti a Bizottságot. Ezeket a végleges nemzeti szakpolitikai kereteket a Bizottság nyilvánosan hozzáférhetővé teszi.

([31]) 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.).

15. cikk

Nemzeti jelentéstétel

(1) 2027. december 31-ig, majd azt követően kétévente minden tagállam önálló nemzeti eredményjelentést nyújt be a Bizottságnak a nemzeti szakpolitikai keretének végrehajtásáról. A jelentést könnyen olvasható és érthető formában kell elkészíteni, és azt a Bizottság nyilvánosan hozzáférhetővé teszi.

(2) A nemzeti eredményjelentéseknek ki kell terjedniük az I. mellékletben felsorolt információkra, és adott esetben megfelelő indokolást kell tartalmazniuk a 14. cikk (2) bekezdésében említett nemzeti célok és célkitűzések megvalósítási szintjét illetően, illetve tartalmazniuk kell az e célok és célkitűzések jövőbeli elérése érdekében meghozandó intézkedéseket is.

(3) A tagállamok legkésőbb 2024. június 30-ig, majd azt követően háromévente értékelik, hogy az elektromos töltőpontok kiépítése és üzemeltetése révén az elektromos járművek – többek között a kiegyenlítő piacon való részvételükkel – hogyan járulhatnának fokozottabban hozzá az energiarendszer rugalmasságához, valamint a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia további felhasználásához. Az értékelés során figyelembe kell venni a köz- vagy magántulajdonban lévő elektromos töltőpontok valamennyi típusát – ideértve az intelligens és kétirányú töltésű és valamennyi kimeneti teljesítményű töltőállomásokat –, és a töltőpont típusára, a támogató technológiára és a földrajzi eloszlásra vonatkozó ajánlásokat kell megfogalmazni annak érdekében, hogy a gépjárműhasználók könnyebben integrálhassák elektromos járműveiket a rendszerbe. Az értékelésben meg kell határozni az e rendeletben meghatározott követelmények teljesítése érdekében végrehajtandó megfelelő intézkedéseket, beleértve azokat is, amelyek biztosítják az infrastruktúra-tervezés és a megfelelő hálózattervezés összhangját. Az értékelés során figyelembe kell venni az összes érdekelt fél észrevételeit, és azt nyilvánosan hozzáférhetővé kell tenni. Az egyes tagállamok felkérhetik a szabályozó hatóságot, hogy végezze el az értékelést. Az értékelés eredményei alapján a tagállamok szükség esetén meghozzák a megfelelő intézkedéseket a további elektromos töltőpontok kiépítése érdekében, és az intézkedéseket belefoglalják az e cikk (1) bekezdésében említett nemzeti eredményjelentésükbe. Az értékelést és az intézkedéseket a rendszerüzemeltetőknek figyelembe kell venniük az (EU) 2019/944 irányelv 32. cikkének (3) bekezdésében és 51. cikkében említett hálózatfejlesztési tervekben.

(4) A tagállami szabályozó hatóság az átvitelirendszer-üzemeltetőktől és az elosztórendszer-üzemeltetőktől kapott információk alapján 2024. június 30-ig, majd azt követően háromévente rendszeresen értékeli, hogy a kétirányú töltés hozzájárulhat-e a felhasználói és rendszerköltségek csökkentéséhez, valamint a megújuló energiaforrásokból előállított villamos energia részarányának növeléséhez a villamosenergia-rendszerben. Az értékelést nyilvánosságra kell hozni. Az értékelés eredményei alapján a tagállamok szükség esetén meghozzák a megfelelő intézkedéseket a kétirányú töltőpontok magánterületeken való rendelkezésre állásának és földrajzi eloszlásának kiigazítása érdekében, és az intézkedéseket belefoglalják az (1) bekezdésben említett nemzeti eredményjelentésükbe.

16. cikk

A nemzeti szakpolitikai keretek és a nemzeti eredményjelentések *tartalma, szerkezete és formátuma*

A Bizottság 2024. október 14-ig iránymutatást és sablonokat fogad el a tagállamok által a 14. cikk alapján benyújtandó nemzeti szakpolitikai keretek tartalmára, szerkezetére és formátumára, valamint a tagállamok által a 15. cikk (1) bekezdése szerint benyújtandó nemzeti eredményjelentések tartalmára vonatkozóan. A Bizottság iránymutatást és sablonokat fogadhat el e rendelet bármely más rendelkezésének Unión belüli tényleges alkalmazásának megkönnyítése érdekében.

17. cikk

A nemzeti szakpolitikai keretek és a nemzeti eredményjelentések felülvizsgálata

(1) A Bizottság 2026. december 31-ig értékeli a tagállamok által a 14. cikk (11) bekezdése alapján bejelentett nemzeti szakpolitikai keretet, és jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a nemzeti szakpolitikai kereteknek és azok uniós szintű koherenciájának értékeléséről, valamint a 14. cikk (2) bekezdésében említett nemzeti célok és célkitűzések teljesítése terén várható eredmények első értékeléséről.

(2) A Bizottság értékeli a tagállamok által a 15. cikk (1) bekezdése alapján benyújtott nemzeti eredményjelentéseket, és adott esetben ajánlásokat ad ki a tagállamoknak az e rendeletben meghatározott célok és kötelezettségek teljesítésének biztosítása érdekében.

(3) Az érintett tagállam a (2) bekezdésben említett ajánlások kézhezvételétől számított hat hónapon belül értesíti a Bizottságot arról, hogy miként szándékozik végrehajtani az ajánlásokat. Ha az érintett tagállam úgy dönt, hogy nem hajtja végre az ajánlásokat vagy azok egy jelentős részét, azt a Bizottság számára meg kell indokolnia.

(4) Az értesítésnek vagy a (3) bekezdésben említett indokolásnak a tagállam általi benyújtását követően az érintett tagállam következő nemzeti eredményjelentésében ismerteti, hogy miként hajtotta végre az ajánlásokat.

(5) A Bizottság egy évvel a nemzeti eredményjelentések tagállamok általi, a 15. cikk (1) bekezdése szerinti benyújtását követően jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a nemzeti eredményjelentések értékeléséről. Ezen értékelésnek a következőkre kell kiterjednie:

a) a tagállamok által a 14. cikk (2) bekezdésében említett célok és célkitűzések elérése terén elért eredmények, beleértve a Bizottság e cikk (2) bekezdése szerinti ajánlásaira adott tagállami válaszokat is;

b) az alternatívüzemanyag-infrastruktúra fejlesztésének uniós szintű koherenciája.

(6) A 14. cikk (11) bekezdésében említett végleges nemzeti szakpolitikai keretek, a 15. cikk (1) bekezdésében említett nemzeti eredményjelentések és a 18. cikk (1) bekezdésében említett jelentések alapján a Bizottság közzéteszi és rendszeresen frissíti az egyes tagállamok által a következőkre vonatkozóan benyújtott nemzeti célokkal és célkitűzésekkel kapcsolatos információkat:

a) a nyilvános elektromos töltőpontok és elektromos töltőberendezések száma, külön-külön a könnyűgépjárműveknek szánt elektromos töltőpontok és a nehézgépjárműveknek szánt elektromos töltőpontok és töltőberendezések esetében, és a III. melléklet szerinti kategorizálásnak megfelelően;

b) a nyilvános hidrogéntöltő állomások száma;

c) a TEN-T törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat tengeri és belvízi kikötőiben a part menti villamosenergia-ellátáshoz létesített infrastruktúra;

d) a TEN-T törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat repülőterein az álló légi járművek villamosenergia-ellátásához létesített infrastruktúra;

e) a cseppfolyósítottmetán-töltőpontok száma a TEN-T törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat tengeri és belvízi kikötőiben;

f) a gépjárművek cseppfolyósított metánnal való töltésére szolgáló nyilvános töltőpontok száma;

g) a gépjárművek CNG-vel való töltésére szolgáló nyilvános töltőpontok száma;

h) egyéb alternatív üzemanyagok töltésére szolgáló elektromos töltőpontok és üzemanyagtöltő pontok a TEN-T törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat tengeri és belvízi kikötőiben;

i) egyéb alternatív üzemanyagok töltésére szolgáló elektromos töltőpontok és üzemanyagtöltő pontok a TEN-T törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat repülőterein;

j) a vasúti közlekedésben használt alternatív üzemanyagok töltésére szolgáló elektromos töltőpontok és üzemanyagtöltő pontok.

18. cikk

Az előrehaladás nyomon követése

(1) A tagállamok 2025. március 31-ig és azt követően minden évben március 31-ig – a III. mellékletben foglalt követelményeknek megfelelően – jelentést tesznek a Bizottságnak az előző év december 31-i állapot szerinti teljes összesített kimenő töltőteljesítményről, a nyilvános elektromos töltőpontok számáról, valamint a területükön nyilvántartásba vett akkumulátoros elektromos és hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek számáról.

(2) Az EUMSZ 258. cikkében előírt eljárás sérelme nélkül, amennyiben az e cikk (1) bekezdésében említett jelentésből vagy a Bizottság rendelkezésére álló bármely információból egyértelműen kiderül, hogy egy adott tagállam nem teljesítette az e rendelet 3. cikke (1) bekezdésében említett nemzeti célértékeit, a Bizottság erre vonatkozó megállapítást adhat ki, és ajánlhatja az érintett tagállamnak, hogy a nemzeti célértékek teljesítése érdekében hozzon korrekciós intézkedéseket. Az érintett tagállam a Bizottság megállapításainak kézhezvételétől számított három hónapon belül értesíti a Bizottságot:

a) az e rendelet 3. cikkének (1) bekezdésében meghatározott nemzeti célok elérése érdekében végrehajtani tervezett korrekciós intézkedésekről, beleértve minden olyan további intézkedést, amelyet a tagállam e célok elérése érdekében kíván végrehajtani; valamint

b) az intézkedések egyértelmű ütemtervéről, amely lehetővé teszi az e célok elérése felé tett éves előrehaladás értékelését.

Amennyiben a Bizottság kielégítőnek találja a korrekciós intézkedéseket, az érintett tagállam e korrekciós intézkedésekkel naprakésszé teszi a 15. cikkben említett legutóbbi nemzeti eredményjelentését, és azt benyújtja a Bizottságnak.

A Bizottság nyilvánosan hozzáférhetővé teszi ajánlásait, valamint az érintett tagállam korrekciós intézkedéseit és kiegészítő intézkedéseit.

19. cikk

A fogyasztók tájékoztatása

(1) Releváns, következetes és egyértelmű információkat kell rendelkezésre bocsátani a forgalomba hozott azon gépjárműveket illetően, amelyek rendszeresen feltölthetők.

Ezeket az információkat az alábbiak szerint kell elérhetővé tenni:

a) a gépjárművek használati utasításában és a gépjárműveken a gyártók által, e járművek forgalomba hozatalakor;

b) az elektromos töltőpontokon és az üzemanyagtöltő pontokon az elektromos töltőpontok és az üzemanyagtöltő pontok üzemeltetői által; valamint

c) gépjármű-kereskedésekben a forgalmazók által.

(2) Azt, hogy az e cikk (1) bekezdésének hatálya alá tartozó járművek és infrastruktúrák vagy üzemanyagok és járművek kompatibilisek-e, a II. melléklet 10.1. és 10.2. pontjában említett műszaki előírásokkal összhangban kell meghatározni.

Amennyiben az adott műszaki előírások grafikai jelre – többek között színkódrendszerre – hivatkoznak, a grafikai jelnek egyszerűnek és könnyen érthetőnek kell lennie.

Ezt a grafikai jelzést jól látható módon kell elhelyezni:

a) a töltőpontok üzemeltetői által az általuk üzemeltetett összes töltőpont megfelelő szívókábelein és azok töltőpisztolyain, az üzemanyagok forgalomba hozatalának időpontjától kezdődően;

b) a gyártó által azon gépjárművek üzemanyagtartályának betöltősapkáján vagy annak közvetlen közelében, amelyek esetében az adott üzemanyag használata ajánlott és kompatibilis, továbbá a gépjárművek használati utasításában, amennyiben az érintett gépjárműveket forgalomba hozták.

(3) Amennyiben az üzemanyagárakat üzemanyagtöltő állomáson tüntetik fel, a tagállamok biztosítják, hogy adott esetben – különösen a hidrogén esetében – a II. melléklet 10.3. pontjában említett, az alternatív üzemanyagok egységárának összehasonlítására vonatkozó közös módszertannak megfelelően, tájékoztatási céllal feltüntessék a megfelelő egységárak összehasonlítását.

(4) Olyan esetekben, amikor az európai szabványok valamely üzemanyag esetében úgy határoznak meg műszaki előírásokat, hogy nem terjednek ki az érintett szabványoknak való megfelelésre vonatkozó címkézési rendelkezésekre, vagy ha a címkézési rendelkezések nem hivatkoznak grafikai jelekre, a színkódrendszereket is beleértve, vagy ha a címkézési rendelkezések nem alkalmasak ezen rendelet céljainak teljesítésére, a Bizottság – az (1) és a (2) bekezdés egységes végrehajtásának céljából felhatalmazhatja az európai szabványügyi szervezetet arra, hogy kompatibilitási címkézési előírásokat dolgozzon ki.

A Bizottság – az európai szabványügyi szervezetet által az első albekezdésben említett meghatalmazás szerint kidolgozott kompatibilitási címkézési előírások alapján –végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza az összeegyeztethetőség tekintetében alkalmazandó grafikai jeleket, a színkódrendszereket is beleértve, az uniós piacon forgalomba hozott és – a Bizottság értékelése szerint – egynél több tagállamban az összes értékesítés 1 %-át elérő üzemanyagok tekintetében.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 23. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

(5) Amennyiben a vonatkozó európai szabványok címkézésre vonatkozó rendelkezéseit naprakésszé teszik, vagy új európai szabványokat dolgoznak ki az alternatív üzemanyagokra vonatkozóan, a címkézésre vonatkozó megfelelő követelményeket a vonatkozó végrehajtási jogi aktusok elfogadását követő 24 hónapon belül valamennyi elektromos töltőberendezésre és üzemanyagtöltő állomásra, valamint az említett vonatkozó végrehajtási jogi aktusok hatálybalépésétől kezdve valamennyi gépjárműre alkalmazni kell.

20. cikk

Adatszolgáltatás

(1) A tagállamok azonosítás-nyilvántartó szervezetet jelölnek ki. Az azonosítás-nyilvántartó szervezet 2025. április 14-ig egyedi azonosító kódokat ad ki és kezel azzal a céllal, hogy legalább az elektromos töltőpontok üzemeltetőit és a mobilitási szolgáltatókat azonosítani lehessen.

(2) A nyilvános elektromos töltőpontok és az alternatívüzemanyag-töltőpontok üzemeltetői vagy – a közöttük létrejött megállapodásoknak megfelelően – e töltőpontok tulajdonosai 2025. április 14-ig gondoskodnak statikus és dinamikus adatok rendelkezésre állásáról, amelyek az általuk üzemeltetett alternatívüzemanyag-infrastruktúrára, illetve az általuk nyújtott vagy költségmentesen kiszervezett, az említett infrastruktúrához szervesen kapcsolódó szolgáltatásokra vonatkoznak. A következő adattípusokat kell rendelkezésre bocsátani:

a) az általuk üzemeltetett, nyilvános elektromos töltőpontokra és egyéb alternatívüzemanyag-töltőpontokra vonatkozó statikus adatok:

   i. az elektromos töltőpontok és egyéb alternatívüzemanyag-töltőpontok földrajzi elhelyezkedése;

   ii. a csatlakozók száma;

   iii. a fogyatékossággal élő személyek számára fenntartott parkolóhelyek száma;

   iv. az elektromos töltőberendezés és az üzemanyagtöltő állomás tulajdonosának és üzemeltetőjének elérhetőségei;

   v. a nyitvatartási idő;

b) az általuk üzemeltetett, nyilvános elektromos töltőpontokra és nyilvános üzemanyagtöltő pontokra vonatkozó, további statikus adatok:

   i. legalább az elektromos töltőpont üzemeltetőjének azonosító kódjai;

   ii. a csatlakozó típusa;

   iii. áramtípus (egyenáram/váltóáram, AC/DC);

   iv. az elektromos töltőberendezés maximális kimenő teljesítménye (kW);

   v. az elektromos töltőpont maximális kimenő teljesítménye (kW);

   vi. a járműtípus kompatibilitása;

c) az általuk üzemeltetett, nyilvános elektromos töltőpontokra és egyéb alternatívüzemanyag-töltőpontokra vonatkozó dinamikus adatok:

   i. üzemállapot (üzemel/üzemen kívül);

   ii. rendelkezésre állás (használatban/használaton kívül);

   iii. eseti ár;

   iv. a szolgáltatott villamos energia 100 %-ban megújuló (igen/nem).

A c) pontban megállapított követelmények nem alkalmazandók azokra a nyilvános elektromos töltőpontokra, amelyeken nem kell fizetni az elektromos töltési szolgáltatásért.

(3) A nyilvános elektromos töltőpontok és az alternatívüzemanyag-töltőállomások üzemeltetői, vagy – a közöttük létrejött megállapodásoknak megfelelően – e pontok tulajdonosa létrehoz egy alkalmazási programinterfészt (API), amely ingyenes és korlátlan hozzáférést biztosít a (2) bekezdésben említett adatokhoz, és az adott API-ra vonatkozó információkat benyújtja a nemzeti hozzáférési pontoknak.

A nyilvános elektromos töltőpontok és a nyilvános üzemanyagtöltő pontok üzemeltetői és az adatfelhasználók közötti automatizált és egységes adatcsere lehetővé tétele érdekében az elektromos töltőpontok és az üzemanyagtöltő pontok üzemeltetőinek vagy – a közöttük létrejött megállapodásoknak megfelelően – az ilyen pontok tulajdonosának API-jának meg kell felelnie a Bizottság által a (6) bekezdésben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban meghatározott közös műszaki követelményeknek.

(4) A tagállamok 2024. december 31-ig biztosítják, hogy az e cikk (2) bekezdésében említett adatok nyílt és megkülönböztetésmentes alapon hozzáférhetők legyenek valamennyi adatfelhasználó számára nemzeti hozzáférési pontjukon keresztül, az (EU) 2022/670 felhatalmazáson alapuló rendelet ilyen adatokra vonatkozó rendelkezéseivel összhangban, továbbá az e cikk (7) bekezdésével összhangban esetlegesen elfogadott további kiegészítő előírásoknak megfelelően. Amennyiben a tagállamok a nemzeti hozzáférési pontjaik keretében összesítik az adatokat, ezeket az adatokat API-n keresztül egy közös európai hozzáférési pont rendelkezésére bocsáthatják.

(5) A Bizottság 2026. december 31-ig létrehoz egy közös európai hozzáférési pontot, amely adatátjáróként működik, és megkönnyíti a (2) bekezdésben említett adatokhoz a különböző nemzeti hozzáférési pontoktól való hozzáférést. A Bizottság – például egy erre a célra szánt weboldal létrehozásával – gondoskodik arról, hogy a közös európai hozzáférési pont könnyen hozzáférhető legyen és minden adatfelhasználó rendelkezésére álljon.

(6) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 22. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el, hogy:

a) módosítsa e cikk (2) bekezdését a nyilvános elektromos töltőpontokra és az alternatív üzemanyagok töltőállomásaira, illetve az ilyen infrastruktúrához szervesen kapcsolódó olyan szolgáltatásokra vonatkozó további adattípusok felvétele érdekében, amelyeket az infrastruktúra üzemeltetői a technológiai fejlődésre vagy a piacon elérhetővé tett új szolgáltatásokra tekintettel biztosítanak vagy kiszerveznek; valamint

b) kiegészítse e rendeletet egy olyan közös alkalmazási programinterfészre vonatkozó közös műszaki követelmények meghatározásával, amely lehetővé teszi a nyilvános elektromos töltőpontok, valamint az alternatív üzemanyagok és az adatfelhasználók töltőállomásainak üzemeltetői közötti automatizált és egységes adatcserét.

(7) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el az alábbiak meghatározására:

a) az (EU) 2022/670 felhatalmazáson alapuló rendeletben meghatározottakat kiegészítő előírások az e cikk (2) bekezdésében, illetve az e cikk (6) bekezdése alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban említett adatok rendelkezésre bocsátásának adatformátumára, gyakoriságára és minőségére vonatkozóan;

b) az ezen bekezdésben előírt adatok rendelkezésre állását és hozzáférhetőségét lehetővé tevő részletes eljárások.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 23. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

Ezek a végrehajtási jogi aktusok nem sérthetik a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvet ([32]) és az annak alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat és végrehajtási jogi aktusokat.

(8) A (6) és a (7) bekezdésben említett, felhatalmazáson alapuló, illetve végrehajtási jogi aktusok rendelkezéseiben észszerű átmeneti időszakot kell biztosítani, mielőtt az azokban foglalt rendelkezések vagy azok módosításai kötelezővé válnak az elektromos töltőpontok és alternatívüzemanyag-töltőpontok üzemeltetőire vagy tulajdonosaira nézve.

([32]) Az Európai Parlament és a Tanács 2010/40/EU irányelve (2010. július 7.) az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről (HL L 207., 2010.8.6., 1. o.).

21. cikk

Közös műszaki előírások

(1) A II. mellékletben meghatározott műszaki előírásokat alkalmazni kell.

(2) A Bizottság az 1025/2012/EU rendelet 10. cikkének megfelelően felkérheti az európai szabványügyi szervezeteket az e rendelet II. mellékletében említett azon területekre vonatkozó műszaki előírásokat meghatározó európai szabványok kidolgozására, amelyek tekintetében a Bizottság nem fogadott el közös műszaki előírásokat.

(3) A Bizottság a 22. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogad el a következő célokból:

a) a II. melléklet módosítása a benne felsorolt területekre vonatkozó műszaki előírások bevezetésével annak érdekében, hogy lehetővé váljon az elektromos töltőinfrastruktúra és az üzemanyagtöltő infrastruktúra teljes műszaki átjárhatósága a fizikai összeköttetések, a kommunikáció, valamint a csökkent mozgásképességű személyek e területekhez való hozzáférése tekintetében; valamint

b) a II. melléklet módosítása indokolatlan késedelem nélkül, de legkésőbb 12 hónappal a vonatkozó szabványok elfogadását követően, az említett mellékletben meghatározott műszaki előírásokban említett szabványokra való hivatkozások naprakésszé tételével.

(4) Amennyiben a (3) bekezdésben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat a meglévő infrastruktúrákra kell alkalmazni, e felhatalmazáson alapuló jogi aktusoknak az említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusokkal együtt az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak benyújtandó költség-haszon elemzésen kell alapulniuk.

(5) Amennyiben az üzemanyag műszaki előírásait meghatározó európai szabványokat a 19. cikk (4) bekezdésének második albekezdésében említett végrehajtási jogi aktus Bizottság általi elfogadását követően dolgozzák ki, és azok olyan rendelkezéseket tartalmaznak, amelyek címkézést írnak elő az érintett szabványoknak való megfelelés jelzésére és grafikus kifejezésekre való hivatkozás céljából, beleértve a színkódolási rendszereket is, a II. mellékletnek az e cikk (3) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokkal elfogadott módosításaiban fel kell tüntetni, hogy mely szabványokat vagy végrehajtási jogi aktusokat kell alkalmazni, és adott esetben hatályon kívül kell helyezni a vonatkozó végrehajtási jogi aktusokat.

(6) A II. melléklet a (3) bekezdésben említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusokkal elfogadott módosításainak észszerű átmeneti időszakokat kell tartalmazniuk az említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok által bevezetett vagy módosított műszaki előírások tekintetében, amely időszakokban az érintett infrastruktúra tekintetében ezek az előírások nem kötelező erejűek.

22. 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 felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott, a 20. és a 21. cikkben említett felhatalmazás ötéves időtartamra szól 2024. április 13-tól kezdődően. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 20. és a 21. cikkben 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 20 és 21. cikk 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 három hónappal meghosszabbodik.

23. cikk

Bizottsági eljárás

(1) A Bizottságot egy bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.

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

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

24. cikk

Jelentéstétel és felülvizsgálat

(1) E felülvizsgálat alátámasztására 2024. december 31-ig a Bizottság a nehézgépjárművekre vonatkozó technológiai és piaci érettségi jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. Az említett jelentésnek figyelembe kell vennie a piaci preferenciákra utaló kezdeti jeleket. Figyelembe veszi továbbá a technológiai fejlődést és az addig elért műszaki előírások fejleményeit, valamint a rövid távon várható fejleményeket, különös tekintettel az elektromos és egyéb töltési szabványokra és technológiákra, például a nagy teljesítményű töltési szabványokra és az elektromos útrendszerekre, valamint a folyékony hidrogén használatára.

A hidrogéntöltő állomások tekintetében a Bizottság a technológiai és piaci fejlemények fényében tovább értékeli a 6. cikkben említett követelményeket, az ezen állomások nagyobb kapacitás iránti igényét, a folyékony hidrogéntöltő infrastruktúrára vonatkozó célértékek meghatározásának szükségességét, valamint azt az időpontot, ameddig a TEN-T átfogó hálózat hidrogéntöltő állomásainak kiépítésére vonatkozó követelmények kiterjeszthetők.

(2) 2026. december 31-éig és azt követően ötévenként a Bizottság felülvizsgálja e rendeletet.

A felülvizsgálat során a Bizottság különösen a következő elemeket értékeli:

a) továbbra is relevánsak-e a 3. cikk 6) és (7) bekezdésében, valamint a 4. cikk (4) és (5) bekezdésében említett forgalmi küszöbértékek, tekintettel a hidrogénüzemű járművek és az akkumulátoros elektromos járművek részarányának az Unióban közlekedő teljes járműflottához viszonyított várható növekedésére;

b) továbbra is megfelelőek-e az 5. cikk (1) bekezdésében említett elektronikus fizetési eszközök;

c) a nyilvános elektromos töltőberendezések árképzési mechanizmusának működése, valamint az, hogy az 5. cikk (4) bekezdésében meghatározott árképzési összetevők egyértelmű és elégséges tájékoztatást nyújtanak-e a fogyasztóknak;

d) a 9. cikkben meghatározott bruttó tonnatartalom küszöbértékének lehetséges csökkentése, valamint e rendelet hatályának más hajótípusokra való esetleges kiterjesztése az egyéb vonatkozó uniós jogi aktusokban foglalt megfelelő kiigazításokat követően;

e) a hidrogén és az elektromos meghajtású légi közlekedés piacának jelenlegi állapota és jövőbeli fejlődése;

f) e rendelet hatásai a kibocsátásáthelyezés lehetősége és nagyságrendje tekintetében.

E felülvizsgálat részeként a Bizottság azt is értékeli, hogy e rendelet végrehajtása milyen mértékben valósította meg célkitűzéseit, és milyen mértékben befolyásolta a rendelet hatálya alá tartozó érintett ágazatok versenyképességét. A felülvizsgálat kiterjed az e rendelet és más vonatkozó uniós jogi aktusok közötti kölcsönhatásra is, meghatároz valamennyi olyan rendelkezést, amely naprakésszé tehető és egyszerűsíthető, valamint meghatározza az érintett ágazatokra nehezedő teljes költségnyomás csökkentése érdekében tett vagy meghozható lehetséges fellépéseket és intézkedéseket is. Az e rendelet hatékonyságára vonatkozó bizottsági elemzés részeként a felülvizsgálatnak ki kell terjednie arra is, hogy a rendelet milyen terhet ró a vállalkozásokra.

(3) A Bizottság adott esetben mérlegeli, hogy a felülvizsgálatot az e rendelet módosítására irányuló javaslattal egészítse-e ki, figyelembe véve a (2) bekezdésben említett értékelés eredményét.

25. cikk

Hatályon kívül helyezés

(1) A 2014/94/EU irányelv, valamint az (EU) 2019/1745 és az (EU) 2021/1444 felhatalmazáson alapuló rendelet 2024. április 13-tól hatályát veszti.

(2) A 2014/94/EU irányelvre való hivatkozásokat az e rendeletre történő hivatkozásoknak kell tekinteni, és a IV. mellékletben foglalt megfelelési táblázattal összhangban kell értelmezni.

26. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

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

Ezt a rendeletet 2024. április 13-tól kell alkalmazni.

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

Kelt Strasbourgban, 2023. szeptember 13-án.

az Európai Parlament részéről	*a Tanács részéről*
az elnök	*az elnök*
R. METSOLA	J. M. ALBARES BUENO

I. MELLÉKLET

Jelentéstétel

A rendelet 15. cikkének (1) bekezdésében említett nemzeti eredményjelentésben legalább a következő információknak kell szerepelniük:

1. célmeghatározás:

   a) a 2025., 2030. és 2035. év december 31-re vonatkozó előrejelzések a következő járművek elterjedése tekintetében:

      – külön-külön az akkumulátoros elektromos, a hálózatról tölthető hibrid elektromos és a hidrogénüzemű könnyűgépjárművek esetében,

      – külön-külön az akkumulátoros elektromos és a hidrogénüzemű nehézgépjárművek esetében;

   b) a 2025., a 2027., a 2030. és a 2035. év december 31-re kitűzött célok a következők tekintetében:

      – elektromos könnyűgépjárművek töltőinfrastruktúrája: a töltőberendezések száma és a kimenő teljesítmény (a töltőberendezések III. melléklet szerinti besorolása),

      – adott esetben a könnyűgépjárműveknek szánt nem nyilvános elektromos töltőberendezések fejlesztése,

      – elektromos nehézgépjárművek töltőinfrastruktúrája: a töltőberendezések száma és a kimenő teljesítmény,

      – adott esetben az elektromos nehézgépjárműveknek szánt nem nyilvános elektromos töltőberendezések fejlesztése,

      – hidrogéntöltő állomások: a hidrogéntöltő állomások száma, a hidrogéntöltő állomások kapacitása és a biztosított csatlakozók,

      – közúti cseppfolyósítottmetán-töltőállomások: a töltőállomások száma és az állomások kapacitása,

      – a TEN-T törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat tengeri kikötőiben található cseppfolyósítottmetán-töltőpontok, ideértve a helyszínt (kikötő) és a kikötőnkénti kapacitást,

      – part menti villamosenergia-ellátás a TEN-T törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat tengeri kikötőiben, ideértve a pontos helyszínt (kikötő) és a kikötőn belüli egyes létesítmények kapacitását,

      – part menti villamosenergia-ellátás a TEN-T törzshálózat és a TEN-T átfogó hálózat belvízi kikötőiben, ideértve a helyszínt (kikötő) és a kapacitást,

      – álló légi járművek villamosenergia-ellátása, létesítmények száma a TEN-T törzshálózat egyes repülőterein vagy a TEN-T átfogó hálózat egyes repülőterein,

      – adott esetben egyéb nemzeti célértékek és célok, amelyek tekintetében nem léteznek az Unió egészében alkalmazott kötelező nemzeti célértékek. A kikötőkben, repülőtereken és vasúti célra rendelkezésre álló alternatív üzemanyagok esetében be kell jelenteni a létesítmény helyét és kapacitását/méretét;

2. kihasználási arány: az 1. pont b) alpontja szerinti kategóriák esetében az infrastruktúra kihasználásának bejelentése;

3. az alternatív üzemanyagoknak a különböző közlekedési módok (közúti, vasúti, vízi és légi) tekintetében történő bevezetésére vonatkozóan bejelentett nemzeti célok teljesítésének szintje:

   – az 1. pont b) alpontjában említett infrastruktúra-kiépítési célértékek elérésének szintje valamennyi alkalmazható közlekedési mód esetében, különösen az elektromos töltőberendezések, az elektromos közúti rendszer (adott esetben), a hidrogéntöltő állomások, a tengeri és a belvízi kikötőkben biztosított, part menti villamosenergia-ellátás, a TEN-T törzshálózat tengeri kikötőiben történő cseppfolyósítottmetán-ellátás, a kikötőkben található egyéb alternatívüzemanyag-infrastruktúra, az álló légi járművek villamos energiával történő ellátása,

   – az elektromos töltőpontok esetében a köz- és magáninfrastruktúra arányának meghatározása,

   – alternatívüzemanyag-infrastruktúra kiépítése a városi csomópontokon belül;

4. azon esetek felülvizsgálata, amelyekben a tagállamok éltek a 3. cikk (6), (7) és (8) bekezdésében, a 4. cikk (6), (7) és (8) bekezdésében, valamint a 6. cikk (4) bekezdésében meghatározott eltérésekkel;

5. jogi intézkedések: tájékoztatás a jogi intézkedésekről, amelyek az alternatívüzemanyag-infrastruktúra kiépítését támogató jogalkotási, szabályozási és közigazgatási intézkedéseket foglalhatnak magukban, például építési engedélyeket, parkolóhelyekre vonatkozó engedélyeket, a vállalkozások környezeti teljesítményére vonatkozó tanúsítványt, valamint az elektromos töltőberendezések és az üzemanyagtöltő állomások engedélyeit;
6. tájékoztatás a nemzeti szakpolitikai keret végrehajtását támogató szakpolitikai intézkedésekről, ideértve a következőket:
   - alternatív üzemanyaggal hajtott közlekedési eszközök beszerzéséhez vagy alternatívüzemanyag-infrastruktúra építéséhez biztosított közvetlen ösztönzők,
   - adóösztönzők rendelkezésre állása alternatív üzemanyagokat használó közlekedési módok és a releváns infrastruktúra előmozdításához,
   - közbeszerzés, ezen belül közös közbeszerzés alkalmazása az alternatív üzemanyagok támogatására,
   - keresletoldali, nem pénzügyi ösztönzők, például preferenciális hozzáférés korlátozott területekhez, parkolási politika és elkülönített sávok;
7. a kiépítés és a gyártás állami támogatása, beleértve a következőket:
   - az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítésére elkülönített, alternatív üzemanyagok és közlekedési módok (közúti, vasúti, vízi és légi) szerint differenciált éves állami költségvetés,
   - az alternatív üzemanyag-technológiák gyártóüzemeinek támogatására elkülönített, alternatív üzemanyagok szerint differenciált éves állami költségvetés,
   - az alternatívüzemanyag-infrastruktúrák kiépítésének kezdeti szakaszában valamennyi speciális igény figyelembevétele;
8. kutatás, technológiafejlesztés és demonstráció (KTF+D): az alternatív üzemanyagokra irányuló KTF+D támogatására elkülönített éves állami költségvetés .

II. MELLÉKLET

Műszaki előírások

1. A közúti fuvarozáshoz biztosított villamosenergia-ellátásra vonatkozó műszaki előírások

1.1. Gépjárművek normál teljesítményű elektromos töltőpontjai:

– az elektromos járművek váltakozó áramú, normál teljesítményű elektromos töltőpontjait a kölcsönös átjárhatóság érdekében legalább az EN 62196-2:2017 szabvány szerinti csatlakozóaljzatokkal vagy 2. típusú gépjármű-csatlakozókkal kell felszerelni.

1.2. Gépjárművek nagy teljesítményű töltőpontjai:

– az elektromos járművek egyenáramú elektromos töltőpontjait a kölcsönös átjárhatóság érdekében legalább az EN 62196-3:2014 szabvány szerinti kombinált töltőrendszerű, „Combo 2" típusú csatlakozókkal kell felszerelni,

– az elektromos járművek váltakozó áramú, nagy teljesítményű elektromos töltőpontjait a kölcsönös átjárhatóság érdekében legalább az EN 62196-2:2017 szabvány szerinti 2. típusú csatlakozókkal kell felszerelni,

– az elektromos járművek egyenáramú elektromos töltőpontjait a kölcsönös átjárhatóság érdekében legalább az EN 62196-3:2014 szabvány szerinti kombinált töltőrendszerű, „Combo 2" típusú csatlakozókkal kell felszerelni.

1.3. L kategóriájú gépjárművek töltőpontjai:

a legfeljebb 3,7 kW teljesítményű L kategóriájú elektromos járművek számára fenntartott, nyilvános, váltakozó áramú elektromos töltőpontokat a kölcsönös átjárhatóság érdekében fel kell szerelni legalább az alábbiak egyikével:

a) az EN 62196-2:2017 szabvány szerinti csatlakozóaljzatok vagy 3A. típusú gépjármű-csatlakozók (3. módozatú töltéshez);

b) az IEC 60884-1:2002+A1:2006+A2:2013 szabvány szerinti csatlakozóaljzatok (1. vagy 2. módozatú töltéshez).

1.4. Elektromos buszok normál teljesítményű töltőpontjai és nagy teljesítményű töltőpontjai:

– az elektromos buszok váltakozó áramú, normál teljesítményű töltőpontjait és nagy teljesítményű töltőpontjait legalább az EN 62196-2:2017 szabvány szerinti 2. típusú csatlakozókkal kell felszerelni,

– az elektromos buszok egyenáramú, normál teljesítményű töltőpontjait és nagy teljesítményű töltőpontjait legalább az EN 62196-3:2014 szabvány szerinti kombinált töltőrendszerű, „Combo 2" típusú csatlakozókkal kell felszerelni.

1.5. Az EN 61851-23-1:2020 szabvány szerinti, a 4. üzemmódban az elektromos buszok vezetékes feltöltésére szolgáló automatizált kapcsolóeszközt legalább az EN 50696:2021 szabvány szerinti mechanikai és elektromos kapcsolódási pontokkal kell felszerelni a következők vonatkozásában:

– infrastruktúrára szerelt automatizált kapcsolóeszköz (ACD) (áramszedő),

– a jármű tetejére szerelt automatizált csatlakozóeszköz (ACD),

– a jármű alá szerelt automatizált csatlakozóeszköz (ACD),

– az infrastruktúrára szerelt és a jármű oldalához vagy tetejéhez csatlakozó automatizált csatlakozóeszköz (ACD).

1.6. Az elektromos nehézgépjárművek töltőcsatlakozóira (egyenáramú töltésére) vonatkozó műszaki előírások.

1.7. A személygépkocsik és az elektromos könnyűgépjárművek induktív statikus, vezeték nélküli töltésére vonatkozó műszaki előírások.

1.8. Az elektromos nehézgépjárművek induktív statikus, vezeték nélküli töltésére vonatkozó műszaki előírások.

1.9. A személygépkocsik és az elektromos könnyűgépjárművek induktív dinamikus, vezeték nélküli töltésére vonatkozó műszaki előírások.

1.10. Az elektromos nehézgépjárművek induktív dinamikus, vezeték nélküli töltésére vonatkozó műszaki előírások.

1.1.1. Az elektromos buszok induktív statikus, vezeték nélküli töltésére vonatkozó műszaki előírások.

1.1.2. Az elektromos buszok induktív dinamikus, vezeték nélküli töltésére vonatkozó műszaki előírások.

1.1.3. Az elektromos nehézgépjárművek áramszedővel történő dinamikus felső tápellátására szolgáló elektromos közúti rendszerre vonatkozó műszaki előírások.

1.1.4. A személygépkocsik, az elektromos könnyűgépjárművek és az elektromos nehézgépjárművek vezetősíneken keresztüli dinamikus földi áramellátására szolgáló elektromos közúti rendszerre vonatkozó műszaki előírások.

1.1.5. Az L kategóriájú elektromos járművek akkumulátorcseréjére vonatkozó műszaki előírások.

1.1.6. Amennyiben műszakilag kivitelezhető, az elektromos személygépkocsik és elektromos könnyűgépjárművek akkumulátorcseréjére vonatkozó műszaki előírások.

1.1.7. Amennyiben műszakilag kivitelezhető, az elektromos nehézgépjárművek akkumulátorcseréjére vonatkozó műszaki előírások.

1.1.8. A fogyatékossággal élő gépjárműhasználók hozzáférését biztosító elektromos töltőberendezésekre vonatkozó műszaki előírások.

2. Az elektromos járművek töltésével foglalkozó ágazaton belüli kommunikációra vonatkozó műszaki előírások

2.1. Az elektromos jármű és az elektromos töltőpont közötti kommunikációra (jármű–hálózat kommunikáció) vonatkozó műszaki előírások.

2.2. Az elektromos töltőpont és az elektromos töltőpont irányítási rendszere közötti kommunikációra (back-end kommunikáció) vonatkozó műszaki előírások.

2.3. Az elektromos töltőpont üzemeltetője, az elektromobilitás-szolgáltatók és az e-barangolási platformok közötti kommunikációra vonatkozó műszaki előírások.

2.4. Az elektromos töltőpont üzemeltetője és az elosztórendszer-üzemeltetők közötti kommunikációra vonatkozó műszaki előírások.

3. A közúti járművek hidrogénellátására vonatkozó műszaki előírások

3.1. A gépjárművek üzemanyagaként használt gáz-halmazállapotú hidrogén töltésére szolgáló kültéri hidrogéntöltő pontoknak meg kell felelniük legalább az EN 17127:2020 szabvány szerinti interoperabilitási követelményeknek.

3.2. A gépjárműveket kiszolgáló hidrogéntöltő pontokon kiadott hidrogén minőségi jellemzőinek meg kell felelniük az EN 17124:2022 szabvány szerinti követelményeknek. A szabvány a hidrogén minőségét biztosítani hivatott módszereket is leírja.

3.3. A töltési algoritmusnak meg kell felelnie az EN 17127:2020 szabvány szerinti követelményeknek.

3.4. Az EN ISO 17268:2020 szabvány szerinti tanúsítási eljárás befejezését követően a gépjárművek gáz-halmazállapotú hidrogénnel való töltésére szolgáló csatlakozóknak meg kell felelniük legalább ennek a szabványnak.

3.5. A nehézgépjárművek gáz-halmazállapotú (sűrített) hidrogént kiadó töltőállomásainak csatlakozóira vonatkozó műszaki előírások.

3.6. A nehézgépjárművek cseppfolyósított hidrogént kiadó töltőpontjainak csatlakozóira vonatkozó műszaki előírások.

4. A közúti fuvarozáshoz használt metánra vonatkozó műszaki előírások

4.1. A gépjárművek sűrített földgázzal (CNG) való töltésére szolgáló töltőpontoknak meg kell felelniük a 15 °C-on mért 20,0 MPa (200 bar) relatív üzemanyagtöltési-nyomásnak (töltőnyomásnak). Az EN ISO 16923:2018 szabványnak megfelelően engedélyezett a legfeljebb 26,0 MPA „hőmérsékletkompenzációs" üzemanyagtöltési-nyomás.

4.2. A csatlakozóprofilnak meg kell felelnie az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottsága által kiadott 110. számú előírásnak, amely az EN ISO 14469:2017 szabvány I. és II. részére vonatkozik.

4.3. A gépjárművek cseppfolyósítottmetán-töltőpontjainak meg kell felelniük az EN ISO 16924:2018 szabványban („Földgáz-töltőállomások – LNG-töltőállomások járművek üzemanyag-ellátására") meghatározott, a járműtartály megengedett legnagyobb üzemi nyomásánál alacsonyabb üzemanyagtöltési-nyomásnak. Ezenkívül a csatlakozóprofilnak meg kell felelnie az EN ISO 12617:2017 szabványnak („Közúti járművek – Cseppfolyósított földgáz [LNG] töltőcsatlakozó – 3,1 MPa csatlakozó").

5. A tengeri szállításhoz és a belvízi hajózáshoz biztosított villamosenergia-ellátásra vonatkozó műszaki előírások

5.1. A tengerjáró hajók részére biztosított nagyfeszültségű part menti villamosenergia-ellátásnak – a rendszerek kialakítását, üzembe helyezését és tesztelését is beleértve – meg kell felelnie legalább az IEC/IEEE 80005-1:2019/AMD1:2022 szabvány szerinti műszaki előírásoknak.

5.2. A nagyfeszültségű part menti csatlakozáshoz használt dugóknak, csatlakozóaljzatoknak és hajócsatlakozóknak meg kell felelniük legalább az IEC 62613-1:2019 szabvány szerinti műszaki előírásoknak.

5.3. A belvízi hajók part menti villamosenergia-ellátásának az energiaigények függvényében meg kell felelnie legalább az EN 15869-2:2019 vagy az EN 16840:2017 szabványnak.

5.4. A tengerjáró hajók part menti akkumulátortöltő pontjaira vonatkozó műszaki előírások, amelyek a tengerjáró hajók tekintetében rendelkeznek a villamosenergia-rendszerösszeköttetésről és a rendszerek átjárhatóságáról.

5.5. A belvízi hajók part menti akkumulátortöltő pontjaira vonatkozó műszaki előírások, amelyek a belvízi hajók tekintetében rendelkeznek a villamosenergia-rendszerösszeköttetésről és a rendszerek átjárhatóságáról.

5.6. A tengerjáró hajók automatizált part menti energiaellátó rendszerében és akkumulátortöltő rendszerében alkalmazott hajó–kikötő hálózat kommunikációs interfészre vonatkozó műszaki előírások.

5.7. A belvízi hajók automatizált part menti energiaellátó rendszerében és akkumulátortöltő rendszerében alkalmazott hajó–kikötő hálózat kommunikációs interfészre vonatkozó műszaki előírások.

5.8. Amennyiben műszakilag kivitelezhető, a belvízi hajók szárazföldi állomásokon történő akkumulátorcseréjére és töltésére vonatkozó műszaki előírások.

6. A tengeri szállításhoz és a belvízi közlekedéshez történő hidrogén-vételezésre vonatkozó műszaki előírások

6.1. A hidrogénüzemű tengerjáró hajók gáz-halmazállapotú (sűrített) hidrogénnel való töltésére szolgáló töltőpontokra és e hajók üzemanyag-vételezésére vonatkozó műszaki előírások.

6.2. A hidrogénüzemű belvízi hajók gáz-halmazállapotú (sűrített) hidrogénnel való töltésére szolgáló töltőpontokra és e hajók üzemanyag-vételezésére vonatkozó műszaki előírások.

6.3. A hidrogénüzemű tengerjáró hajók cseppfolyósított hidrogénnel való töltésére szolgáló töltőpontokra és e hajók üzemanyag-vételezésére vonatkozó műszaki előírások.

6.4. A hidrogénüzemű belvízi hajók cseppfolyósított hidrogénnel való töltésére szolgáló töltőpontokra és e hajók üzemanyag-vételezésére vonatkozó műszaki előírások.

7. A tengeri szállításhoz és a belvízi közlekedéshez történő metanol-vételezésre vonatkozó műszaki előírások

7.1. A metanolüzemű tengerjáró hajók metanollal való töltésére szolgáló töltőpontokra és e hajók üzemanyag-vételezésére vonatkozó műszaki előírások.

7.2. A metanolüzemű belvízi hajók metanollal való töltésére szolgáló töltőpontokra és e hajók üzemanyag-vételezésére vonatkozó műszaki előírások.

8. A tengeri szállításhoz és a belvízi közlekedéshez történő ammónia-vételezésre vonatkozó műszaki előírások

8.1. Az ammóniaüzemű tengerjáró hajók ammóniával való töltésére szolgáló töltőpontokra és e hajók üzemanyag-vételezésére vonatkozó műszaki előírások.

8.2. Az ammóniaüzemű belvízi hajók ammóniával való töltésére szolgáló töltőpontokra és e hajók üzemanyag-vételezésére vonatkozó műszaki előírások.

9. A tengeri szállításhoz és a belvízi hajózáshoz biztosított cseppfolyósítottmetán-töltőpontokra vonatkozó műszaki előírások

9.1. A cseppfolyósított gázokat ömlesztve szállító hajók építésére és felszerelésére vonatkozó nemzetközi szabályzat (IGC-szabályzat) hatálya alá nem tartozó tengerjáró hajók cseppfolyósítottmetán-töltőpontjainak meg kell felelniük legalább az EN ISO 20519:2017 szabványnak.

9.2. A belvízi hajók cseppfolyósítottmetán-töltőpontjainak kizárólag interoperabilitási célokból kell megfelelniük legalább az EN ISO 20519:2017 szabványnak (5.3.–5.7. rész).

10. Az üzemanyagok címkézésére vonatkozó műszaki előírások

10.1. A „Gépjármű-hajtóanyagok. A jármű-kompatibilitás azonosítása. A fogyasztó tájékoztatását szolgáló grafikai jelzések” feliratú címkének meg kell felelnie az EN 16942:2016+A1:2021 szabványnak.

10.2. A „Jármű- és infrastruktúrakompatibilitási azonosítás – Az elektromos járművek tápegységével kapcsolatos fogyasztói tájékoztatást szolgáló grafikai jel” feliratú címkének meg kell felelnie legalább az EN 17186:2019 szabványnak.

10.3. Az alternatív üzemanyagok egységárának az (EU) 2018/732 bizottsági végrehajtási rendeletben ([1]) meghatározott összehasonlítására vonatkozó közös módszertan.

10.4. A vasúti közlekedéshez biztosított elektromos töltőberendezésekre és hidrogéntöltő létesítményekre vonatkozó műszaki előírások.

([1]) A Bizottság (EU) 2018/732 végrehajtási rendelete (2018. május 17.) a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek megfelelően az alternatív üzemanyagok egységárának összehasonlítására vonatkozó közös módszertanról (HL L 123., 2018.5.18., 85. o.).

III. MELLÉKLET

Az elektromos járművek elterjedésére és a nyilvános elektromos töltőinfrastruktúra kiépítésére vonatkozó jelentéstételi követelmények

1. A tagállamoknak az elektromos járművek elterjedéséről szóló jelentéseikben az alábbi kategóriákat kell feltüntetniük:
   - akkumulátoros elektromos járművek, külön-külön az M_1, N_1, $M_{2/3}$ és $N_{2/3}$ kategória esetében,
   - hálózatról tölthető hibrid járművek, külön-külön az M_1, N_1, $M_{2/3}$ és $N_{2/3}$ kategória esetében.

2. A tagállamoknak a nyilvános elektromos töltőpontok kiépítéséről szóló jelentéseikben az alábbi kategóriákat kell feltüntetniük:

Kategória	Alkategória	Maximális kimenő teljesítmény	Az e rendelet 2. cikke szerinti fogalommeghatározás
1. kategória (AC)	Lassú váltakozó áramú (AC) elektromos töltőpont, egyfázisú	P < 7,4 kW	Normál teljesítményű elektromos töltőpont
	Közepes sebességű váltakozó áramú (AC) elektromos töltőpont, háromfázisú	7,4 kW ≤ P ≤ 22 kW	
	Gyors váltakozó áramú (AC) elektromos töltőpont, háromfázisú	P > 22 kW	Nagy teljesítményű elektromos töltőpont
2. kategória (DC)	Lassú egyenáramú (DC) töltőpont	P < 50 kW	
	Gyors egyenáramú (DC) töltőpont	50 kW ≤ P < 150 kW	
	1. szint – Ultragyors egyenáramú (DC) töltőpont	150 kW ≤ P < 350 kW	
	2. szint – Ultragyors egyenáramú (DC) töltőpont	P ≥ 350 kW	

3. A könnyűgépjárműveknek és a nehézgépjárműveknek szánt nyilvános elektromos töltőinfrastruktúra tekintetében a következő adatokat kell külön-külön megadni:
   - a töltőpontok száma, amelyet a 2. pont szerinti kategóriák mindegyike esetében be kell jelenteni,
   - a töltőberendezések száma, amelyet a 2. pont szerinti kategóriák mindegyike esetében be kell jelenteni,
   - az elektromos töltőberendezések összesített kimenő teljesítménye.

IV. MELLÉKLET

Megfelelési táblázat

2014/94/EU irányelv	Ez a rendelet
1. cikk	1. cikk
2. cikk	2. cikk
3. cikk	14. cikk
4. cikk	3., 4., 5., 9. és 10. cikk
5. cikk	6. cikk
-	7. cikk
6. cikk	8. és 11. cikk
-	12. cikk
-	13. cikk
7. cikk	19. cikk
8. cikk	22. cikk
9. cikk	23. cikk
10. cikk	15., 16. és 24. cikk
-	17. cikk
-	18. cikk
-	20. cikk
-	21. cikk
-	25. cikk
11. cikk	-
12. cikk	26. cikk
13. cikk	-
I. melléklet	I. melléklet
II. melléklet	II. melléklet
-	III. melléklet

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2023/1805 RENDELETE

(2023. szeptember 13.)

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 ([1]),

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

rendes jogalkotási eljárás keretében ([2]),

mivel:

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

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

([1]) HL C 152., 2022.4.6., 145. o.

([2]) Az Európai Parlament 2023. július 11-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2023. július 25-i határozata.

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

(3) A „Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása” című, 2020. december 9-i bizottsági közleményt kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum szerint más szállítási módokhoz képest a tonnakilométerenkénti szén-dioxid-hatékonyság tekintetében továbbra is a tengeri szállítás a leghatékonyabb szállítási mód. Ugyanakkor az Európai Gazdasági Térség kikötőibe irányuló vagy onnan kiinduló hajóforgalom a szállításból származó teljes uniós szén-dioxid-kibocsátás mintegy 11 %-áért és az összes uniós szén-dioxid-kibocsátás 3–4 %-áért felelős. Ha nem kerül sor további intézkedésre, a tengeri szállításból származó szén-dioxid-kibocsátás várhatóan növekedni fog. Az (EU) 2021/1119 európai parlamenti és tanácsi rendeletben ([4]) foglaltaknak megfelelően valamennyi uniós gazdasági ágazatnak hozzá kell járulnia ahhoz, hogy az üvegházhatású gázok (a továbbiakban: ÜHG) kibocsátása legkésőbb 2050-ig gyors ütemben nulla nettó kibocsátásra csökkenjen. Ezért elengedhetetlen, hogy az Unió megfelelő pályát határozzon meg a tengeri szállítási ágazat gyors ökológiai átállásához, amely hozzájárulna az Unió által a zöld technológiák, szolgáltatások és megoldások terén betöltött globális vezető szerep fenntartásához és további előmozdításához, valamint a kapcsolódó értékláncokon belüli munkahelyteremtés további ösztönzéséhez, a versenyképesség fenntartása mellett.

(4) Az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezménye keretében elfogadott Párizsi Megállapodás ([5]) (a továbbiakban: a Párizsi Megállapodás) szerinti uniós éghajlat-politikai kötelezettségvállalás fokozása érdekében az (EU) 2021/1119 rendelet azt célozza, hogy 2030-ra az 1990-es szintekhez képest legalább 55 %-kal csökkenjen az ÜHG-kibocsátás (az elnyelések levonása utáni kibocsátás), és elindítja az Uniót azon az úton, hogy legkésőbb 2050-re klímasemlegessé váljon. Ezen túlmenően különböző kiegészítő szakpolitikai eszközökre van szükség a fenntartható módon előállított megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok használatának előmozdításához és felgyorsításához, többek között a tengeri szállítási ágazatban is, a technológiai semlegesség elvének tiszteletben tartása mellett. A szükséges technológia fejlesztésének és bevezetésének 2030-ig meg kell kezdődnie a későbbi, sokkal gyorsabb változásokra való felkészülés érdekében. Alapvető fontosságú továbbá az innováció előmozdítása és a kialakulóban lévő és jövőbeli innovációk – például a kialakulóban lévő alternatív tüzelőanyagok, a környezettudatos tervezés, a bioalapú anyagok, a szélmeghajtás és a széllel segített meghajtás – kutatásának támogatása.

(5) A megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagokra, valamint helyettesítő energiaforrásokra való átállással összefüggésben az uniós tengeri szállítási piacon alapvetően fontos biztosítani a megfelelő működést és a tisztességes versenyt a tengeri hajózásban használatos és a társaságok, valamint az üzemeltetők költségeinek jelentős részét kitevő tüzelőanyagok tekintetében. A szakpolitikai intézkedéseknek ezért költséghatékonynak kell lenniük. A tagállamok tüzelőanyag-szükségletei közötti különbségek jelentősen befolyásolhatják a hajóüzemeltetők gazdasági teljesítményét, és negatív hatást gyakorolhatnak a piaci versenyre. A hajózás nemzetközi jellege miatt a hajóüzemeltetők könnyen vételezhetnek nagy mennyiségű tüzelőanyagot harmadik országokban és azt könnyen szállíthatják, ami hozzájárulhat annak kockázatához is, hogy az uniós kikötők versenyképessége csökken a nem uniós kikötőkkel szemben. Az említett helyzet kibocsátásáthelyezéshez vezethet, és káros hatással lehet az ágazat versenyképességére, ha a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok rendelkezésre állását a tagállamok joghatósága alá tartozó tengeri kikötőkben nem kísérik az ezek felhasználására vonatkozó olyan követelmények, amelyek a tagállamok joghatósága alá tartozó tengeri kikötőkbe érkező és onnan induló valamennyi hajóra vonatkoznak. Következésképpen e rendeletnek intézkedéseket kell megállapítania annak biztosítására, hogy a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagoknak a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok piacán történő térnyerése tisztességes versenyfeltételek mellett valósuljon meg az uniós tengeri szállítási piacon.

(6) A tengeri szállítási ágazatban erős a nemzetközi verseny. A lobogó szerinti államok szabályozási terhei közötti jelentős különbségek pedig gyakran vezettek olyan nemkívánatos gyakorlatokhoz, mint a hajók átlobogózása. Az ágazat eredendően globális jellege hangsúlyozza a lobogósemleges megközelítés és a kedvező szabályozási környezet fontosságát, amelyek segítenék az új beruházások vonzását, valamint az uniós kikötők, a hajótulajdonosok és a hajóüzemeltetők versenyképességének megőrzését.

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

([5]) HL L 282., 2016.10.19., 4. o.

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

(8) Alapvető fontosságú, hogy a Bizottság és a tagállamok illetékes hatóságai folyamatosan biztosítsák, hogy igazgatási eljárásaik tükrözzék a bevált gyakorlatokat, valamint, hogy intézkedéseket hozzanak az ágazati jogszabályok közötti összhang biztosítása, azok megkettőzésének elkerülése, továbbá e rendelet érvényesítésének egyszerűsítése érdekében, ezáltal minimálisra csökkentve a hajótulajdonosokra, a hajóüzemeltetőkre, a kikötőkre és a hitelesítőkre nehezedő adminisztratív terheket.

(9) A szükséges mértékű jogbiztonság és beruházási biztonság biztosítása érdekében e rendeletnek összhangban kell lennie az (EU) 2023/1804 európai parlamenti és tanácsi rendelettel ([6]), az (EU) 2023/959 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel ([7]), továbbá egy, az (EU) 2018/2001 európai parlamenti és tanácsi irányelvnek ([8]), az (EU) 2018/1999 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek ([9]) és a 98/70/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek ([10]) a megújuló energia előmozdítása tekintetében történő módosításáról, valamint az (EU) 2015/652 tanácsi irányelv ([11]) hatályon kívül helyezéséről szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvvel, valamint az energiatermékek és a villamos energia uniós adóztatási keretének átszervezéséről szóló tanácsi irányelvvel (átdolgozás). A fenti jogszabályokkal való összhang olyan koherens jogszabályi keretet biztosítana a tengeri szállítási ágazat számára, amely hozzájárulna a fenntartható alternatív tüzelőanyagok előállításának jelentős növeléséhez, biztosítaná a szükséges infrastruktúra kiépítését, és ösztönözné ezen üzemanyagok használatát a hajók egyre növekvő hányadában.

(10) Az (EU) 2017/352 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([12]) 15. cikkének (2) bekezdése értelmében a kikötőt üzemeltető szervnek, a kikötőhasználóknak és a többi érdekelt félnek konzultálniuk kell a kikötői szolgáltatások rendelkezésre állásának koordinálása érdekében a kikötőkben tervezett és kiépített alternatív tüzelőanyag-kínálat, valamint az említett kikötőkbe befutó hajók által várhatóan támasztott kereslet tekintetében.

([6]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/1804 rendelete (2023. szeptember 13.) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről, valamint a 2014/94/EU irányelv hatályon kívül helyezéséről (lásd e Hivatalos Lap 1. oldalát).

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

([8]) 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.).

([9]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1999 rendelete (2018. december 11.) az energiaunió és az éghajlat-politika irányításáról, valamint a 663/2009/EK és a 715/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet, a 94/22/EK, a 98/70/EK, a 2009/31/EK a 2009/73/EK, a 2010/31/EU, a 2012/27/EU és a 2013/30/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv, a 2009/119/EK és az (EU) 2015/652 tanácsi irányelv módosításáról, továbbá az 525/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 328., 2018.12.21., 1. o.).

([10]) Az Európai Parlament és a Tanács 98/70/EK irányelve (1998. október 13.) a benzin és a dízelüzemanyagok minőségéről, valamint a 93/12/EGK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 350., 1998.12.28., 58. o.).

([11]) A Tanács (EU) 2015/652 irányelve (2015. április 20.) a benzin és a dízelüzemanyagok minőségéről szóló 98/70/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv szerinti számítási módszerek és jelentéstételi követelmények meghatározásáról (HL L 107., 2015.4.25., 26. o.).

([12]) 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.).

(11) Az e rendeletben lefektetett szabályokat megkülönböztetésmentes módon kell alkalmazni a hajók tekintetében, függetlenül attól, hogy azok milyen lobogó alatt közlekednek. A tengeri szállításra vonatkozó uniós és nemzetközi szabályokkal való összhanggal összefüggő okok miatt, valamint az adminisztratív terhek csökkentése érdekében ezt a rendeletet az 5 000 bruttó tonnatartalom (a továbbiakban: BT) feletti hajókra kell alkalmazni, de azt nem kell alkalmazni a hadihajókra, a haditengerészeti segédhajókra, a halász- és halfeldolgozó hajókra, a kezdetleges építésű, fából készült hajókra, a mechanikus meghajtás nélküli hajókra és a nem kereskedelmi célokra használt, kormányzati hajókra. Az 5 000 BT feletti hajók az (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([13]) értelmében a kikötőkbe befutó összes hajónak ugyan mindössze a mintegy 55 %-át teszik ki, ezek felelősek a tengeri szállítási ágazatból származó szén-dioxid-kibocsátás mintegy 90 %-áért. A Bizottságnak rendszeresen újra kell értékelnie a helyzetet e rendelet hatályának az 5 000 BT alatti hajókra történő esetleges kiterjesztése céljából.

(12) Azoknak a tagállamoknak, amelyek nem rendelkeznek területükön tengeri kikötővel, akkreditált hitelesítőkkel, a lobogójuk alatt közlekedő, e rendelet hatálya alá tartozó hajóval, és amelyek nem minősülnek az e rendelet értelmében vett, igazgatásért felelős államnak, semmilyen intézkedést nem kell tenniük e rendelet vonatkozó rendelkezéseit illetően, ameddig az említett körülmények fennállnak.

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

(14) A szigeti régiók sajátos helyzetének az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 174. cikkében hangsúlyozott figyelembevétele céljából, továbbá annak érdekében, hogy megmaradjanak az Unió szigetei és peremterületei, valamint központi régiói közötti összeköttetések, átmeneti mentességeket kell engedélyezni olyan utak esetében, amelyeket üdülőhajóktól eltérő személyhajók bonyolítanak le valamely tagállam joghatósága alá tartozó, útiterv szerinti kikötő, valamint ugyanazon tagállamnak a joghatósága alá tartozó olyan, útiterv szerinti kikötő között, amely egy 200 000 főnél kevesebb állandó lakossal bíró szigeten található.

(15) Tekintettel az Unió legkülső régióinak sajátos jellemzőire és korlátaira, kiváltképp távoli fekvésükre és szigetjellegükre, különleges figyelmet kell fordítani a tengeri szállítás általi megközelíthetőségük és hatékony összeköttetéseik megőrzésére. Az e rendelet hatálya alá tartozó hajók tekintetében ezért e rendelet hatályának az egy legkülső régióban található, útiterv szerinti kikötőből kiinduló vagy oda irányuló utak esetében csak a felhasznált energia felére kell kiterjednie. Ugyanezen okok miatt átmeneti mentességeket kell engedélyezni egy legkülső régióban található, útiterv szerinti kikötő, valamint egy legkülső régióban található, másik útiterv szerinti kikötő közötti utakra, valamint a hajók által az adott legkülső régióban található, útiterv szerinti kikötőkben való tartózkodásuk során felhasznált energia tekintetében.

([13]) 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.).

(16) Azok a tagállamok, amelyeknek egyetlen másik tagállammal sincs közös szárazföldi határuk, kiváltképpen rá vannak utalva az Unió többi részével való tengeri összeköttetésükre, különösen azért, hogy fenntartsák polgáraik számára a szükséges összekapcsoltságot. Az ilyen tagállamoknak közszolgáltatási szerződésekre vagy közszolgáltatási kötelezettségekre kell támaszkodniuk a személyhajók révén megvalósuló összekapcsoltság fenntartására irányuló cél elérése érdekében. Ideiglenes mentességet kell engedélyezni annak érdekében, hogy a tagállamok eleget tehessenek annak a sürgető szükségnek, hogy általános gazdasági érdekű szolgáltatást nyújtsanak, valamint biztosítsák az összekapcsoltságot és a gazdasági, társadalmi és területi kohéziót.

(17) Azon az általános lehetőségen túlmenően, hogy a tagállamok mentesíthetik a 200 000 főnél kevesebb állandó lakossal rendelkező szigetekre irányuló, üdülőhajóktól eltérő személyhajók által teljesített utakat, hasonló mentességet kell biztosítani a szigetekre irányuló, közszolgáltatási szerződés keretében vagy közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó belföldi utak tekintetében is. Az ilyen szerződéseket és kötelezettségeket a tagállamok azért hozták létre, hogy biztosítsák a szigeti régiók megfizethető áron elérhető, megfelelő szintű összekapcsoltságát, amely piaci erők révén egyébként nem lenne megvalósítható. A tagállamokat fel kell jogosítani arra, hogy a közszolgáltatási szerződések vagy a közszolgáltatási kötelezettségek létrejöttére vonatkozó feltételek fenntartása, valamint az érintett sziget folyamatos összekapcsoltságának, valamint gazdasági, társadalmi és területi kohéziójának biztosítása érdekében ideiglenesen mentesítsék az ugyanazon tagállam kontinentális területe és valamely szigete között személyhajók által teljesített ilyen utakat.

(18) A 3577/92/EGK tanácsi rendelet ([14]) 2. cikkének 1. pontja előírja, hogy a Ceutában és Melillában található kikötőket ugyanúgy kell kezelni, mint a szigeti kikötőket. Bár jellegüknél fogva nem szigeti kikötők, az afrikai kontinensen való földrajzi elhelyezkedésük és a Spanyolországgal való szárazföldi összeköttetés hiánya azt jelenti, hogy a kontinentális Európához és különösen Spanyolországhoz viszonyítva ezek a kikötők a szigeti kikötőkhöz hasonlíthatók. Ezért Ceutát és Melillát szigeti kikötőknek kell tekinteni a valamely tagállam kontinentális területe és a joghatósága alá tartozó szigetek közötti tengeri kabotázsra vonatkozó ideiglenes mentesség tekintetében.

(19) A jeges viszonyok melletti hajózás, különösen a Balti-tenger északi részén, valamint a jeges viszonyok melletti hajózásra alkalmas hajók műszaki tulajdonságai további költségeket okoznak a tengeri szállítás számára, és e rendelet az ilyen költségek további növekedését eredményezheti. A jeges viszonyok melletti hajózásra alkalmas hajóknak a jeges viszonyok melletti hajózásból, illetve a műszaki tulajdonságaikból eredő ilyen többletköltségeit csökkenteni kell az egyenlő versenyfeltételek fenntartása érdekében. A társaságok számára ezért engedélyezni kell, hogy a jeges viszonyok melletti hajózásra alkalmas hajók fedélzetén korlátozott, kiigazított energiamennyiséget alkalmazhassanak. Ezen túlmenően e rendeletnek korlátozott ideig lehetővé kell tennie, hogy a jeges viszonyok melletti hajózás során felhasznált többletenergia egy részére mentesség vonatkozzon azokban a meghatározott időszakokban, amikor a jeges viszonyok melletti hajózásra alkalmas hajók a jeges vizeken történő hajózásra jellemző feltételekkel szembesülnek. E célból ki kell dolgozni egy ellenőrizhető módszertant, amely lehetővé teszi a mentesített energia részarányának és a jeges viszonyok között történő hajózás tényleges feltételeinek megfeleltetését. Az említett intézkedés esetleges meghosszabbításának céljából a Bizottságnak újra kell értékelnie az ilyen módszertant, különösen a jeges viszonyok melletti hajózás távolságainak és többlet-energiaigényének bejelentéséhez szükséges adatok nyomon követése megbízhatóságának fényében.

(20) Az e rendeletnek való megfelelés biztosításáért felelős jogalanynak a hajótulajdonosként meghatározott társaságnak vagy bármely más olyan szervezetnek vagy személynek – például az igazgatónak vagy a hajót személyzet nélkül bérlő személynek – kell lennie, amely, illetve aki a hajótulajdonostól átvállalta a hajó üzemeltetésének felelősségét, és amely, illetve aki e felelősség átvállalásával beleegyezett abba, hogy átveszi a hajók biztonságos üzemeltetéséről és a környezetszennyezés megelőzéséről szóló – az Unióban a 336/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel ([15]) végrehajtott – nemzetközi szabályzat által előírt valamennyi kötelezettséget és felelősséget. A társaság e rendelet szerinti fogalommeghatározása összhangban van a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (a továbbiakban: IMO) által 2016-ban létrehozott globális adatgyűjtési rendszerrel.

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

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

(21) Az új tüzelőanyagok és energetikai megoldások kifejlesztése és bevezetése koordinált megközelítést tesz szükségessé a kínálatnak, a keresletnek és a megfelelő elosztási infrastruktúra biztosításának összehangolása érdekében. A jelenlegi uniós szabályozási keret részben ugyan már foglalkozik az üzemanyag-előállítással az (EU) 2018/2001 irányelv, az üzemanyag-elosztással pedig a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv ([16]) keretében, olyan eszközre is szükség van, amely növeli a tengeri hajózásban használatos megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok iránti keresletet.

(22) Az olyan eszközök, mint a szén-dioxid-árazás vagy a tevékenység szén-dioxid-intenzitására vonatkozó célok elősegítik ugyan az energiahatékonyság javítását, nem alkalmasak arra, hogy rövid és középtávon jelentős elmozdulást eredményezzenek a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok felé. Olyan egyedi szabályozási megközelítésre van ezért szükség, amely kifejezetten a tengeri hajózásban használatos megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok, valamint a helyettesítő energiaforrások – mint például a szél- vagy a villamos energia – bevezetésére irányul.

(23) A tengeri hajózásban használatos megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok iránti kereslet ösztönzésére irányuló szakpolitikai beavatkozásnak célorientáltnak kell lennie, és tiszteletben kell tartania a technológiasemlegesség elvét. Ennek megfelelően a hajók által a fedélzeten felhasznált energia ÜHG-intenzitására vonatkozóan határértékeket kell megállapítani anélkül, hogy előírás lenne bármilyen konkrét tüzelőanyag vagy technológia használata. Az ilyen határértékeket egy, a hajók fedélzetén 2020-ban felhasznált energia azon, flottaszintű átlagos ÜHG-intenzitásának megfelelő referenciaértékhez viszonyítva kell meghatározni, amelyet az (EU) 2015/757 rendelet keretében nyomon követett és jelentett adatok alapján, valamint az e rendelet I. és II. mellékletében meghatározott módszertan és alapértelmezett értékek alapján állapítottak meg.

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

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

([16]) 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.).

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

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

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

(29) A tengeri szállítást szolgáló új tüzelőanyagok és energetikai megoldások kifejlesztéséhez és bevezetéséhez kapcsolódó hosszú átfutási idők, illetve a hajók hosszú, tipikusan 25–30 év közötti átlagos élettartama gyors fellépést, valamint olyan egyértelmű és kiszámítható hosszú távú szabályozási keret kialakítását teszik szükségessé, amely valamennyi érintett fél számára megkönnyíti a tervezést és a beruházásokat. Az ilyen szabályozási keret megkönnyíti majd a tengeri szállításban használatos új tüzelőanyagok és energetikai megoldások kifejlesztését és bevezetését, valamint ösztönözni fogja az érdekelt felek beruházásait. Az ilyen szabályozási keretnek emellett 2050-ig meg kell határoznia a hajók által a fedélzeten felhasznált energia ÜHG-intenzitásának a határértékeit. Az említett határértékeknek idővel ambiciózusabbá kell válniuk, hogy tükrözzék a tengeri hajózásban használatos megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok területén várható technológiai fejlődést és megnövekedett termelést.

(30) E rendeletnek meg kell határoznia a hajó által a fedélzetén felhasznált energia éves átlagos ÜHG-intenzitásának kiszámításához alkalmazandó módszertant és képletet. Az említett képletnek a hajók által bejelentett tüzelőanyag-fogyasztáson kell alapulnia, és figyelembe kell vennie a felhasznált tüzelőanyagok vonatkozó kibocsátási tényezőit is. A módszertannak tükröznie kell a helyettesítő energiaforrások, például a szél- vagy a villamos energia használatát is.

(31) Annak érdekében, hogy teljesebb képet lehessen biztosítani a különböző energiaforrások környezeti teljesítményéről, a tüzelőanyagok ÜHG-teljesítményét a „kúttól a hajócsavarig" terjedő alapon kell értékelni, figyelembe véve az energiatermelés, -szállítás és -elosztás, valamint a fedélzeti energiafelhasználás hatásait is. Ennek célja az olyan technológiák és előállítási módok ösztönzése, amelyek a meglévő hagyományos tüzelőanyagokhoz képest alacsonyabb ÜHG-lábnyomot és tényleges előnyöket biztosítanak.

(32) A tengeri hajózásban használatos megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagoknak a „kúttól a hajócsavarig" terjedő teljesítményét olyan alapértelmezett vagy tényleges és tanúsított kibocsátási tényezők alkalmazásával kell megállapítani, amelyek a „kúttól a tartályig" és a „tartálytól a hajócsavarig" terjedő kibocsátásokra vonatkoznak. E rendelet céljából a fosszilis tüzelőanyagoknak kizárólag az alapértelmezett „kúttól a tartályig" számított kibocsátási tényezőit és az alapértelmezett „tartálytól a hajócsavarig" számított szén-dioxid-kibocsátási tényezőit lehet felhasználni.

(33) Az új ÜHG-kibocsátáscsökkentési technológiákkal – például a fedélzeti szén-dioxid-leválasztással – kapcsolatos technológiai fejlődés esetén a Bizottságnak meg kell vizsgálnia annak lehetőségét, hogy az I. mellékletben meghatározott ÜHG-intenzitás és a IV. mellékletben meghatározott megfelelési egyenleg képletekben tükröződjön az ilyen technológiák hozzájárulása a közvetlen ÜHG-kibocsátásnak a hajók fedélzetén megvalósuló csökkentéséhez.

(34) Az összességében véve alacsonyabb ÜHG-lábnyommal rendelkező energiaforrások használatának előmozdításához a legrelevánsabb ÜHG-kibocsátásokra (CO_2, CH_4 és N_2O) kiterjedő átfogó megközelítésre van szükség. A metán és a nitrogén-oxidok globális felmelegedési potenciáljának tükrözése érdekében az e rendeletben meghatározott határértéket ezért „szén-dioxid-egyenértékben" kell kifejezni.

(35) A megújuló energiaforrások és az alternatív meghajtás, például a szél- és napenergia használata jelentősen csökkenti a hajó teljes energiafelhasználásának ÜHG-intenzitását. Az említett energiaforrások pontos mérésének és számszerűsítésének nehézsége (az energiafelhasználás időszakossága, a meghajtásként történő közvetlen átvitel stb.) nem akadályozhatja meg ezeknek az energiaforrásoknak a figyelembevételét a hajó teljes energiafelhasználásában, mégpedig a hajó megfelelési egyenlegéhez való hozzájárulásuk közelítésének megállapítása révén.

(36) A hajók által a kikötőkben okozott légszennyezés (kén-oxidok, nitrogén-oxidok és lebegő részecskék) jelentős aggodalomra ad okot a part menti területek és a kikötővárosok számára. Ezért konkrét és szigorú kötelezettségeket kell előírni a rakparthoz kikötött hajók kibocsátásainak csökkentése érdekében.

(37) Az infrastruktúra hatékonyságának biztosítása és a meg nem térülő eszközök kockázatának elkerülése érdekében a kikötők számára az (EU) 2023/1804 rendeletben előírt, a part menti villamosenergia-ellátás biztosítására vonatkozó kötelezettséget ki kell egészíteni az e rendeletben meghatározott azon kapcsolódó kötelezettséggel, hogy a rakparthoz kikötött hajók csatlakozzanak a part menti villamosenergia-ellátási infrastruktúrához.

(38) A part menti villamosenergia-ellátás használata csökkenti a hajók által okozott légszennyezést, valamint a tengeri szállításból származó ÜHG-kibocsátás mennyiségét. A part menti villamosenergia-ellátás a hajók rendelkezésére álló, egyre tisztább energiaellátást jelent, tekintettel a megújuló és nem fosszilis energiaforrások növekvő részarányaira az uniós villamosenergia-szerkezetben. Amíg a 2014/94/EU irányelv kizárólag a part menti villamosenergia-ellátási csatlakozási pontokra vonatkozóan tartalmaz rendelkezést, az e technológia iránti kereslet és ennek következtében az ilyen technológia bevezetése továbbra is korlátozott maradt. Ezért külön szabályokat kell megállapítani annak érdekében, hogy a konténerszállító hajók és a személyhajók számára kötelezővé váljon a part menti villamosenergia-ellátás használata, ugyanis az (EU) 2015/757 rendelet keretében 2018-ban gyűjtött adatok szerint a rakparthoz kikötés alatt ezekből a hajókategóriákból származik hajónként a legnagyobb mennyiségű kibocsátás.

(39) A part menti villamosenergia-ellátás mellett más technológiák is egyenértékű környezeti előnyökkel járhatnak a kikötőkben. Amennyiben egy alternatív technológia használata bizonyítottan egyenértékű a part menti villamosenergia-ellátás használatával, a hajót mentesíteni kell a part menti villamosenergia-ellátás használatának kötelezettsége alól.

(40) Különböző part menti villamosenergia-ellátási projekteket és megoldásokat teszteltek a horgonyzóhelyen horgonyzó hajók számára, de jelenleg nem áll rendelkezésre kiforrott és skálázható műszaki megoldás. Ezért a part menti villamosenergia-ellátás használatára vonatkozó kötelezettséget főszabály szerint a rakparthoz kikötött hajókra kell korlátozni. Mindazonáltal a Bizottságnak rendszeresen újra kell értékelnie a helyzetet annak érdekében, hogy az említett kötelezettség kiterjeszthető legyen a horgonyzóhelyen horgonyzó hajókra is, amikor a szükséges technológiák kellően kiforrottak lesznek. Addig is lehetővé kell tenni a tagállamok számára, hogy bizonyos esetekben előírják a part menti villamosenergia-ellátás használatának kötelezettségét a horgonyzóhelyen horgonyzó hajók számára, például olyan kikötőkben, amelyek már felszereltek ilyen technológiával, vagy olyan területeken helyezkednek el, ahol mindenféle szennyezést kerülni kell.

(41) A part menti villamosenergia-ellátás használatára vonatkozó kötelezettség alól több objektív okból is kivételt kell biztosítani, amely okok fennállását az útiterv szerinti kikötő szerinti tagállam illetékes hatóságának vagy az erre megfelelően felhatalmazott jogalanynak – adott esetben a releváns jogalanyokkal folytatott konzultációt követően – ellenőriznie kell. Az ilyen kivételeket a következő esetekre kell korlátozni: a biztonsági okokból vagy tengeri életmentés céljából, nem rendszeres alapon végrehajtott, soron kívüli kikötések; a rakparthoz két óránál rövidebb ideig kikötött hajók rövid távú tartózkodása, mivel ez a csatlakozáshoz szükséges minimális idő; a part menti villamosenergia-ellátás rendelkezésre nem állása vagy inkompatibilitása; a fedélzeti energiatermelés vészhelyzetben történő használata, valamint a karbantartási és működési tesztek.

(42) Az (EU) 2023/1804 rendelet 9. cikkének követelményeinek hatálya alá tartozó kikötőkben a part menti villamosenergia-ellátás rendelkezésre nem állása vagy inkompatibilitása esetére vonatkozó kivételeket – a beruházásokhoz szükséges ösztönzők biztosítása és a tisztességtelen verseny elkerülése érdekében – korlátozni kell azt követően, hogy a hajótulajdonosoknak és a kikötőüzemeltetőknek elegendő idő állt rendelkezésükre a szükséges beruházások végrehajtására. A hajóüzemeltetőknek gondosan meg kell tervezniük kikötéseiket annak biztosítása érdekében, hogy a rakparthoz kikötött hajók tevékenységeiket légszennyező anyagok és üvegházhatású gázok kibocsátása nélkül végezhessék, és ne károsítsák a környezetet a part menti területeken és a kikötővárosokban. Rendelkezni kell korlátozott számú, a part menti villamosenergia-ellátás rendelkezésre nem állása vagy inkompatibilitása esetén alkalmazandó kivételről az olyan helyzetek kezelése érdekében, amikor a part menti villamosenergia-ellátás a hajó üzemeltetője által nem befolyásolható okokból nem biztosított. A meg nem térülő eszközök, a part menti villamosenergia-ellátási infrastruktúra fedélzeti és kikötőhelyi inkompatibilitása, valamint az alternatív tüzelőanyagok kínálata és kereslete terén jelentkező egyensúlyhiány jelentette kockázat mérséklése érdekében az érintett érdekelt felek között gyakori, konzultációra irányuló találkozókat kell szervezni a követelményekkel és a jövőbeli tervekkel kapcsolatos döntések megvitatása és meghozatala céljából.

(43) A kikötők számára az (EU) 2023/1804 rendeletben előírt, a part menti villamosenergia-ellátás biztosítására vonatkozó követelmény figyelembe veszi a kiszolgált hajók típusait és a tengeri kikötők forgalmát. A hajók számára a part menti villamosenergia-ellátáshoz való csatlakozásra vonatkozóan előírt követelmény nem alkalmazandó azokra a hajókra, amelyek az említett rendelet szerinti part menti villamosenergia-ellátásra vonatkozó követelmény hatályán kívül eső kikötőkben kötnek ki, kivéve, ha az elfoglalt rakparti kikötőhelyen telepítve van és rendelkezésre áll part menti villamosenergia-ellátás, amely esetben 2035. január 1-jével a hajó számára elő kell írni a part menti villamosenergia-ellátáshoz történő csatlakozás kötelezettségét.

(44) Figyelembe véve a part menti villamosenergia-ellátás használatának a helyi légszennyezésre gyakorolt kedvező hatásait, valamint azt, hogy ösztönözni kell e technológia rövid időn belüli elterjedését, a kikötőhelyen szolgáltatott villamos energia előállításának szén-dioxid-intenzitását nullának kell tekinteni. A Bizottságnak mérlegelnie kell, hogy egy későbbi szakaszban figyelembe lehet-e venni a part menti villamosenergia-ellátáson keresztül biztosított villamos energiához kapcsolódó tényleges ÜHG-kibocsátást.

(45) E rendelet végrehajtásakor kellően figyelembe kell venni az Unió-szerte eltérő kikötőirányítási modelleket, különösen a valamely hajót a part menti villamosenergia-ellátáshoz való csatlakozás kötelezettsége alól mentesítő igazolás kiadásának felelőssége tekintetében.

(46) A kikötők és a hajóüzemeltetők közötti koordináció döntő fontosságú annak biztosításához, hogy a kikötőkben a part menti villamosenergia-ellátáshoz való csatlakozási eljárások zökkenőmentesek legyenek. A hajóüzemeltetőknek tájékoztatniuk kell azokat a kikötőket, ahol kikötnek, arról a szándékukról, hogy a part menti villamosenergia-ellátáshoz kívánnak csatlakozni, valamint az adott kikötés során felmerülő energiaigényükről, különösen akkor, ha az meghaladja az adott hajókategória tekintetében becsült energiaigényt.

(47) 2035-től kezdődően korlátozni kell a part menti villamosenergia-ellátáshoz való csatlakozás kötelezettsége alól egy-egy jelentési időszakban hajónként engedélyezett azon kivételek számát, amelyek olyan esetekre vonatkoznak, amikor a hajó nem tud csatlakozni a part menti villamosenergia-ellátáshoz. A hajókkal szembeni tisztességes elbánás biztosítása és a működési profiljuk közötti különbségek figyelembevétele érdekében a kivételek számának tükröznie kell a kikötői megállások gyakoriságát, de ez a szám soha nem haladhatja meg jelentési időszakonként a tízet. A hajót azonban nem szabad büntetni, és a kikötéseket nem kell beszámítani a kivételek maximális számába, amennyiben a kikötőbe érkezés előtt a hajó kérte a part menti villamosenergia-ellátáshoz való csatlakozást, és ezt a kérést a kikötő vagy az erre megfelelően felhatalmazott jogalany elfogadta, de a hajó nem tud csatlakozni a part menti villamosenergia-ellátáshoz, és igazolni tudja, hogy észszerűen nem tudhatta, hogy nem fog tudni csatlakozni a part menti villamosenergia-ellátáshoz.

(48) E rendeletnek megbízható és átlátható nyomonkövetési, jelentéstételi és ellenőrzési rendszert kell létrehoznia a rendelet rendelkezéseinek való megfelelés nyomon követése érdekében. Egy ilyen rendszernek megkülönböztetésmentesen kell vonatkoznia minden hajóra, és az említett rendszeren belül benyújtott adatok pontosságának biztosítása érdekében harmadik fél általi hitelesítést kell előírnia. E rendelet célkitűzései elérésének elősegítése érdekében az (EU) 2015/757 rendelet alkalmazása során már bejelentett adatokat szükség esetén fel kell használni az e rendeletnek való megfelelés ellenőrzésére, a társaságokra, a hitelesítőkre és az illetékes hatóságokra háruló adminisztratív terhek csökkentése érdekében.

(49) A társaságok felelőssége kell, hogy legyen a hajókon a hajózás során és a kikötőhelyen felhasznált energia mennyiségének és típusának – valamint az egyéb releváns információknak is – a nyomon követése és a bejelentése, így például a fedélzeten lévő motor típusára vagy a széllel segített meghajtás technológiáinak a jelenlétére vonatkozó információk nyomon követése és bejelentése is, annak érdekében, hogy bemutassák a fedélzeti energiafelhasználás ÜHG-intenzitására vonatkozó, e rendeletben meghatározott határérték betartását. Az említett nyomonkövetési és jelentéstételi kötelezettségek teljesítésének, valamint a hitelesítési tevékenységek hitelesítők általi végrehajtásának elősegítése érdekében – az (EU) 2015/757 rendelethez hasonlóan – a társaságoknak nyomonkövetési tervben kell dokumentálniuk a tervezett nyomonkövetési módszert, és további részletekkel kell szolgálniuk e rendelet alkalmazásáról. A nyomonkövetési tervet, valamint adott esetben annak későbbi módosításait be kell nyújtani a hitelesítőnek, akinek ezeket értékelnie kell.

(50) Az adminisztratív terhek csökkentése érdekében a társaságok számára egyedi nyomonkövetési, jelentéstételi és ellenőrzési rendszert kell kialakítani a tengeri szállításból származó ÜHG-kibocsátás csökkentésére vonatkozó uniós jogi aktusok végrehajtása céljából. Ennek érdekében a Bizottságnak röviddel e rendelet kihirdetését követően meg kell vizsgálnia az e rendelet és az (EU) 2015/757 rendelet közötti összhangot és az említett két rendelet közötti esetleges átfedéseket, és adott esetben jogalkotási javaslatot kell készítenie e rendelet vagy az (EU) 2015/757 rendelet módosítására.

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

(52) A társaságok számára lehetővé kell tenni a tényleges, a II. mellékletben meghatározottaktól eltérő, „a tartálytól a hajócsavarig” számított kibocsátási tényezők kiszámítását, feltéve, hogy az ilyen számítást a tárgy szempontjából releváns, elismert nemzetközi szabványokkal összhangban határozzák meg és támasztják alá. A „tartálytól a hajócsavarig” számított kibocsátási tényezők ilyen számításának elsősorban az energiaátalakítókból, köztük a belső égésű motorokból, üzemanyagcellákból és a kapcsolódó reformáló egységekből, gázturbinákból vagy kazánokból

elszivárgott kibocsátás laboratóriumi vizsgálatára vagy közvetlen kibocsátásmérésére kell kiterjednie. Mivel a „tartálytól a hajócsavarig" számított tényleges szén-dioxid-kibocsátási tényezők nem az energiaátalakítóhoz, hanem a tüzelőanyag összetételéhez kapcsolódnak, ezek nem térhetnek el a II. mellékletben szereplő alapértelmezett értékektől. Az említett, a „tartálytól a hajócsavarig" számított tényezőket csak abban az esetben kell újraszámítani, különösen a szintetikus tüzelőanyagok vagy bioüzemanyagok esetében, ha erre vonatkozó nemzetközi szabványt dolgoznak ki. A fosszilis tüzelőanyagok szén-dioxid-kibocsátási tényezőinek alapértelmezett értékeitől nem lehet eltérni.

(53) A hitelesítési tevékenységeket hitelesítők végzik. A pártatlanság és a hatékonyság biztosítása érdekében a hitelesítők olyan független és kompetens szervezetek lehetnek, amelyeket a 765/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([17]) szerint létrehozott nemzeti akkreditáló testületek akkreditáltak. A hitelesítőket azon flotta méretének megfelelő eszközökkel és személyzettel kell ellátni, amelyre vonatkozóan e rendelet alapján hitelesítési tevékenységet végeznek. A hitelesítésnek biztosítania kell a társaságok általi nyomon követés és jelentéstétel pontosságát és teljességét, valamint az e rendeletnek való megfelelést.

(54) A társaságok által nyomon követett és jelentett adatok és információk alapján a hitelesítőknek ki kell számítaniuk és meg kell állapítaniuk a hajó fedélzetén felhasznált energia éves átlagos ÜHG-intenzitását, valamint a hajónak a határértékhez viszonyított megfelelési egyenlegét, beleértve bármely megfelelési többletet vagy hiányt, továbbá meg kell állapítaniuk, hogy a hajó eleget tett-e a part menti villamosenergia-ellátás használatára irányuló kötelezettségnek. A hitelesítőnek az említett az információkról értesítenie kell az érintett társaságot. Amennyiben a hitelesítő ugyanaz a jogalany, mint a hitelesítő az (EU) 2015/757 rendelet alkalmazásában, az ilyen értesítést az említett rendelet szerinti hitelesítési jelentéssel együtt is meg lehet tenni.

(55) A Bizottságnak létre kell hoznia az egyes hajók teljesítményét nyilvántartó és az e rendeletnek való megfelelést biztosító elektronikus adatbázist (a továbbiakban: FuelEU adatbázis), és gondoskodnia kell annak működéséről. A FuelEU adatbázist az e rendeletben meghatározott kötelezettségek teljesítéséhez szükséges legfontosabb intézkedések mindegyikéhez használni kell. A jelentéstétel megkönnyítése és a társaságokra, a hitelesítőkre és más felhasználókra háruló adminisztratív terhek csökkentése érdekében a FuelEU adatbázisnak a meglévő THETIS-MRV modulra kell épülnie, vagy lehetőség szerint annak továbbfejlesztett változataként kell elkészülnie. A FuelEU adatbázisnak lehetővé kell tennie az (EU) 2015/757 rendelet alkalmazása során gyűjtött információk és adatok felhasználását is.

(56) Az e rendeletnek való megfelelés olyan tényezőktől is függ majd, amelyeket a társaságok nem tudnak befolyásolni, mint például a tüzelőanyag rendelkezésre állásával vagy a tüzelőanyag minőségével kapcsolatos kérdések. Ezért a társaságok számára rugalmasságot kell biztosítani a megfelelési többlet egyik évről a másikra történő átvitelében, vagy – bizonyos korlátokon belül – a következő évre vonatkozó előzetes megfelelési többlet átvételében. A kikötőhelyen a part menti villamosenergia-ellátás használata nagyon fontos a helyi levegőminőség szempontjából a kikötővárosokban és a part menti területeken, ezért arra vonatkozóan nem lehet hasonló rugalmassági rendelkezéseket alkalmazni.

(57) A technológiai bezáródás elkerülése és a legjobban teljesítő megoldások alkalmazásának további támogatása érdekében a társaságok számára lehetővé kell tenni, hogy összevonják a különböző hajók teljesítményét. Ennek céljára egy hajó felülteljesítése felhasználható más hajók alulteljesítésének ellensúlyozására, feltéve, hogy a teljes összevont megfelelés pozitív. Ez lehetőséget teremt a megfelelés felülteljesítésének jutalmazására, és ösztönzőket nyújt a fejlettebb technológiákba történő beruházásokhoz. Az összevont megfelelés választásának továbbra is önkéntes lehetőségnek kell lennie, és az érintett társaságok közötti megállapodástól kell függenie.

(58) A hitelesítő, illetve adott esetben az igazgatásért felelős állam illetékes hatósága által az e rendeletben megállapított eljárások szerint kibocsátott megfelelőségi dokumentumot (a továbbiakban: FuelEU megfelelőségi dokumentum) a hajókon kell tartani annak bizonyítékaként, hogy eleget tesznek a hajó fedélzetén felhasznált energia ÜHG-intenzitási határértékeinek, valamint a part menti villamosenergia-ellátás használatára vonatkozó kötelezettségnek. A hitelesítőknek, illetve adott esetben az igazgatásért felelős állam illetékes hatóságának rögzíteniük kell a FuelEU adatbázisban a FuelEU megfelelőségi dokumentum kiállításának tényét.

([17]) 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.).

(59) A meg nem felelő kikötések számát a hitelesítőknek egyértelmű és objektív kritériumok sora alapján kell meghatározniuk az e rendelet hatálya alá tartozó minden egyes kikötés esetében, figyelembe véve az összes releváns információt, beleértve a tartózkodás idejét, a felhasznált energia mennyiségét és típusát, valamint bármilyen kivétel alkalmazását. Ezeket az információkat a megfelelés megállapítása céljából a társaságoknak a hitelesítők rendelkezésére kell bocsátaniuk.

(60) A rugalmasságra és az összevonásra vonatkozó rendelkezések révén való megfelelés lehetőségének sérelme nélkül, a fedélzeten felhasznált energia éves átlagos ÜHG-intenzitási határértékét nem teljesítő hajókra olyan bírságot kell kivetni, amely visszatartó erejű, arányos a meg nem felelés mértékével, és megszünteti a meg nem felelésből származó gazdasági előnyt, ezáltal megőrizve az egyenlő versenyfeltételeket az ágazatban (a továbbiakban: FuelEU bírság). A FuelEU bírságnak azon megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok mennyiségén és költségén kell alapulnia, amelyeket a hajóknak e rendelet követelményeinek való megfelelés érdekében használniuk kellett volna.

(61) FuelEU bírságot kell kiszabni minden egyes meg nem felelő kikötésre is. Ennek a FuelEU bírságnak arányosnak kell lennie a villamos energia megfelelő szintű felhasználásának költségével, és képesnek kell lennie visszatartania a szennyezőbb energiaforrások igénybevételétől; továbbá e bírságot a következőképpen kell meghatározni: egy EUR-ban meghatározott fix összeget meg kell szorozni a kikötőben horgonyzó hajó megállapított teljes villamosenergia-igényével és azon órák (a legközelebbi egész órára kerekített) teljes számával, amelyeket a hajó a kikötőhelyen a part menti villamosenergia-ellátás használatára vonatkozó követelményeknek meg nem felelve töltött. Mivel nem állnak rendelkezésre pontos adatok a part menti villamosenergia-ellátás Unión belüli biztosításának költségeiről, ennek az értéknek a nem háztartási fogyasztók által az Unióban fizetendő átlagos villamosenergia-áron kell alapulnia, amelyet kétszeres szorzóval kell megszorozni a szolgáltatásnyújtáshoz kapcsolódó egyéb díjak, többek között a csatlakozási költségek és a beruházásmegtérülési elemek figyelembevétele érdekében.

(62) A FuelEU bírságok megfizetéséből keletkező, az igazgatásért felelős állam által beszedett bevételeket a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri szállítási ágazaton belüli elosztásának és használatának előmozdítására, valamint a tengeri fuvarozóknak az éghajlat-politikai és környezetvédelmi célkitűzéseik teljesítéséhez nyújtott segítségre kell fordítani.

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

(64) Az e rendelettel kapcsolatos kötelezettségek betartatásának a már meglévő – többek között a 2009/16/EK ([18]) és a 2009/21/EK ([19]) európai parlamenti és tanácsi irányelvvel létrehozott – eszközökön kell alapulnia. A tagállamoknak ezenkívül az e rendelet megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat kell megállapítaniuk. Az előírt szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük. Annak érdekében, hogy el lehessen kerülni az indokolatlan büntetést vagy ugyanazon jogsértés kétszeres büntetését, az ilyen szankciók nem lehetnek átfedésben az abban az esetben alkalmazott FuelEU bírságokkal, amikor egy hajónak megfelelési hiánya volt, vagy nem megfelelően kötött ki. A hajó e rendelet előírásainak való megfelelését megerősítő dokumentumot fel kell venni a 2009/16/EK irányelv IV. mellékletében említett bizonyítványok és dokumentumok jegyzékébe.

([18]) 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.).

([19]) 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.).

(65) A társaságok adminisztratív terheinek csökkentése érdekében társaságonként csak egy tagállam lehet felelős e rendelet végrehajtásának felügyeletéért. Az egyes társaságok tekintetében az igazgatásért felelős állam meghatározására a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([20]) vonatkozó rendelkezéseit kell alkalmazni. Az igazgatásért felelős állam számára lehetővé kell tenni, hogy az előző két jelentési időszakra vonatkozóan további ellenőrzéseket végezzen azzal kapcsolatban, hogy egy adott hajó megfelel-e ennek a rendeletnek, és az igazgatásért felelős államnak biztosítania kell a FuelEU bírságok kellő időben történő megfizetését is.

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

(67) Az egyenlő versenyfeltételeknek az e rendelet megfelelő működése általi fenntartása érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a következőkre vonatkozóan: a „kúttól a hajócsavarig” számított kibocsátási tényezők jegyzékének módosítása; tájékoztatás adása a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagokra vonatkozó részcélról; a meglévő, a III. mellékletben meghatározott táblázat módosítása további kibocsátásmentes technológiák hozzáadása útján; a hitelesítők akkreditációjára vonatkozó további módszerek és kritériumok kidolgozása; az energiaköltségben bekövetkező fejlemények alapján a FuelEU bírság tényezőjének kiigazítása; a FuelEU bírság számszerű tényezője összegének módosítása a villamos energia átlagos uniós költségének indexálása alapján. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban ([21]) megállapított elvekkel összhangban kerüljön sor. Így különösen a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.

(68) E rendelet végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek ([22]) megfelelően kell gyakorolni. A Bizottságnak figyelembe kell vennie az (EU) 2015/757 rendelet alkalmazása során gyűjtött információk és adatok további felhasználásának lehetőségét, amikor végrehajtási jogi aktusok útján megállapítja a következőket: az útiterv szerinti kikötők fogalommeghatározásába bele nem tartozó, szomszédos konténerátrakodási kikötők jegyzéke; a tengeri szállítási ágazatban a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok előállítási kapacitására és rendelkezésre állására vonatkozó kritériumok, valamint a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok és a fosszilis tüzelőanyagok közötti árkülönbség tényezőjének kiszámítására szolgáló módszer; adott esetben a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagokra vonatkozó részcél alkalmazására irányadó szabályok részletes meghatározása; azon részletes kritériumok, amelyek alapján bizonyos technológiákat és azok működési módját kibocsátásmentes technológiáknak lehet tekinteni; a part menti villamosenergia-ellátást biztosító rendszerhez csatlakozni kívánó vagy a kikötőkben kibocsátásmentes technológiát használni kívánó hajóktól származó információk, valamint az ilyen információk nyújtására vonatkozó eljárás; formanyomtatványok a szabványosított nyomonkövetési tervek számára, az egységes alkalmazásukhoz szükséges technikai szabályokkal együtt; a „tartálytól a hajócsavarig” számított tényleges kibocsátási tényezők igazolására szolgáló nemzetközi szabványok és tanúsítási hivatkozások jegyzéke; az e rendeletben említett hitelesítési tevékenységekre vonatkozó szabályok további pontosítása; a FuelEU adatbázishoz való hozzáférési jogokra, valamint az adatbázis működési és technikai előírásaira vonatkozó szabályok; továbbá minták a FuelEU megfelelőségi dokumentumhoz.

([20]) Az Európai Parlament és a Tanács 2003/87/EK irányelve (2003. október 13.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 275., 2003.10.25., 32. o.).

([21]) HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

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

(69) Tekintettel a tengeri szállítási ágazat nemzetközi dimenziójára, a hajók általi energiafelhasználás ÜHG-intenzitásának csökkentésére irányuló globális megközelítést kell előnyben részesíteni, mivel egy ilyen megközelítés a szélesebb alkalmazási köre miatt jelentősen hatékonyabb lenne. Ezzel összefüggésben és a nemzetközi szabályok IMO keretében történő kidolgozásának elősegítése érdekében a Bizottságnak meg kell osztania az e rendelet végrehajtására vonatkozó információkat az IMO-val és más releváns nemzetközi szervezetekkel, továbbá erre vonatkozó beadványokat kell küldeni az IMO részére, folytatva a tengerhasznosítási ágazat dekarbonizációjára vonatkozó ambiciózus célok nemzetközi szintű előmozdítására irányuló uniós erőfeszítéseket. Amennyiben az e rendelet szempontjából fontos kérdésekben megállapodás születik egy globális megközelítésről, a Bizottságnak felül kell vizsgálnia e rendeletet annak érdekében, hogy adott esetben összehangolja azt a nemzetközi szabályokkal.

(70) A Bizottságnak biztosítania kell a tengeri szállítási ágazatban folytatott együttműködéshez és a bevált gyakorlatok megosztásához szükséges eszközök végrehajtását és rendelkezésre állását, az „Iránymutatások a minőségi jogalkotás számára” című bizottsági szolgálati munkadokumentumban meghatározottak szerint.

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

(72) Mivel e rendelet célját, nevezetesen a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagoknak és helyettesítő energiaforrásoknak a valamely tagállam joghatósága alá tartozó uniós kikötőkbe érkező, ott tartózkodó vagy onnan induló hajók általi használatát a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani anélkül, hogy belső piac elé állított akadályok bevezetését, valamint a kikötők és a tengeri fuvarozók közötti verseny torzulását kockáztatnák, az Unió szintjén azonban az intézkedés terjedelme és hatása miatt e cél jobban megvalósítható olyan uniós szintű egységes szabályok bevezetésével, amelyek gazdasági ösztönzőket teremtenek a tengeri fuvarozók számára, hogy továbbra is akadálytalanul működjenek, miközben eleget tesznek a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok használatára vonatkozó kötelezettségeknek, az Unió intézkedéseket hozhat a szubszidiaritásnak az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt elvével összhangban. Az arányosságnak az említett cikkben foglalt elvével összhangban ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. fejezet

Általános rendelkezések

1. cikk

Tárgy és cél

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

a) a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőkbe érkező, ott tartózkodó vagy onnan induló hajók fedélzetén felhasznált energia üvegházhatásúgáz-intenzitására (üvegházhatásúgáz a továbbiakban: ÜHG) vonatkozó határérték; és

b) a part menti villamosenergia-ellátás vagy kibocsátásmentes technológia használatára vonatkozó kötelezettség a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőkben.

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

2. cikk

Hatály

(1) Ez a rendelet – lobogótól függetlenül – valamennyi kereskedelmi célú utas- vagy áruszállításra szolgáló, 5 000 bruttó tonnatartalom feletti hajóra vonatkozik, mégpedig a következők tekintetében:

a) a hajók által valamely tagállam joghatósága alá tartozó, útiterv szerinti kikötőben való tartózkodásuk során felhasznált energia;

b) a hajók által valamely tagállam joghatósága alá tartozó, útiterv szerinti kikötőből valamely tagállam joghatósága alá tartozó, útiterv szerinti kikötőbe tartó út során felhasznált energia összessége;

c) a b) pont ellenére a hajók által a valamely tagállam joghatósága alá tartozó legkülső régióban található, útiterv szerinti kikötőbe érkező vagy onnan induló utakon felhasznált energia fele; valamint

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

(2) A Bizottság 2025. december 31-ig végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben összeállítja a szomszédos konténerátrakodási kikötők jegyzékét. A Bizottság e jegyzéket ezt követően minden második év december 31-éig aktualizálja.

Az első albekezdésben említett végrehajtási jogi aktusokban azt a kikötőt kell feltüntetni szomszédos konténerátrakodási kikötőként, amelyben a konténerek átrakodási aránya – húsz lábbal egyenértékű egységben mérve – meghaladja az adott kikötő teljes konténerforgalmának 65 %-át abban a legutóbbi tizenkét hónapos időszakban, amelyre vonatkozóan releváns adatok állnak rendelkezésre, és amely kikötő az Unión kívül, de valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőtől kevesebb mint 300 tengeri mérföldre található.

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

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

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

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

(4) A tagállamok mentesíthetnek egyes útvonalakat és kikötőket az (1) bekezdés a) és c) pontjának alkalmazása alól a hajók által, egy legkülső régióban található, útiterv szerinti kikötő és egy legkülső régióban található másik, útiterv szerinti kikötő közötti utakon felhasznált energia, valamint az említett legkülső régiók kikötőiben való tartózkodásuk során felhasznált energia tekintetében. Az ilyen mentességek 2029. december 31-ét követően nem alkalmazhatók. Az említett mentességeket a tagállamok – hatálybalépésüket megelőzően – bejelentik a Bizottságnak. A Bizottság az említett mentességeket közzéteszi az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

(5) Azon tagállamok, amelyeknek egyetlen másik tagállammal sincs közös szárazföldi határa, mentesíthetik az (1) bekezdés alkalmazása alól a közszolgáltatási kötelezettség vagy közszolgáltatási szerződések alapján más tagállamok útiterv szerinti kikötőibe tagállamok közötti utakat teljesítő személyhajókat. Az ilyen mentességek 2029. december 31-ét követően nem alkalmazhatók. Az említett mentességeket a tagállamok – hatálybalépésüket megelőzően –bejelentik a Bizottságnak. A Bizottság az említett mentességeket közzéteszi az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

(6) A tagállamok az útiterv szerinti kontinentális kikötőik, valamint a joghatóságuk alá tartozó, szigeten található kikötők, illetve a Ceuta és Melilla város közötti egyes útvonalak tekintetében mentesíthetik az (1) bekezdés alkalmazása alól azokat a személyhajókat, amelyek közszolgáltatási kötelezettség vagy közszolgáltatási szerződések alapján a 3577/92/EGK rendelet szerint tengeri szállítási szolgáltatást nyújtanak, és amelyek 2023. október 12-ét megelőzően már üzemeltek. Az ilyen mentességek 2029. december 31-ét követően nem alkalmazhatók. Az említett mentességeket a tagállamok – hatálybalépésüket megelőzően –bejelentik a Bizottságnak. A Bizottság az említett mentességeket az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzéteszi.

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

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

3. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

1. „üvegházhatásúgáz-kibocsátás” vagy „ÜHG-kibocsátás”: szén-dioxid (CO_2), metán (CH_4) és dinitrogén-oxid (N_2O) kibocsátása a légkörbe;

2. „bioüzemanyagok”: az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikke második bekezdésének 33. pontjában meghatározott bioüzemanyagok;

3. „biogáz”: az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikke második bekezdésének 28. pontjában meghatározott biogáz;

4. „széntartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagok”: az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikke második bekezdésének 35. pontjában meghatározott, széntartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagok;

5. „nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok”: az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikke második bekezdésének 36. pontjában meghatározott nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok;

6. „élelmiszer- és takarmánynövények”: az (EU) 2018/2001 irányelv 2. cikke második bekezdésének 40. pontjában meghatározott élelmiszer- és takarmánynövények;

7. „kibocsátásmentes technológia”: olyan technológia, amelynek energia biztosítására történő alkalmazása nem eredményezi a következő üvegházhatású gázok és légszennyező anyagok hajók általi kibocsátását a légkörbe: szén-dioxid (CO_2), metán (CH_4), dinitrogén-oxid (N_2O), kén-oxid (SO_x), nitrogén-oxid (NO_x) és lebegő részecskék (PM);

8. „helyettesítő energiaforrások”: a fedélzeten termelt megújuló energia, illetve a part menti villamosenergia-ellátásból származó villamos energia;

9. „széllel segített meghajtás”: valamely hajó meghajtása részben vagy egészben szélrásegítő meghajtórendszerek, például rotorvitorlák, kite-ok, kemény vagy merev vitorlák, rugalmas vitorlák, szélrásegítő szárnyak vagy turbinák segítségével nyert szélenergiával;

10. „útiterv szerinti kikötő”: olyan kikötő, amelyben a hajók rakomány be- vagy kirakodása, illetve utasok be- vagy kiszállása céljából állnak meg, kivéve a kizárólag tüzelőanyag-vételezés, készletbeszerzés, a legénység leváltása, szárazdokkolás vagy a hajón és/vagy annak berendezésén végzett javítás céljából történő megállásokat; azon kikötői megállásokat, amelyekre azért van szükség, mert a hajó segítségre szorul vagy vészhelyzetben van; a kikötőkön kívül elvégzett hajók közötti átrakodásokat; azon megállásokat, amelyeknek kizárólagos célja menedék keresése kedvezőtlen időjárási körülmények esetén, vagy amelyekre kutatási-mentési tevékenységek miatt van szükség; valamint konténerszállító hajók megállását a 2. cikk (2) bekezdése alapján elfogadott végrehajtási jogi aktusban felsorolt valamely szomszédos konténerátrakodási kikötőben;

11. „út”: az (EU) 2015/757 rendelet 3. cikkének c) pontjában meghatározott út;

12. „legkülső régió”: az EUMSZ 349. cikkében említett valamely terület;

13. „társaság”: a hajó tulajdonosa, illetve bármely más szervezet vagy személy, például az üzemben tartó vagy a hajót személyzet nélkül bérlő személy, aki a hajó tulajdonosától átvállalta a hajó üzemeltetésének felelősségét, és aki átvállalta a hajók biztonságos üzemeltetéséről és a környezetszennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi szabályzatban előírt feladatokat és kötelezettségeket;

14. „bruttó tonnatartalom” (a továbbiakban: BT): az (EU) 2015/757 rendelet 3. cikkének e) pontjában meghatározott bruttó tonnatartalom;

15. „kikötőben horgonyzó hajó”: az (EU) 2015/757 rendelet 3. cikkének n) pontjában meghatározott kikötőben horgonyzó hajó;

16. „horgonyzóhelyen horgonyzó hajó”: olyan, kikötőben horgonyzó hajó, amely nem a rakparthoz van kikötve;

17. „fedélzeti energiafelhasználás”: a hajó által a meghajtásra és a fedélzeti berendezések működtetésére a tengeren vagy a kikötőhelyen használt, megajoule-ban (a továbbiakban: MJ) kifejezett energiamennyiség;

18. „kúttól a hajócsavarig”: a kibocsátások kiszámításának módszere, amely figyelembe veszi az energiatermelés, -szállítás, -elosztás, és az égetést is magában foglaló fedélzeti energiafelhasználás ÜHG-vonatkozású hatását;

19. „a fedélzeten felhasznált energia ÜHG-intenzitása”: az ÜHG-kibocsátásnak a fedélzeten felhasznált energia MJ-jára vetített mennyisége, gramm szén-dioxid-egyenértékben kifejezve „kúttól a hajócsavarig” alapon;

20. „kibocsátási tényező”: egy ÜHG átlagos kibocsátási aránya a forrásanyag tevékenységére vonatkozó adatokhoz képest, az égetés során teljes oxidációt és más vegyi reakciók esetében teljes átalakulást feltételezve;

21. „jégosztály”: a hajóhoz rendelt jelölés, amelyet a lobogó szerinti állam illetékes nemzeti hatóságai vagy a lobogó szerinti állam által elismert szervezet ad ki a hajó részére, és amely jelzi, hogy a hajót tengeri jeges viszonyok melletti hajózásra tervezték;

22. „jégperem”: a Meteorológiai Világszervezet tengeri jégre vonatkozó 2014. márciusi nómenklatúrája 4.4.8. pontjának megfelelően a nyílt tenger és bármilyen – stabil vagy sodródó – tengeri jég között adott időpontban elhelyezkedő határvonal;

23. „jeges viszonyok melletti hajózás”: jégosztályú hajó hajózása a jégperemen belüli tengeri területen;

24. „part menti villamosenergia-ellátás” vagy „part menti villamosenergia-ellátást biztosító rendszer”: a kikötőben horgonyzó hajók kis- vagy nagyfeszültségű, váltakozó áramú vagy egyenáramú villamos energiával való ellátására szolgáló rendszer, beleértve a hajóoldali és a kikötőoldali létesítményeket is, amikor a tartózkodáshoz és a szolgáltatásokhoz szükséges energiaellátás vagy a másodlagos akkumulátorok feltöltése céljából közvetlenül táplálják a hajó főelosztó kapcsolótábláját;

25. „kikötőhelyi villamosenergia-igény”: egy kikötőben horgonyzó hajó villamosenergia-igénye minden villamos energiából fedezendő fedélzeti energiaigény kielégítésére;

26. „a kikötőben horgonyzó hajó megállapított teljes villamosenergia-igénye”: a kikötőben horgonyzó hajó teljes villamosenergia-igényének kilowattban kifejezett legmagasabb értéke, beleértve a tartózkodást és a rakománykezelést is;

27. „hitelesítő”: olyan jogalany, amely hitelesítési tevékenységet végez, és amelyet a 765/2008/EK rendeletnek és e rendeletnek megfelelően egy nemzeti akkreditáló testület akkreditált;

28. „FuelEU megfelelőségi dokumentum”: olyan, egy adott hajóra vonatkozó dokumentum, amelyet hitelesítő bocsátott ki a társaság számára, és amely igazolja, hogy a hajó egy meghatározott jelentési időszak tekintetében megfelelt e rendeletnek;

29. „személyhajó”: az (EU) 2016/802 európai parlamenti és tanácsi irányelv ([23]) 2. cikkének i) pontjában meghatározott személyhajó;

30. „üdülőhajó”: rakományfedélzettel nem rendelkező személyhajó, amelyet kizárólag arra terveztek, hogy tengeri úton, éjszakai szállást kínálva kereskedelmi célú utasszállítást végezzen;

31. „konténerszállító hajó”: olyan hajó, amelyet kizárólag konténerek rakodótérben és fedélzeten történő szállítására terveztek;

32. „meg nem felelő kikötés”: olyan kikötői megállás, amelynek során a hajó nem felel meg a 6. cikk (1) bekezdésében foglalt követelménynek, és amelyre a 6. cikk (5) bekezdésében meghatározott kivételek egyike sem alkalmazható;

33. „legkedvezőtlenebb előállítási mód”: az adott tüzelőanyaghoz használt legkarbonintenzívebb előállítási mód;

34. „szén-dioxid-egyenérték”: a CO_2-ből, CH_4-ből és N_2O-ból származó kibocsátások globális felmelegedési potenciáljuk alapján történő kiszámításához használt metrikus mérőszám, amelynek alkalmazása során a CH_4 és az N_2O mennyiségét azonos globális felmelegedési potenciállal rendelkező szén-dioxid-mennyiséggé alakítják át;

35. „megfelelési egyenleg”: annak a mérőszáma, hogy a hajó felül- vagy alulteljesíti-e az egy hajó fedélzetén felhasznált energia éves átlagos ÜHG-intenzitásának határértékeit vagy a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagokra vonatkozó részcélt; e mértéket a IV. melléklet A. része szerint kell kiszámítani;

36. „megfelelési többlet”: pozitív értékű megfelelési egyenleg;

37. „megfelelési hiány”: negatív értékű megfelelési egyenleg;

38. „teljes összevont megfelelési egyenleg”: a megfelelés-összevonás által érintett valamennyi hajó megfelelési egyenlegének összege;

39. „kikötőt üzemeltető szerv”: az (EU) 2017/352 rendelet 2. cikkének 5. pontjában meghatározott, a kikötőt üzemeltető szerv;

40. „igazgatásért felelős állam”: a 2003/87/EK irányelv 3gf. cikk (1) bekezdésének alkalmazásával az e rendelet értelmében vett valamely társaság vonatkozásában meghatározott tagállam;

41. „jelentési időszak”: az év január 1-je és december 31-e közötti időszaka, amely alatt sor kerül az e rendeletben említett információk nyomon követésére és rögzítésére, és amelyben azon utak adatait, amelyek két különböző naptári évben kezdődnek és végződnek, az érintett naptári év tekintetében veszik figyelembe;

42. „hitelesítési időszak”: a jelentési időszakot közvetlenül követő naptári év.

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

II. fejezet

A hajók fedélzetén felhasznált energiára vonatkozó követelmények

4. cikk

A hajók fedélzetén felhasznált energia ÜHG-intenzitási határértéke

(1) A jelentési időszakban a hajók fedélzeti energiafelhasználásának éves átlagos ÜHG-intenzitása nem haladhatja meg a (2) bekezdésben meghatározott határértéket.

(2) Az (1) bekezdésben említett határértéket a 91,16 gramm szén-dioxid-egyenérték/MJ referenciaérték alábbi százalékaránnyal való csökkentésével kell kiszámítani:

– 2025. január 1-jétől 2 %,

– 2030. január 1-jétől 6 %,

– 2035. január 1-jétől 14,5 %,

– 2040. január 1-jétől 31 %,

– 2045. január 1-jétől 62 %,

– 2050. január 1-jétől 80 %.

(3) A hajók fedélzetén felhasznált energia ÜHG-intenzitását az ÜHG-kibocsátások energiaegységenkénti mennyiségeként kell kiszámítani az I. mellékletben meghatározott módszertan szerint.

(4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 28. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a II. melléklet abból a célból történő módosítása érdekében, hogy belefoglalja az új energiaforrásokhoz kapcsolódó, a „kúttól a hajócsavarig" számított kibocsátási tényezőket, vagy a meglévő kibocsátási tényezőket a jövőbeli nemzetközi szabványokkal vagy uniós energiaügyi jogi aktusokkal való összhang biztosítása érdekében a rendelkezésre álló legjobb tudományos és műszaki ismereteknek megfelelően kiigazítsa.

5. cikk

A nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok használata

(1) A hajók fedélzetén felhasznált energia ÜHG-intenzitásának kiszámításához 2025. január 1-jétől 2033. december 31-ig kétszeres szorzó alkalmazható a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyag használatáért a hajók jutalmazására. Ennek a számításnak a módszertanát az I. melléklet tartalmazza.

(2) A Bizottság a 19. cikkben említett FuelEU adatbázisban rögzített adatok alapján nyomon követi, kiszámítja, és évente közzéteszi, de az egyes jelentési időszakok végét követően legkésőbb 18 hónappal a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagoknak az e rendelet hatálya alá tartozó hajók fedélzetén felhasznált energia éves mennyiségén belüli részarányát.

(3) Amennyiben a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagoknak a (2) bekezdésben említett részaránya a 2031-es jelentési időszak tekintetében nem éri el az 1 %-ot, az (5) bekezdésre is figyelemmel 2034. január 1-jétől az ilyen üzemanyagokra a hajó fedélzetén felhasznált energia éves mennyiségét tekintve 2 %-os részcélt kell alkalmazni.

(4) A (3) bekezdés nem alkalmazandó, ha a (2) bekezdésben előírt, 2033. január 1. előtt rendelkezésre álló nyomonkövetési eredmények azt mutatják, hogy a (2) bekezdésben említett részarány meghaladja a 2 %-ot.

(5) Amennyiben a (2) bekezdésben említett nyomonkövetési tevékenységek alapján és a Bizottság értékelése nyomán bizonyítást nyer, hogy a tengerhasznosítási ágazat számára nem elégséges a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok tekintetében meglévő termelési kapacitás és elérhetőség, illetve az ilyen üzemanyagok földrajzilag egyenlőtlenül oszlanak meg vagy túl magas az áruk, a (3) bekezdésben előírt részcél nem alkalmazandó.

(6) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben részletesen meghatározza az (5) bekezdésben előírt értékelés kritériumait, valamint a IV. melléklet B. részében szereplő táblázat 14. cellájában a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok és a fosszilis tüzelőanyagok közötti árkülönbségi tényező kiszámítására szolgáló módszert. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 29. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

(7) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 28. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el annak érdekében, hogy:

a) további elemekkel egészítse ki e cikk (5) bekezdését;

b) tájékoztasson arról, hogy az e cikk (2) bekezdésében említett nyomon követés vagy az (5) bekezdésében említett értékelés eredményeként az e cikk (3) bekezdésében említett részcél nem alkalmazandó.

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

a) hitelesítés és számítás a 16. cikkben említettek szerint;

b) a 20. és a 21. cikkben meghatározott, alkalmazandó rugalmassági mechanizmusok;

c) a 23. cikkben és a IV. mellékletben említett, alkalmazandó FuelEU bírságok.

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

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

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

6. cikk

A kikötőhelyen felhasznált energiára vonatkozó további kibocsátásmentességi követelmények

(1) 2030. január 1-jétől az (EU) 2023/1804 rendelet 9. cikkének hatálya és valamely tagállam joghatósága alá tartozó, útiterv szerinti kikötőben rakparthoz kikötött hajóknak part menti villamosenergia-ellátást biztosító rendszerhez kell kapcsolódniuk, és azt kell használniuk teljes kikötőhelyi villamosenergia-igényük fedezésére.

(2) 2035. január 1-jétől az (EU) 2023/1804 rendelet 9. cikkének hatálya alá nem, azonban valamely tagállam joghatósága alá tartozó, útiterv szerinti kikötőben rakparthoz kikötött hajóknak, amennyiben a rakpart fel van szerelve hozzáférhető parti menti villamosenergia-ellátást biztosító rendszerrel, az említett rendszerhez kell kapcsolódniuk, és azt kell használniuk a teljes kikötőhelyi villamosenergia-igényük fedezésére.

(3) 2030. január 1-jétől 2034. december 31-ig és az érintett érdekelt felekkel, többek között adott esetben a kikötőt üzemeltető szervvel folytatott konzultációt követően a tagállamok dönthetnek úgy, hogy a joghatóságuk alá tartozó, az (EU) 2023/1804 rendelet 9. cikkének hatálya alá nem tartozó, útiterv szerinti kikötőben rakparton kikötött vagy a kikötő bizonyos részein horgonyzó hajóknak csatlakozniuk kell a part menti villamosenergia-ellátást biztosító rendszerhez, és azt kell használniuk a teljes kikötőhelyi villamosenergia-igényük fedezésére. Az érintett tagállam az ilyen követelmény előírására vonatkozó döntéséről annak alkalmazása előtt egy évvel értesíti a Bizottságot. Az ilyen döntés a jelentési időszak kezdetétől alkalmazandó. A Bizottság ezt az információt közzéteszi az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*, és nyilvánosan hozzáférhetővé teszi az érintett kikötők frissített jegyzékét. Az ilyen jegyzéknek könnyen hozzáférhetőnek kell lennie.

(4) Az (1), a (2) és a (3) bekezdés a következőkre alkalmazandó:

a) konténerszállító hajók;

b) személyhajók.

(5) Az (1), a (2) és a (3) bekezdés nem alkalmazandó azon hajókra:

a) amelyek a 15. cikkel összhangban nyomon követett és nyilvántartott érkezési és indulási időpont alapján számítva két óránál rövidebb időre kötnek ki a rakparthoz;

b) amelyek a rakparton való kikötés során a teljes kikötőhelyi villamosenergia-igényük fedezésére olyan kibocsátásmentes technológiákat alkalmaznak, amelyek megfelelnek az ilyen technológiákra vonatkozóan a III. mellékletben előírt általános követelményeknek, és amelyeket az e cikk (6) és (7) bekezdésével összhangban elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok és végrehajtási jogi aktusok felsorolnak és meghatároznak;

c) amelyeknek a hajó által nem befolyásolható, előre nem látható körülmények miatt, a 3. cikk. 10. pontjában már kizárt októl vagy céltól eltérő biztonsági okokból vagy tengeri életmentés céljából, nem tervezett és nem rendszeres alapon ki kell kötniük egy kikötőben;

d) amelyek a kikötőben lévő, part menti villamosenergia-ellátási csatlakozási pontok elérhetetlensége miatt nem tudnak part menti villamosenergia-ellátást biztosító rendszerhez csatlakozni;

e) amelyek nem tudnak part menti villamosenergia-ellátást biztosító rendszerhez kapcsolódni, mivel kivételesen veszélyeztetett a villamosenergia-hálózat stabilitása annak okán, hogy az elérhető part menti villamosenergia-ellátás nem elégséges a hajó kikötőhelyi villamosenergia-igényének fedezésére;

f) amelyek nem tudnak part menti villamosenergia-ellátást biztosító rendszerhez kapcsolódni, mert a kikötő parti berendezése nem kompatibilis az említett rendszer használatához szükséges fedélzeti berendezéssel, feltéve, hogy a fedélzeti, a parti csatlakozáshoz szükséges berendezések tanúsítása megfelel az (EU) 2023/1804 rendelet II. mellékletében meghatározott, a tengerjáró hajók parti csatlakozási rendszereire vonatkozó műszaki előírásoknak;

g) amelyeknek korlátozott ideig fedélzeti energiatermelésre van szükségük olyan vészhelyzetekben, amelyek közvetlen veszélyt jelentenek az emberéletre, a hajóra, vagy a környezetre nézve, vagy egyéb vis maior ok miatt;

h) amelyeknek a part menti villamosenergia-ellátást biztosító rendszerhez való kapcsolódás közben szigorúan a szükségesre korlátozott ideig fedélzeti energiatermelésre van szükségük a felmérést vagy vizsgálatot végző illetékes hatóság tisztviselőjének vagy elismert szervezet képviselőjének a kérésére elvégzendő karbantartási vagy működési teszthez.

(6) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 28. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el és tegyen rendszeresen naprakésszé a III. mellékletben foglalt, nem kimerítő jellegű táblázatnak a 3. cikk 7. pontja szerinti, egyéb kibocsátásmentes technológiák hozzáadása útján történő módosítása céljából.

(7) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el az azon technológiák elfogadására vonatkozó részletes kritériumok megállapítása céljából, ideértve a rendszerhatárok és a tanúsítási követelmények meghatározását is, amelyeket úgy kell tekinteni, hogy megfelelnek a kibocsátásmentes technológiákra vonatkozóan a III. mellékletben előírt általános követelményeknek, beleértve a melléklet jövőbeli frissítéseit is.

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

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

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

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

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

(9) Az útiterv szerinti kikötő szerinti tagállam illetékes hatóságának, vagy az erre megfelelően felhatalmazott jogalanynak – adott esetben a kikötőt üzemeltető szervvel folytatott konzultációt követően – meg kell állapítania és a FuelEU adatbázisban késedelem nélkül rögzítenie kell a következő információkat:

a) az (5) bekezdésben meghatározott kivétel alkalmazása;

b) a hajó meg nem felelése az (1), a (2) és a (3) bekezdésben meghatározott követelményeknek, amennyiben az (5) bekezdésben foglalt kivételek egyike sem alkalmazandó.

(10) 2035. január 1-jétől az (EU) 2023/1804 rendelet 9. cikkében foglalt követelmények hatálya alá tartozó kikötőkben az (5) bekezdés d), e) és f) pontjában meghatározott kivételek csak az adott jelentéstételi időszakban a kikötések maximális – a hajó által tett összes kikötői megállás 10 %-ának megfelelő – számára alkalmazhatók, adott esetben a legközelebbi egész számra vagy az adott jelentéstételi időszakban legfeljebb 10 megállásra felkerekítve, attól függően, hogy melyik az alacsonyabb.

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

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

III. fejezet

Közös alapelvek és tanúsítás

7. cikk

A nyomon követés és a jelentéstétel közös alapelvei

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

(2) A nyomon követésnek és a jelentésnek teljes körűnek kell lennie, és ki kell terjednie a tengeren tartózkodó és a kikötőben horgonyzó hajók fedélzetén bármikor felhasznált energiára. A társaságok kötelesek megfelelő intézkedéseket tenni, hogy megelőzzék a hiányos adatok előfordulását a jelentési időszakban.

(3) A nyomon követésnek és a jelentésnek következetesnek és időben összehasonlíthatónak kell lennie. Ennek érdekében a társaságoknak ugyanazokat a nyomonkövetési módszereket és adatkészleteket kell használniuk, a hitelesítő által értékelt változtatásokra is figyelemmel. A társaságoknak a nyomon követendő és jelentendő adatok integritásával kapcsolatban gondoskodniuk kell az elvárható bizonyosság meglétéről.

(4) A társaságoknak átláthatóan és pontosan, papír alapú vagy elektronikus formában kell felvenniük, elemezniük és legalább öt évig tárolniuk minden nyomonkövetési adatot és dokumentációt – beleértve a feltevéseket, a referenciákat, a kibocsátási tényezőket, az I. melléklet szerint kiegészített tüzelőanyag-szállítójegyeket és a tevékenységre vonatkozó adatokat, továbbá az e rendeletnek való megfelelés tanúsításához szükséges minden más információt – annak érdekében, hogy a hitelesítő meghatározhassa a hajók fedélzetén felhasznált energia ÜHG-intenzitását.

(5) Az e rendelet 8., 9.,10. és 15. cikkében meghatározott nyomonkövetési és jelentéstételi tevékenységek végzése során adott esetben fel kell használni az (EU) 2015/757 rendelet alkalmazása keretében gyűjtött információkat és adatokat.

8. cikk

Nyomonkövetési terv

(1) A társaságoknak 2024. augusztus 31-ig minden egyes hajójukra vonatkozóan nyomonkövetési tervet kell benyújtaniuk a 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 azonosítója és típusa, beleértve a hajó nevét, a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnél (a továbbiakban: IMO) vezetett azonosítószámát, lajstromozási kikötőjét vagy anyakikötőjét és a hajó tulajdonosának nevét;

b) a társaság neve és a kapcsolattartó személy címe, telefonszáma, valamint e-mail-címe;

c) a fedélzeti energiaátalakító rendszerek leírása és a kapcsolódó, megawattban (MW) kifejezett teljesítményfelvétel;

d) a 6. cikk (4) bekezdésének b) pontjában említett hajók esetében azon berendezések szabványainak és jellemzőinek bemutatása, amelyek lehetővé teszik a part menti villamosenergia-ellátást biztosító rendszerhez vagy a kibocsátásmentes technológiához való kapcsolódást;

e) a kikötőben horgonyzó hajó megállapított teljes villamosenergia-igényének értéke, az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény) II-1. fejezete 40. és 41. szabályának való megfelelés igazolására használt, a lobogó szerinti hatóság által vagy az MEPC.237(65) és az MSC.349(92) határozattal elfogadott, az Elismert Szervezetek IMO szabályzatában meghatározott elismert szervezet által jóváhagyott elektromos terhelési egyenlegben vagy elektromos terhelési tanulmányban megadottak szerint. Amennyiben a hajó nem tudja megadni az említett referenciát, a figyelembe veendő érték a hajó főgépei – a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (MARPOL-egyezmény) alkalmazásában kiadott EIAPP-tanúsítványban, illetve amennyiben a főgépeknek nem kell EIAPP-tanúsítvánnyal rendelkezniük, akkor a főgépek adattábláján feltüntetett – maximális folyamatos teljesítményei összegének 25 %-a;

f) a 4. és a 6. cikkben meghatározott követelményeknek való megfelelés érdekében a fedélzeten a hajózás során és a kikötőhelyen használni kívánt energiaforrás(ok) ismertetése;

g) a hajó tüzelőanyag-fogyasztásának nyomon követésére szolgáló eljárások, valamint a helyettesítő energiaforrások vagy a kibocsátásmentes technológia által biztosított energia ismertetése;

h) a fedélzeten használandó energia „kúttól a tartályig” és a „tartálytól a hajócsavarig” számított kibocsátási tényezőinek nyomon követésére és bejelentésére szolgáló, a 10. cikkben, valamint az I. és a II. mellékletben meghatározott módszereknek megfelelő eljárások ismertetése;

i) az utak jegyzéke teljességének nyomon követésére használt eljárások ismertetése;

j) az utankénti tevékenységi adatok meghatározására használt eljárások ismertetése, beleértve az indulási kikötő és az érkezési kikötő között a tengeren töltött idő és a kikötőhelyen töltött idő meghatározására és rögzítésére szolgáló eljárásokat, felelősségi köröket, képleteket és adatforrásokat;

k) a nyomonkövetési tervben szereplő adatok bármelyikének jelentési időszak alatti frissítéséhez használt eljárások, rendszerek és felelősségi körök ismertetése;

l) a hiányos adatok kiküszöböléséhez vagy az adathibák azonosításához és kiigazításához szükséges helyettesítő adatok meghatározásához használandó módszer ismertetése;

m) a korábbi átvizsgálások minden részletét rögzítő átvizsgálási adatrögzítő lap;

n) a hajó jégosztályára vonatkozó információk, amennyiben a társaság azt kéri, hogy a hajó jégosztálya miatti többletenergiát ne vegyék figyelembe a IV. mellékletben meghatározott megfelelési egyenleg kiszámítása tekintetében;

o) a hajó jégosztályára vonatkozó információk és annak az ellenőrizhető eljárásnak az ismertetése, amely a teljes út során megtett távolság és a jeges viszonyok melletti hajózás során megtett távolság nyomon követésére szolgál, a jeges viszonyok melletti hajózás megkezdésének és befejezésének dátuma, időpontja, és a vonatkozó pozíció, valamint a jeges viszonyok melletti hajózás során felhasznált tüzelőanyag mennyisége, amennyiben a társaság kéri, hogy a jeges viszonyok melletti hajózásból eredő többletenergiát ne vegyék figyelembe a IV. mellékletben meghatározott megfelelési egyenleg kiszámítása tekintetében;

p) szélrásegítő meghajtórendszerrel felszerelt hajók esetében a fedélzeten lévő, szélrásegítő meghajtóberendezések leírása, valamint a P_{Wind} és a P_{Prop} értékei az I. mellékletben meghatározottak szerint.

(4) A társaságok kötelesek formanyomtatványokon alapuló szabványosított nyomonkövetési terveket használni. A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza az említett formanyomtatványokat, beleértve az egységes alkalmazásukra vonatkozó technikai szabályokat is. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 29. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

9. cikk

A 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-, kiigazítható- vagy naprakésszé tehető-e az abban szereplő bármely adat.

(2) A társaságnak a következő esetek bármelyikében indokolatlan késedelem nélkül módosítania kell a nyomonkövetési tervet:

a) a társaság megváltozása;

b) új energiaátalakítási rendszereket, új energiatípusokat, a part menti villamosenergia-ellátáshoz való kapcsolódást szolgáló új rendszereket, illetve új helyettesítő energiaforrásokat vagy új kibocsátásmentes technológiát kezdenek használni;

c) új mérőberendezés-típusok, mintavételi módszerek vagy elemzési módszerek használata vagy egyéb okok miatt az adatok elérhetősége megváltozik, és ez befolyásolhatja a gyűjtött adatok pontosságát;

d) a társaság, a hitelesítő vagy az illetékes hatóság megállapította, hogy az alkalmazott nyomonkövetési módszerből származó adatok helytelenek;

e) a nyomonkövetési terv valamely részéről a hitelesítő megállapította, hogy az nem felel meg e rendelet követelményeinek, és a hitelesítő előírta, hogy a társaságnak a 11. cikk (1) bekezdésének megfelelően felül kell vizsgálnia a tervet;

f) a társaság, a hitelesítő vagy az illetékes hatóság megállapította, hogy az adathiány megelőzésére és az adathibák azonosítására szolgáló módszerek nem megfelelőek az adatok pontosságának, teljességének és átláthatóságának biztosításához.

(3) A társaságok kötelesek indokolatlan késedelem nélkül értesíteni a hitelesítőket a nyomonkövetési terv módosítására vonatkozó bármely javaslatról.

10. cikk

A tüzelőanyagok és a kibocsátási tényezők tanúsítása

(1) Amennyiben az (EU) 2018/2001 irányelvben meghatározott bioüzemanyagokat, biogázt, nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagokat és a 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 ÜHG-kibocsátásmegtakarítási kritériumoknak, vagy amelyeket élelmiszer- és takarmánynövényekből állítanak elő, úgy kell tekinteni, hogy ugyanazokkal a kibocsátási tényezőkkel rendelkeznek, mint az említett típusú üzemanyagok esetében a legkedvezőtlenebb fosszilistüzelőanyag-előállítási mód;

b) azokat a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagokat és a széntartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagokat, amelyek nem felelnek meg az (EU) 2018/2001 irányelv 25. cikkének (2) bekezdésében meghatározott ÜHG-kibocsátás-megtakarítási küszöbértékeknek, úgy kell tekinteni, hogy ugyanazokkal a kibocsátási tényezőkkel rendelkeznek, mint az említett típusú üzemanyagok esetében a legkedvezőtlenebb fosszilistüzelőanyag-előállítási mód.

(2) Az (1) bekezdés hatálya alá nem tartozó tüzelőanyagokat úgy kell tekinteni, hogy ugyanazokkal a kibocsátási tényezőkkel rendelkeznek, mint a szóban forgó tüzelőanyag-típus esetében a legkedvezőtlenebb fosszilistüzelőanyag-előállítási mód, kivéve, ha azokat a megújuló gázok és a földgáz, valamint a hidrogén belső piacára vonatkozó uniós jogi aktusokkal összhangban tanúsították, meghatározva az ÜHG-kibocsátásmegtakarítási küszöbértéket és az ilyen tüzelőanyagok előállításából származó ÜHG-kibocsátás kiszámítására szolgáló kapcsolódó módszertant.

(3) Az e rendelet I. mellékletének megfelelően kiegészített tüzelőanyag-szállítójegyek alapján a társaságoknak pontos, teljes körű és megbízható adatokat kell szolgáltatniuk azon tüzelőanyagok ÜHG-kibocsátási intenzitásáról és fenntarthatósági jellemzőiről, amelyeket figyelembe kell venni az e rendelet 4. cikkének (1) bekezdésében említett célok tekintetében, és amelyeket a Bizottság által az (EU) 2018/2001 irányelv 30. cikkének (5) és (6) bekezdésével vagy adott esetben a megújuló gázok és a földgáz, valamint a hidrogén belső piacára vonatkozó uniós jogi aktusok vonatkozó rendelkezéseivel összhangban elismert rendszer keretében tanúsítottak.

(4) A társaságok nem térhetnek el a fosszilis tüzelőanyagokat illetően a „kúttól a tartályig” számított kibocsátási tényezőkre vonatkozóan az e rendelet II. mellékletében meghatározott alapértelmezett értékektől. Az (1) bekezdés sérelme nélkül a társaságoknak jogukban áll eltérni a „kúttól a tartályig” számított kibocsátási tényezőkre vonatkozóan az e rendelet II. mellékletben meghatározott alapértelmezett értékektől, amennyiben a tényleges értékek tanúsítására a Bizottság által elismert rendszer keretében kerül sor. Az említett tanúsítást a bioüzemanyagok, a biogáz, a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok és a széntartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagok esetében az (EU) 2018/2001 irányelv 30. cikkének (5) és (6) bekezdésével vagy adott esetben a megújuló gázok és a földgáz, valamint a hidrogén belső piacára vonatkozó uniós jogi aktusok vonatkozó rendelkezéseivel összhangban kell elvégezni.

(5) A társaságoknak – a fosszilis tüzelőanyagokra vonatkozó, „tartálytól a hajócsavarig” számított szén-dioxid-kibocsátási tényezők kivételével – jogukban áll eltérni a „tartálytól a hajócsavarig” számított kibocsátási tényezőkre vonatkozóan a II. mellékletben meghatározott alapértelmezett értékektől, amennyiben a tényleges értékek tanúsítása laboratóriumi vizsgálat vagy közvetlen kibocsátásmérés útján történt.

(6) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el annak részletes meghatározása érdekében, hogy mely nemzetközi szabványok és tanúsítási referenciák fogadhatók el a „tartálytól a hajócsavarig” számított tényleges kibocsátási tényezők igazolására. Az említett végrehajtási jogi aktusokat a 29. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

IV. fejezet

Hitelesítés és akkreditálás

11. cikk

A nyomonkövetési terv és a módosított nyomonkövetési terv értékelése

(1) Minden egyes hajó vonatkozásában, valamint a hitelesítő változása esetén a hitelesítő köteles értékelni, hogy a nyomonkövetési terv megfelel-e a 7., a 8. és a 9. cikkben meghatározott követelményeknek. Amennyiben a hitelesítő értékelésében megállapítja, hogy a terv nem felel meg az említett követelményeknek, az érintett társaság a jelentési időszak kezdete előtt, indokolatlan késedelem nélkül felülvizsgálja 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. Az említett határidő semmilyen esetben sem lehet a jelentési időszak kezdeténél későbbi időpont.

(2) A nyomonkövetési tervnek a 9. cikk (2) bekezdésének b), c) és d) pontja szerinti módosításait a hitelesítőnek értékelnie kell. Az említett értékelést követően a hitelesítő köteles tájékoztatni az érintett társaságot arról, hogy az említett módosítások megfelelnek-e a 7. a 8. és a 9. cikkben megállapított követelményeknek.

(3) Kedvező értékelésüket követően a hitelesítőnek rögzítenie kell a 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.

12. cikk

A hitelesítőkre vonatkozó általános kötelezettségek és alapelvek

(1) A hitelesítőnek függetlennek kell lennie az érintett hajó társaságától vagy üzemeltetőjétől, és az e rendeletben előírt tevékenységeit közérdekből kell végeznie. Ezért, továbbá az esetleges összeférhetetlenségek elkerülése érdekében sem a hitelesítő, sem annak a jogalanynak a része, amelynek tagja, nem lehet társaság, hajóüzemeltető, vagy társaság tulajdonosa. Emellett a hitelesítő nem lehet társaságnak, hajóüzemeltetőnek vagy társaság tulajdonosának a tulajdonában, és nem állhat olyan kapcsolatban társasággal, amely befolyásolhatja függetlenségét vagy pártatlanságát.

(2) A hitelesítőnek értékelnie kell a hajók fedélzetén felhasznált energia mennyiségére, típusára és kibocsátási tényezőjére vonatkozó adatok és információk megbízhatóságát, hitelességét, pontosságát és teljességét, különösen a következőket:

a) a tüzelőanyag-fogyasztásnak és a helyettesítő energiaforrások használatának az utakhoz és a kikötőhelyi tartózkodáshoz való hozzárendelése;

b) a jelentett tüzelőanyag-fogyasztási adatok és az azzal kapcsolatos mérések és számítások;

c) a kibocsátási tényezők kiválasztása és alkalmazása;

d) a part menti villamosenergia-ellátás igénybevétele vagy a FuelEU adatbázisban rögzített kivételek bármelyikének alkalmazása a 6. cikk (9) bekezdésének a) pontjával összhangban;

e) a 10. cikk (3) bekezdésében előírt adatok.

(3) A (2) bekezdésben említett értékelésnek a következő megfontolásokon kell alapulnia:

a) a jelentett adatok koherensek-e a hajókövetési adatokon és az olyan jellemzőkön alapuló becsült adatokkal, mint például a beépített motorteljesítmény;

b) a jelentett adatok ellentmondásoktól mentesek-e, különösen, ha összevetik az éves szinten hajónként beszerzett tüzelőanyag teljes mennyiségét és az utakra eső összesített tüzelőanyag-fogyasztást;

c) az adatok gyűjtése az alkalmazandó szabályoknak megfelelően történt-e; és

d) a hajó vonatkozó nyilvántartásai hiánytalanok és következetesek-e.

13. cikk

Hitelesítési eljárás

(1) A hitelesítő köteles azonosítani a nyomonkövetési és jelentési folyamathoz kapcsolódó lehetséges kockázatokat oly módon, hogy a hajók fedélzetén felhasznált energia bejelentett mennyiségét, típusát és kibocsátási tényezőjét összehasonlítja a hajókövetési adatokon és az olyan jellemzőkön alapuló becsült adatokkal, mint például a beépített motorteljesítmény. A hitelesítőnek további elemzéseket kell végeznie, ha jelentős eltéréseket talál.

(2) A hitelesítőnek az érintett társaság által használt összes adatforrás és módszertan felülvizsgálatával 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 eljárás során ellenőrzéseket kell végeznie. Kétség esetén a hitelesítő helyszíni szemlét tarthat a társaság telephelyein vagy a hajó fedélzetén. A társaságnak – a hitelesítési tevékenységek lefolytatásának elősegítése érdekében – lehetővé kell tennie a hitelesítő számára, hogy a társaság helyiségeihez vagy a hajóhoz hozzáférjen.

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

14. cikk

A hitelesítők akkreditálása

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

(2) Amennyiben e rendelet nem tartalmaz a hitelesítők akkreditálására vonatkozó különös rendelkezéseket, a 765/2008/EK rendelet vonatkozó rendelkezéseit kell alkalmazni.

(3) A hitelesítőknek mindig kellő eszközökkel és személyzettel kell rendelkezniük ahhoz, hogy azon flotta méretének megfelelően el tudják látni feladataikat, amely számára e rendelet alapján hitelesítési tevékenységet végeznek, így különösen mindig elegendő szakértelemmel kell rendelkezniük, különösen a tengeri szállítás terén, hogy el tudják látni az e rendeletben előírt feladatokat. Képesnek kell lenniük arra, hogy eszközeiket és személyzetüket bármely munkavégzési helyre kiküldjék, amikor és ahogyan az az e rendelet szerinti feladatok elvégzéséhez szükséges.

(4) Amennyiben egy illetékes hatóság megállapítja, hogy a hitelesítő e rendelet hatálya alá tartozó tevékenységei nem felelnek meg a követelményeknek, tájékoztatnia kell azon tagállam illetékes hatóságát, amelynek a nemzeti akkreditáló testülete a hitelesítőt akkreditálta. A nemzeti akkreditáló testület szerinti tagállam illetékes hatóságának fel kell kérnie a nemzeti akkreditáló testületét, hogy felügyeleti tevékenysége során vegye figyelembe az említett információt.

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

V. fejezet

A megfelelés nyilvántartása, hitelesítése, jelentése és értékelése

15. cikk

Nyomon követés és rögzítés

(1) 2025. január 1-jétől kezdődően, a 8. cikkben említett nyomonkövetési terv alapján és azt követően, hogy a hitelesítő értékelte a tervet, a társaságok kötelesek az útiterv szerinti kikötőbe érkező vagy onnan induló minden egyes hajóra, valamint a 2. cikk (1) bekezdésében említett minden egyes útra vonatkozóan nyomon követni és rögzíteni a következő információkat:

a) indulási és érkezési kikötő, beleértve az indulás és az érkezés napját és időpontját, valamint a kikötőhelyen való tartózkodás időtartamát;

b) minden olyan hajó esetében, amelyre vonatkozik a 6. cikk (1) bekezdése, a part menti villamosenergia-ellátást biztosító rendszerhez való csatlakozás és annak igénybevétele, vagy a 6. cikk (5) bekezdésében meghatározott kivételek bármelyikének – a 6. cikk (9) bekezdésének a) pontja szerint megerősített – alkalmazása;

c) a kikötőhelyen és a tengeren felhasznált tüzelőanyag mennyisége típusonként;

d) a part menti villamosenergia-ellátás révén a hajónak szolgáltatott villamos energia mennyisége;

e) a kikötőhelyen és a tengeren felhasznált minden egyes tüzelőanyag-típus esetében a „kúttól a tartályig” számított kibocsátási tényező, az elégetett tüzelőanyag „tartálytól a hajócsavarig” számított kibocsátási tényezői, valamint a különböző fedélzeti tüzelőanyag-fogyasztókhoz kapcsolódóan elszivárgott tüzelőanyagra vonatkozó, a „tartálytól a hajócsavarig” számított kibocsátási tényezők, az összes vonatkozó üvegházhatású gázra kiterjedően;

f) a kikötőhelyen és a tengeren felhasznált helyettesítő energiaforrás mennyisége típusonként;

g) a hajó jégosztálya, amennyiben a társaság azt kéri, hogy a hajó jégosztálya miatt felhasznált többletenergiát ne vegyék figyelembe a IV. mellékletben meghatározott megfelelési egyenleg kiszámítása tekintetében, a jégosztályok közötti megfelelés megállapításához a Balti-tengeri Környezetvédelmi Bizottság (HELCOM) Balti-tengeren való téli hajózás biztonságáról szóló 25/7. sz. ajánlásának alkalmazása mellett;

h) a hajó jégosztálya, a jeges viszonyok melletti hajózás megkezdésének és befejezésének dátuma, időpontja, és a vonatkozó pozíció, a jeges viszonyok melletti hajózás során felhasznált tüzelőanyag minden típusának mennyisége, a jeges viszonyok melletti hajózás során megtett távolság és a jelentési időszak alatti összes út során megtett teljes távolság, amennyiben a társaság azt kéri, hogy a jeges viszonyok melletti hajózás miatt felhasznált többletenergiát ne vegyék figyelembe a IV. mellékletben meghatározott megfelelési egyenleg kiszámítása tekintetében.

(2) A társaságok az (1) bekezdésben felsorolt információkat és adatokat kellő időben, átlátható módon kötelesek rögzíteni és évente összeállítani, hogy lehetővé tegyék a hitelesítő számára az e rendeletnek való megfelelés hitelesítését.

(3) A társaságoknak a hitelesítési időszakban január 31-éig hajóspecifikus jelentést (a továbbiakban: a FuelEU jelentés) kell benyújtaniuk a hitelesítőhöz, amely tartalmazza az e cikk (1) bekezdésében említett összes információt, valamint a jelentési időszakra vonatkozó, a 7. cikk (4) bekezdésében említett nyomonkövetési adatokat és dokumentációt.

(4) Amennyiben egy hajót egy társaságtól egy másikra ruháznak át:

a) az átruházó társaságnak értesítenie kell a hitelesítőt az e cikk (1) bekezdésében említett információkról arra az időszakra vonatkozóan, amely alatt a hajó üzemeltetéséért felelt;

b) az átruházás teljesülése napjához a gyakorlatban kivitelezhető lehető legközelebb eső időpontban, de legkésőbb egy hónappal az átruházás teljesülését követően annak a hitelesítőnek, aki az átruházó társaságnál a hajóra irányuló hitelesítési tevékenységeket végezte, hitelesítenie kell az a) pontban említett információkat, és a 16. cikkel összhangban rögzítenie kell azokat a FuelEU adatbázisban; és

c) az a) és b) pont sérelme nélkül, azon társaságnak, amely a jelentési időszakban december 31-én a hajó üzemeltetéséért felel, felelős azért, hogy a hajó megfeleljen a 4. és 6. cikkben foglalt követelményeknek azon teljes jelentési időszak alatt, amelyben az átruházásra vagy a többszöri átruházásra sor került.

16. cikk

Hitelesítés és számítás

(1) A 11., a 12. és a 13. cikkben meghatározott hitelesítést követően a hitelesítőnek értékelnie kell a FuelEU jelentés minőségét, teljességét és pontosságát. E célból a hitelesítőnek fel kell használnia a FuelEU adatbázisban szereplő információkat, beleértve a kikötésekre vonatkozóan, a 6. cikkel összhangban szolgáltatott információkat.

(2) Amennyiben az (1) bekezdésben említett hitelesítői értékelés a hitelesítőtől elvárható bizonyossággal megállapítja, hogy a FuelEU jelentés nem tartalmaz lényeges valótlanságokat vagy meg nem feleléseket, a hitelesítőnek értesíteni kell az érintett társaságot a hitelesítési jelentésről, amelyben kijelenti, hogy a FuelEU jelentés megfelel e rendeletnek. A hitelesítési jelentésben ismertetni kell minden, a hitelesítő által elvégzett munkával kapcsolatos kérdést.

(3) Amennyiben a hitelesítői értékelés valótlanságokat vagy e rendeletnek való meg nem feleléseket azonosít be, a hitelesítő köteles erről kellő időben tájékoztatni az érintett társaságot. A társaságnak indokolatlan késedelem nélkül ki kell igazítania a valótlanságokat vagy meg nem feleléseket annak érdekében, hogy a hitelesítési eljárás időben lezárulhasson, és módosított FuelEU jelentést kell benyújtania a hitelesítőnek minden olyan egyéb információval együtt, amely szükséges a feltárt valótlanságok és meg nem felelések kiigazításához. Hitelesítési jelentésében a hitelesítőnek meg kell állapítania, hogy a módosított FuelEU jelentés megfelel-e e rendeletnek. Amennyiben a közölt valótlanságokat vagy meg nem feleléseket nem igazították ki és azok lényeges valótlanságokhoz vezettek, a hitelesítőnek értesítenie kell a társaságot a hitelesítési jelentésről, amelyben megállapítja, hogy a FuelEU jelentés nem felel meg e rendeletnek.

(4) Az e rendeletnek megfelelő FuelEU jelentés alapján a hitelesítő kiszámítja:

a) az I. mellékletben meghatározott módszer alkalmazásával az érintett hajó fedélzetén felhasznált energia éves átlagos ÜHG-intenzitását;

b) a IV. melléklet A. részében meghatározott képlet alkalmazásával a hajó megfelelési egyenlegét;

c) az előző jelentési időszakban tett meg nem felelő kikötések számát, beleértve a rakparthoz kikötve töltött időt is, valamint adott esetben a 6. cikk (9) bekezdésével összhangban a horgonyzóhelyen töltött időt is, a 6. cikkben meghatározott követelményeknek meg nem felelő hajó általi minden egyes kikötés vonatkozásában;

d) a hajó fedélzetén felhasznált energia éves mennyiségét, a part menti villamosenergia-ellátás igénybevételéből származó energia kivételével;

e) a hajó fedélzetén felhasznált, nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagokból származó energia éves mennyiségét.

(5) A hitelesítési időszakban március 31-ig a hitelesítőnek értesítenie kell a társaságot a (4) bekezdésben említett információkról, és a FuelEU adatbázisban rögzítenie kell az e rendeletnek megfelelő FuelEU jelentést, a hitelesítési jelentést és a (4) bekezdésben említett információkat.

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

17. cikk

Az illetékes hatóság által végzett további ellenőrzések

(1) Az igazgatásért felelős állam illetékes hatósága egy adott társaság tekintetében – annak bármely hajóját illetően – a megelőző két jelentési időszakra vonatkozóan, bármely időpontban további ellenőrzéseket végezhet a következők tekintetében:

a) az e rendeletnek megfelelő, a 15. és a 16. cikknek megfelelően készített FuelEU jelentés;

b) a 16. cikknek megfelelően készített hitelesítési jelentés;

c) a hitelesítő által a 16. cikk (4) bekezdésének megfelelően elvégzett számítások.

(2) Az (1) bekezdésben említett illetékes hatóság kérésére a társaság rendelkezésre bocsát minden olyan szükséges információt vagy dokumentumot, amely lehetővé teszi az illetékes hatóság számára további ellenőrzések elvégzését, és lehetővé teszi a társaság telephelyeihez vagy a hajóhoz való hozzáférést az ilyen további ellenőrzések megkönnyítése érdekében.

(3) Az e cikk (1) bekezdésében említett illetékes hatóságnak a további ellenőrzésekről jelentést kell kiadnia, amelynek adott esetben tartalmaznia kell a 17. cikk (1) bekezdése c) pontjának alkalmazásával elvégzett, aktualizált számításokat, a megfelelési többlet vagy az előzetes megfelelési többlet aktualizált értékét, valamint a FuelEU bírság aktualizált összegét.

(4) Ha az e cikk (3) bekezdésében említett további ellenőrzésekre vonatkozó jelentés olyan valótlanságokat, meg nem feleléseket vagy számítási hibákat azonosít be, amely a 4. vagy 6. cikkben foglalt követelményeknek való meg nem felelést, következésképpen pedig FuelEU bírságot eredményez, vagy a már megfizetett FuelEU bírság összegének módosítását eredményezi, az e cikk (1) bekezdésében említett illetékes hatóságnak értesítenie kell az érintett társaságot a FuelEU bírság, illetve a módosított FuelEU bírság megfelelő összegéről. A tagállamoknak biztosítják, hogy a további ellenőrzések tárgyát képező időszakban a hajóért felelős társaság az értesítéstől számított egy hónapon belül megfizesse a FuelEU bírságnak vagy a módosított FuelEU bírságnak megfelelő összeget, a 23. cikkben foglalt rendelkezésekkel összhangban.

(5) Az (1) bekezdésben említett illetékes hatóságnak haladéktalanul el kell távolítania a FuelEU adatbázisból annak a hajónak a FuelEU megfelelőségi dokumentumát, amelynek tekintetében a társasága nem fizette meg kellő időben a (4) bekezdésben említett FuelEU bírságokat, továbbá az eltávolítás tényéről kellő időben értesítenie kell az érintett társaságot. Az illetékes hatóság a vonatkozó FuelEU megfelelőségi dokumentumot csak akkor állítja ki újból, amikor a FuelEU bírságnak megfelelő összeg megfizetésre került, feltéve, hogy a társaság teljesíti a FuelEU megfelelőségi dokumentummal való rendelkezésre vonatkozóan e rendeletben meghatározott egyéb feltételeket.

(6) Az (5) bekezdés nem alkalmazandó azokra a hajókra, amelyeket a hajó üzemeltetésért a további ellenőrzések tárgyát képező időszakban felelős társaságtól eltérő társaságra ruháztak át.

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

18. cikk

Támogató eszközök és iránymutatás

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

19.cikk

FuelEU adatbázis és jelentéstétel

(1) A Bizottságnak létre kell hoznia, működtetnie kell és naprakészen kell tartania egy elektronikus adatbázist az e rendeletnek való megfelelés nyomon követése céljából (a továbbiakban: FuelEU adatbázis). A FuelEU adatbázist a hitelesítési tevékenységekhez kapcsolódó intézkedéseknek, a hajók megfelelési egyenlegének – ideértve a 20. és a 21. cikkben meghatározott rugalmassági mechanizmusok alkalmazását is –, a 6. cikk (5) bekezdésében foglalt kivételek alkalmazásának, valamint a 23. cikk szerint kiszabott FuelEU bírságok megfizetésével és a FuelEU megfelelőségi dokumentum kiállításával kapcsolatos intézkedések nyilvántartására kell használni. Az adatbázisnak hozzáférhetőnek kell lennie a társaságok, a hitelesítők, az illetékes hatóságok és az erre megfelelően felhatalmazott jogalanyok, a nemzeti akkreditáló testületek, az 1406/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel ([24]) létrehozott Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség és a Bizottság számára, amelyeknek az e rendelet végrehajtása érdekében rájuk háruló felelősségi köröknek megfelelő hozzáférési jogokkal és funkciókkal kell rendelkezniük.

(2) A FuelEU adatbázisban rögzített vagy módosított elemekről értesíteni kell az azokhoz hozzáféréssel rendelkező jogalanyokat.

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

20. cikk

A megfelelési többlet jelentési időszakok közötti tartalékolása és átvétele

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

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

(2) A 16. cikk (4) bekezdésével összhangban elvégzett számítások alapján, amennyiben egy hajó esetében a jelentési időszakban megfelelési hiány áll fenn, a társaság a következő jelentési időszakból átveheti az annak megfelelő értékű előzetes megfelelési többletet. Az előzetes megfelelési többletet az adott jelentési időszakban hozzá kell adni a hajó megfelelési egyenlegéhez, a következő jelentési időszakban pedig az előzetes megfelelési többlet 1,1-szeresét le kell vonni ugyanazon hajó megfelelési egyenlegéből. Az előzetes megfelelési többlet nem vehető át:

a) a 4. cikk (2) bekezdésében meghatározott határértéket több mint 2 %-kal meghaladó, a hajó I. melléklet szerint számított energiafogyasztásával megszorzott érték esetében;

b) két egymást követő jelentési időszakban.

(3) A társaság a hitelesítési időszakban április 30-áig – a hitelesítője általi jóváhagyást követően – köteles rögzíteni az előzetes megfelelési többletet a FuelEU adatbázisban.

(4) Amennyiben egy hajó a jelentési időszak során nem végez kikötést uniós kikötőben, és az előző jelentési időszakban előzetes megfelelési többletet vett át, az igazgatásért felelős állam illetékes hatóságának a hitelesítési időszakban június 1-jéig értesítenie kell az érintett társaságot a 23. cikk (2) bekezdésében említett – az előzetes megfelelési többlet átvételével eredetileg elkerült – FuelEU bírság összegéről, amelyet meg kell szorozni 1,1-del.

21. cikk

A megfelelések összevonása

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

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

(2) A társaságnak a FuelEU adatbázisban rögzítenie kell egyrészt azt, hogy a hajó megfelelési egyenlegét összevonásba kívánja foglalni, másrészt az egyes hajóknak a teljes összevont megfelelési egyenlegből való részesedését, valamint az említett részesedés hitelesítését végző hitelesítőre vonatkozó választást.

(3) Amennyiben az összevonásban részt vevő hajók két vagy több társaság ellenőrzése alá tartoznak, az összevonás FuelEU adatbázisban nyilvántartott részleteit – ideértve a hajóknak a teljes összevont megfelelési egyenlegből való részesedését, valamint az egyes hajóknak a teljes összevont megfelelési egyenlegből való részesedésének hitelesítését végző hitelesítőre vonatkozó választást is – az összevonásban érintett valamennyi társaságnak validálnia kell a FuelEU adatbázisban.

(4) Az összevonás csak akkor érvényes, ha a teljes összevont megfelelés pozitív előjelű és a 16. cikk (4) bekezdésének megfelelően elvégzett számítás szerint megfelelési hiánnyal rendelkező hajóknak az összevont megfelelésből való részesedés kiosztását követően nem lesz nagyobb a megfelelési hiányuk, továbbá ha a 16. cikk (4) bekezdésének megfelelően elvégzett számítás szerint megfelelési többlettel rendelkező hajóknak az összevont megfelelésből való részesedés kiosztását követően nem lesz megfelelési hiányuk.

(5) A 24. cikkben meghatározott kötelezettséget nem teljesítő hajó összevonásba nem foglalható.

(6) A 20. cikk (1) bekezdése alkalmazandó akkor, ha a teljes összevont megfelelési egyenleg egy adott hajó esetében megfelelési többletet eredményez.

(7) A 20. cikk (2) bekezdése nem alkalmazandó az összevonásban részt vevő hajóra.

(8) A választott hitelesítőnek a hitelesítési időszakban április 30-ig rögzítenie kell a FuelEU adatbázisban az összevonás végleges összetételét és az egyes hajóknak a teljes összevont megfelelési egyenlegből való részesedését.

22. cikk

FuelEU megfelelőségi dokumentum

(1) A hitelesítő a hitelesítési időszakban június 30-áig kiállítja az érintett hajóra vonatkozó FuelEU megfelelőségi dokumentumot, feltéve, hogy – a 20. és a 21. cikk alkalmazása nyomán – a hajó esetében nem áll fenn megfelelési hiány, a hajó nem hajtott végre meg nem felelő kikötést, továbbá teljesíti a 24. cikkben meghatározott kötelezettséget.

(2) Amennyiben a 23. cikk (2) vagy (5) bekezdésében említett FuelEU bírságok esedékesek, az igazgatásért felelős állam illetékes hatóságának a hitelesítési időszakban június 30-áig ki kell állítania a FuelEU megfelelőségi dokumentumot az érintett hajóra vonatkozóan, feltéve, hogy megfizették a FuelEU bírságoknak megfelelő összeget.

(3) A FuelEU megfelelőségi dokumentumnak a következő információkat kell tartalmaznia:

a) a hajó azonosítása (név, IMO hajóazonosító szám és a lajstromozási kikötő vagy anyakikötő);

b) a hajótulajdonos neve, címe és üzleti tevékenységének fő helye;

c) a hitelesítő azonosítása;

d) az említett dokumentum kiállításának időpontja, érvényességi ideje és a tárgyát képező jelentési időszak.

(4) A FuelEU megfelelőségi dokumentum a jelentési időszak végét követő 18 hónapig érvényes, vagy addig, ameddig új FuelEU megfelelőségi dokumentum kerül kiállításra, attól függően, hogy melyik következik be korábban.

(5) A hitelesítőnek vagy adott esetben az igazgatásért felelős állam illetékes hatóságának a kiadott FuelEU megfelelőségi dokumentumot haladéktalanul rögzítenie kell a FuelEU adatbázisban.

(6) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza a FuelEU megfelelőségi dokumentum mintáit, ideértve az elektronikus formanyomtatványokat is. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 29. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó-bizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

23. cikk

FuelEU bírságok

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

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

(2) Az adott társaság tekintetében az igazgatásért felelős állam biztosítja, hogy a társaságok bármely olyan hajójával összefüggésben, amely esetében a hitelesítési időszakban június 1-jén a 4. cikk (2) bekezdésében említett ÜHG-intenzitás, vagy adott esetben az 5. cikk (3) bekezdésében említett, a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagokra vonatkozó részcél tekintetében megfelelési hiány áll fenn, az illetékes hatósága általi esetleges validálás után, a hitelesítési időszakban június 30-ig a IV. melléklet B. részében megadott képletek alkalmazásával kiszámított FuelEU bírságnak megfelelő összeget megfizesse. Ha valamely hajó esetében kettő vagy több egymást követő jelentési időszak tekintetében áll fenn megfelelési hiány, az említett összeget meg kell szorozni $1^{+}(n-1)/10$-zel, ahol n azon egymást követő jelentési időszakok száma, amelyek tekintetében a társasággal szemben az említett hajóval összefüggésben a FuelEU bírságot kiszabták.

(3) Az adott társaság tekintetében az igazgatásért felelős állam biztosítja, hogy a társaság bármely, a 20. cikk (4) bekezdésében említett helyzetben lévő hajójával összefüggésben a hitelesítési időszakban június 30-ig az említett bekezdésnek megfelelően küldött értesítésben szereplő FuelEU bírságnak megfelelő összeget megfizesse.

(4) A hitelesítőnek – adott esetben a 16. cikk (4) bekezdése szerint elvégzett számítások alapján – a hitelesítési időszakban május 1-je előtt rögzítenie kell a 6. cikkben meghatározott követelményeknek meg nem felelő hajók által a rakparthoz kikötve eltöltött órák teljes számát a FuelEU adatbázisban.

(5) Az adott társaság tekintetében az igazgatásért felelős állam biztosítja, hogy a társaság valamennyi, legalább egy meg nem felelő kikötést végzett hajójával összefüggésben – az illetékes hatósága általi esetleges validálás után – a hitelesítési időszakban június 30-ig a FuelEU bírságnak megfelelő összeget megfizesse, amely összeg 1,5 EUR-nak és a kikötőben horgonyzó hajó megállapított teljes villamosenergia-igényének, valamint a 6. cikkben meghatározott követelményeknek meg nem felelve a kikötőben horgonyozva eltöltött órák (a legközelebbi egész órára kerekített) teljes számának a szorzata.

(6) A tagállamoknak nemzeti szinten rendelkezniük kell az ahhoz szükséges jogi és közigazgatási kerettel, hogy a FuelEU bírságok kiszabására, megfizetésére és beszedésére vonatkozó kötelezettségek teljesítése biztosított legyen.

(7) Az e cikkben említett intézkedéseket, valamint a FuelEU bírságok megfizetésének igazolását azon jogalanyoknak, akik az említett intézkedéseket végrehajtották vagy az említett kifizetéseket teljesítették, haladéktalanul rögzíteniük kell a FuelEU adatbázisban.

(8) A FuelEU bírságok megfizetéséért továbbra is a társaság felelős, azon lehetőség sérelme nélkül, hogy a társaság a hajót kereskedelmi céllal üzemeltetőkkel olyan szerződéseket kössön, amelyek előírják, hogy a hajót kereskedelmi céllal üzemeltetők felelőssége megtéríteni a társaság részére a FuelEU bírságok összegét, amennyiben a tüzelőanyag megvásárlásáért vagy a hajó üzemeltetéséért a hajót kereskedelmi céllal üzemeltető viseli a felelősséget. E bekezdés alkalmazásában a hajó üzemeltetése a szállított rakománynak, az útvonalnak és a hajó sebességének a meghatározását jelenti.

(9) A FuelEU bírságok megfizetéséért továbbra is a társaság felelős, azon lehetőség sérelme nélkül, hogy a társaság a tüzelőanyag-szállítókkal olyan szerződéseket kössön, amelyek előírják, hogy a tüzelőanyag-szállítók felelőssége megtéríteni a társaság részére a FuelEU bírságok összegét.

(10) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 28. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy módosítsa a IV. mellékletet az említett melléklet B. részében szereplő táblázat 7. cellájában és adott esetben 14. cellájában megadott és az e cikk (1) bekezdésében említett képletben használt tényezőnek az energiaköltségek alakulása alapján történő kiigazítása, valamint az e cikk (5) bekezdésében meghatározott szorzótényezőnek a villamos energia uniós átlagköltségének az indexálása alapján történő módosítása céljából.

(11) A tagállamoknak törekednek annak biztosítására, hogy a FuelEU bírságokból származó bevételt vagy az annak megfelelő pénzügyi értéket a megújuló és az alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengerhasznosítási ágazatban való gyors elterjesztésének és használatának a támogatására fordítsák, ösztönözve a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagoknak a tengerhasznosítási ágazat számára nagyobb mennyiségben történő előállítását, elősegítve megfelelő tüzelőanyag-ellátó létesítményeknek vagy a part menti villamosenergia-ellátás megfelelő infrastruktúrájának a kiépítését a kikötőkben, valamint a jelentős kibocsátáscsökkentés elérése érdekében támogatva a leginnovatívabb technológiák flottaszintű kifejlesztését, tesztelését és alkalmazását.

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

24. cikk

Az érvényes FuelEU megfelelőségi dokumentummal való rendelkezésre vonatkozó kötelezettség

(1) A hitelesítési időszakban június 30-ig a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőben kikötő, a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe érkező, ott tartózkodó vagy onnan induló, vagy a kapcsolódó jelentési időszak során utakat teljesítő hajóknak érvényes FuelEU megfelelőségi dokumentummal kell rendelkezniük.

(2) Az érintett hajóra vonatkozóan a 22. cikkel összhangban kiállított FuelEU megfelelőségi dokumentum szolgál bizonyítékul az e rendeletnek való megfelelésre.

25. cikk

Érvényesítés

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

(2) Minden tagállam gondoskodik arról, hogy a joghatósága alá tartozó kikötőben tartózkodó hajónak a 2009/16/EK irányelvvel összhangban elvégzett ellenőrzése során ellenőrizzék azt is, hogy a hajó rendelkezik-e érvényes FuelEU megfelelőségi dokumentummal.

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

(4) Az érintett társaságnak meg kell erősítenie, hogy teljesíti az érvényes FuelEU megfelelőségi dokumentummal való rendelkezésre vonatkozó kötelezettséget, mégpedig az érvényes FuelEU megfelelőségi dokumentumnak a kiutasítási határozatot kibocsátó illetékes nemzeti hatósághoz való bejelentése útján. Ez a bekezdés nem érinti a veszélyhelyzetben lévő hajókra alkalmazandó nemzetközi jogi rendelkezéseket.

(5) A valamely tagállam által egy adott hajóval szemben alkalmazott szankciókról a FuelEU adatbázison keresztül értesíteni kell a Bizottságot, a többi tagállamot és az érintett lobogó szerinti államot.

26. cikk

A felülvizsgálathoz való jog

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

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

27. cikk

Illetékes hatóságok

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

VI. fejezet

Felhatalmazáson alapuló és végrehajtási hatáskörök és záró rendelkezések

28. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

(1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit e cikk határozza meg.

(2) A Bizottságnak a 4. cikk (4) bekezdésében, az 5. cikk (7) bekezdésében, a 6. cikk (6) bekezdésében, a 14. cikk (5) bekezdésében és a 23. cikk (10) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása határozatlan időre szól 2023. október 12-től kezdődő hatállyal.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 4. cikk (4) bekezdésében, az 5. cikk (7) bekezdésében, a 6. cikk (6) bekezdésében, a 14. cikk (5) bekezdésében és a 23. cikk (10) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

(4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban megállapított elvekkel összhangban konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.

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

(6) A 4. cikk (4) bekezdése, az 5. cikk (7) bekezdése, a 6. cikk (6) bekezdése, a 14. cikk (5) bekezdése és a 23. cikk (10) bekezdése értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

29. cikk

A bizottsági eljárás

(1) A Bizottságot a 2099/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel ([25]) létrehozott, a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 4. cikkét kell alkalmazni.

(3) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni. Ha a bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

30. cikk

Jelentések és felülvizsgálat

(1) A Bizottság 2024. szeptember 23-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, amelyben megvizsgálja az e rendelet és az (EU) 2015/757 rendelet, illetve bármely más ágazati jogi aktus közötti kölcsönhatást és konvergenciát. Az említett jelentéshez adott esetben jogalkotási javaslat is társulhat.

([25]) 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.).

(2) A Bizottság 2027. december 31-ig, majd azt követően legkésőbb ötévente jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a következőkről készített értékelés eredményeiről: e rendelet működése, többek között a piaci torzulások vagy a kikötők kikerülésének esetleges hatásai; a tengeri szállítás keretében használt kibocsátásmentes technológiák és azok piacának a fejlődése, valamint a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok, illetve a part menti villamosenergia-ellátás – ideértve azt is, amikor azt a horgonyzóhelyen veszik igénybe –, technológiáinak és azok piacának a fejlődése; a FuelEU bírságokból származó bevétel felhasználása; valamint e rendelet hatása az uniós tengerhasznosítási ágazat versenyképességére.

Az említett jelentésben a Bizottság többek között a következőket mérlegeli:

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

b) a 4. cikk (2) bekezdésében említett határérték, az (EU) 2021/1119 rendeletben meghatározott célkitűzések elérését célozva;

c) azon hajótípusok és -méret, amelyekre a 6. cikk (1) bekezdése alkalmazandó, valamint a 6. cikk (1) bekezdésében említett kötelezettségek kiterjesztése a horgonyzó hajókra;

d) a 6. cikk (5) bekezdésében meghatározott kivételek;

e) a part menti villamosenergia-ellátás révén szolgáltatott villamos energia elszámolása az I. melléklet szerint és a II. mellékletben meghatározott, az említett villamos energiával összefüggő, a „kúttól a tartályig" számított kibocsátási tényező;

f) annak lehetősége, hogy e rendelet hatálya alá vonják a jelentős dekarbonizációs potenciállal rendelkező legfenntarthatóbb és leginnovatívabb tüzelőanyag-technológiákat szolgáló külön mechanizmusokat egy világos és kiszámítható jogi keret létrehozása, valamint az ilyen tüzelőanyag-technológiák piacának fejlesztése és e technológiák alkalmazásának ösztönzése érdekében;

g) azon hajók megfelelési egyenlegének a IV. és V. mellékletben meghatározottak szerinti kiszámítása, amelyek a jeges viszonyok melletti hajózás miatt felhasznált többletenergia kizárását kérik, valamint az említett rendelkezések érvényességének esetleges meghosszabbítása 2034. december 31. után;

h) a szélenergia figyelembevételének lehetősége a fedélzeten felhasznált energia ÜHG-intenzitásának az I. mellékletben meghatározottak szerinti kiszámítása és a megfelelési egyenlegnek a IV. mellékletben meghatározottak szerinti kiszámítása során, feltéve, hogy rendelkezésre áll egy ellenőrizhető módszer a szélmeghajtással előállított energia nyomon követésére és elszámolására;

i) új ÜHG-kibocsátáscsökkentési technológiák – például a fedélzeti szén-dioxid-leválasztás – figyelembevételének lehetősége a fedélzeten felhasznált energia ÜHG-intenzitásának az I. mellékletben meghatározott és a megfelelési egyenleg IV. mellékletben meghatározott kiszámítása során, feltéve, hogy rendelkezésre áll egy ellenőrizhető módszer a leválasztott szén-dioxid nyomon követésére és elszámolására;

j) e rendelet további elemekkel való kiegészítésének lehetősége, különös tekintettel a koromkibocsátásra;

k) a társaságoknak az e rendeletben meghatározott követelmények megkerülésére irányuló kísérleteivel szembeni intézkedések iránti szüksége.

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

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

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

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

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

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

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

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

31. cikk

A 2009/16/EK irányelv módosítása

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

„51. Az (EU) 2023/1805 európai parlamenti és tanácsi rendelet (*) alapján kiállított FuelEU megfelelőségi dokumentum.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/1805 rendelete (2023. szeptember 13.) a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri szállításban való alkalmazásáról, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról (HL L 234., 2023.9.22., 48. o.).”

32. cikk

Hatálybalépés

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

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

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

Kelt Strasbourgban, 2023. szeptember 13-án.

az Európai Parlament részéről	*a Tanács részéről*
az elnök	*az elnök*
R. METSOLA	J. M. ALBARES BUENO

I. MELLÉKLET

A hajók fedélzetén felhasznált energia ÜHG-intenzitásának megállapítására vonatkozó módszertan

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

$\text{ÜHG} - \text{intenzitás } \left[\frac{\text{gCO2eq}}{\text{MJ}}\right] = f_{wind} \times (\text{WtT} + \text{TtW})$ 1. sz. egyenlet	
WtT	$\frac{\sum_i^{n\ fuel} M_i \times CO_{2eq\ WtT,\ i} \times LCV_i + \sum_k^c E_k \times CO_{2eq\ electricity,k}}{\sum_i^{n\ fuel} M_i \times LCV_i \times RWD_i + \sum_k^c E_k}$
TtW	$\frac{\sum_i^{n\ fuel} \sum_j^{m\ engine} M_{i,j} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{\ slip\ j}\right) \times (CO_{2eq,\ TtW,i,\ j}) + \left(\frac{1}{100} C_{\ slip\ j} \times CO_{2eq\ TtW,\ slip,\ i,j}\right) \right]}{\sum_i^{n\ fuel} M_i \times LCV_i \times RWD_i + \sum_k^c E_k}$
f_{wind}	A széllel segített meghajtásra vonatkozó jutalmazási tényező

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

Kifejezés	Magyarázat
i	A jelentési időszakban a hajóra szállított tüzelőanyagok típusára vonatkozó mutató
j	A hajó fedélzetén lévő tüzelőanyag-égetőegységek mutatója E rendelet alkalmazásában tüzelőanyag-égetőegységnek tekintendők a főgép(ek), a segédgép(ek), a kazánok, a tüzelőanyag-cellák és a hulladékégetők
k	A part menti villamosenergia-ellátási csatlakozási pontokra vonatkozó mutató
n	A jelentési időszakban a hajóra szállított tüzelőanyagok típusának teljes száma
c	A part menti villamosenergia-ellátási csatlakozási pontok teljes száma
m	A tüzelőanyag-égetőegységek teljes száma
$M_{i,j}$	A j tüzelőanyag-égetőegységben elégetett i tüzelőanyag tömege [gFuel]
E_k	A hajóra szállított villamos energia k part menti villamosenergia-ellátási csatlakozási pontonként [MJ]
$CO_{2eqWtT,i}$	Az i tüzelőanyag "a kúttól a tartályig" (WtT) számított ÜHG-kibocsátási tényezője [$gCO2_{eq}$/MJ]
$CO_{2eq_{electricity,k}}$	A kikötőhelyen horgonyzó hajóra szállított villamos energiával összefüggő WtT ÜHG-kibocsátási tényező k part menti villamosenergia-ellátásicsatlakozási pontonként [$gCO2_{eq}$/MJ]
LCV_i	Az i tüzelőanyag alsó fűtőértéke [MJ/gFuel]
RWDi	Amennyiben az i tüzelőanyag nem biológiai eredetű, a 2025. január 1-jétől 2033. december 31-ig tartó időszakra 2-es jutalmazási tényezőt lehet alkalmazni. Egyéb esetekben $RWD_i = 1$.

C_{slipj}	Az el nem égetett tüzelőanyag együtthatója a j tüzelőanyag-égetőegység által elégetett i tüzelőanyag tömegének százalékában [%]. C_{slip} tartalmazza az illékony és a szivárgás okozta kibocsátást.
$C_{fCO_{2i,j}}$, $C_{fCH_{4,i,j}}$, $C_{fN_2O_{,i,j}}$	”tartálytól a hajócsavarig” (TtW) számított ÜHG-kibocsátási tényezők a j tüzelőanyag-égetőegységben elégetett i tüzelőanyag szerint [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq,TtWi,j}$	A j tüzelőanyag-égetőegységben elégetett i tüzelőanyag TtW szén-dioxid-egyenértékben mért kibocsátása [$gCO_2eq/gFuel$] $CO_{2eq,TtWi,j} = (C_{fCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{fCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{fN_2O_j} \times GWP_{N_2O})_i$ 2. sz. egyenlet
$C_{sfCO_{2i,j}}$, $C_{sfCH_{4,i,j}}$, $C_{sfN_2O_{,i,j}}$	TtW ÜHG-kibocsátási tényezők a j tüzelőanyag-égetőegység felé elszivárgott i tüzelőanyag szerint [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq,TtWslipi,j}$	A j tüzelőanyag-égetőegység felé elszivárgott i tüzelőanyag TtW szén-dioxid-egyenértékben mért kibocsátása [$gCO_2eq/gFuel$] $CO_{2eq,TtWslip_{i,j}} = (C_{sfCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{sfCH_{4j}} \times GWP_{CH_4} + C_{sfN_2O_j} \times GWP_{N_2O})_i$ Ahol: *Csf CO*2, és *Csf N2O*, = 0. $C_{sfCH4j} = 1$.
GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}	CO_2, CH_4, N_2O 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_i] meghatározásának módszere

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

A WtT ÜHG-kibocsátási tényezők meghatározásának módszere

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

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

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

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

Tüzelőanyagok szállítójegye (a továbbiakban: BDN)

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

E rendelet alkalmazásában:

1. A fedélzeten felhasznált, a fosszilis tüzelőanyagoktól eltérő tüzelőanyagokat is tartalmazó BDN-eket az említett tüzelőanyagokra vonatkozóan a következő információkkal kell kiegészíteni:

   – Alsó fűtőérték [MJ/g],

   – A bioüzemanyagok esetében az (EU) 2018/2001 irányelv V. mellékletének C. részében és VI. mellékletének B. részében meghatározott módszertanoknak megfelelően megállapított E értékek [gCO_2eq/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 [gCO_{2eq}/MJ] és a tüzelőanyag előállítási módját megjelölő kapcsolódó tanúsítvány.

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

Villamos energia szállítójegye (a továbbiakban: EDN)

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

1. szállító: név, cím, telefonszám, e-mail-cím, képviselő;

2. fogadó hajó: IMO hajóazonosító szám (MMSI), hajó neve, hajó típusa, lobogó, hajó képviselője;

3. kikötő: név, hely (LOCODE), terminál/kikötőhely;

4. part menti villamosenergia-ellátási csatlakozási pont: a csatlakozási pont adatai;

5. a part menti villamosenergia-ellátásra való rácsatlakozás ideje: a kezdés/befejezés dátuma/időpontja;

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

7. fogyasztásmérés.

A TtW ÜHG-kibocsátási tényezők meghatározásának módszere

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

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

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

A TtW illékony és szivárgás okozta kibocsátás meghatározásának módszere

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

A széllel segített meghajtáshoz kapcsolódó jutalmazási tényezők meghatározásának módszerei

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

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

Ahol:

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

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

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

II. MELLÉKLET

Alapértelmezett kibocsátási tényezők

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

Az alábbi táblázatban:

– TBM: mérendő mennyiség,

– N/A: nem áll rendelkezésre,

– Kötőjel: nem alkalmazandó,

– Az E meghatározása az (EU) 2018/2001 irányelv V. mellékletének C. részében és VI. mellékletének B. részében meghatározott módszertan alapján történik.

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

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

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
Tüzelőanyag-osztály	Az előállítási mód neve	LCV $\left[\frac{MJ}{g}\right]$	$CO_{2eq\ WtT}$ $\left[\frac{gCO2eq}{MJ}\right]$	Tüzelőanyag-égetőegység osztálya	$C_{f\ CO_2}$ $\left[\frac{gCO2}{gFuel}\right]$	$C_{f\ CH_4}$ $\left[\frac{gCH_4}{gFuel}\right]$	$C_{f\ N_2O}$ $\left[\frac{gN_2O}{gFuel}\right]$	C_{slip} 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	-
	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	-

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
Tüzelőanyag-osztály	Az előállítási mód neve	LCV $\left[\frac{MJ}{g}\right]$	$CO_{2eq\ WtT}$ $\left[\frac{gCO2eq}{MJ}\right]$	Tüzelőanyag-égetőegység osztálya	$C_{f\ CO_2}$ $\left[\frac{gCO2}{gFuel}\right]$	$C_{f\ CH_4}$ $\left[\frac{gCH_4}{gFuel}\right]$	$C_{f\ N_2O}$ $\left[\frac{gN_2O}{gFuel}\right]$	C_{slip} A gép által felhasznált tüzelőanyag tömegének %-ában
Fosszilis	Cseppfolyósított földgáz (LNG)	0,0491	18.5	LNG Otto (vegyes üzem, közepes sebesség)	2,750	0	0,00011	3,1
				LNG Otto (vegyes üzem, alacsony sebesség)				1,7
				LNG dízel (vegyes üzem, alacsony sebesség)				0,2
				LBSI				2,6
	Cseppfolyósított szénhidrogéngáz (LPG)	0,046	7,8	ÖSSZES ICE	3,030 Bután 3,000 propán	TBM	TBM	N/A
	H2 (földgáz)	0,12	132	Üzemanyag-cellák	0	0	-	-
				ICE	0	0	TBM	
	NH3 (földgáz)	0,0186	121	Üzemanyag-cellák	0	N/A	TBM	N/A
				ICE	0	N/A0	TBM	N/A
	Metanol (földgáz)	0,0199	31,3	ÖSSZES ICE	1,375	TBM	TBM	-

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
Tüzelőanyag-osztály	Az előállítási mód neve	LCV $\left[\frac{MJ}{g}\right]$	$CO_{2eq\ WtT}$ $\left[\frac{gCO2eq}{MJ}\right]$	Tüzelőanyag-égetőegység osztálya	$C_{f\ CO_2}$ $\left[\frac{gCO2}{gFuel}\right]$	$C_{f\ CH_4}$ $\left[\frac{gCH_4}{gFuel}\right]$	$C_{f\ N_2O}$ $\left[\frac{gN_2O}{gFuel}\right]$	C_{slip} A gép által felhasznált tüzelőanyag tömegének %-ában
Bio-üzemanyagok	Az (EU) 2018/2001 irányelv szerinti etanol-előállítási módok	Az (EU) 2018/2001 irányelv III. mellékletében meghatározott érték	$E - \frac{C_{fCO_2}}{LCV}$	ÖSSZES ICE	1,913	TBM	TBM	-
	Biodízel Az (EU) 2018/2001 irányelv szerinti előállítási módok			ÖSSZES ICE	2,834	TBM	TBM	-
	Hidrogénezett növényi olaj (HVO) Az (EU) 2018/2001 irányelv szerinti előállítási módok			ÖSSZES ICE	3,115	0,00005	0,00018	-
	Cseppfolyósított bio-metán közlekedési üzemanyagként (Bio-LNG) Az (EU) 2018/2001 irányelv szerinti előállítási módok			LNG Otto (vegyes üzem, közepes sebesség)	2,750	0	0,00011	3,1
				LNG Otto (vegyes üzem, alacsony sebesség)				1,7
				LNG dízel (vegyes üzem)				0,2
				LBSI				2,6

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
Tüzelőanyag-osztály	Az előállítási mód neve	LCV $\left[\frac{MJ}{g}\right]$	$CO_{2eq\ WtT}$ $\left[\frac{gCO2eq}{MJ}\right]$	Tüzelőanyag-égetőegység osztálya	$C_{f\ CO_2}$ $\left[\frac{gCO2}{gFuel}\right]$	$C_{f\ CH_4}$ $\left[\frac{gCH_4}{gFuel}\right]$	$C_{f\ N_2O}$ $\left[\frac{gN_2O}{gFuel}\right]$	C_{slip} A gép által felhasznált tüzelőanyag tömegének %-ában
	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	-
Bio-üzemanyagok	Bio-H2 Az (EU) 2018/2001 irányelv szerinti előállítási módok	Az (EU) 2018/2001 irányelv III. mellékletében meghatározott érték	N/A	Üzemanyag-cellák	0	0	0	-
				ICE	0	0	TBM	
Nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok (RFNBO) – e-üzemanyagok	e-dízel	0,0427	Hivatkozás az (EU) 2018/2001 irányelvre	ÖSSZES ICE	3,206	0,00005	0,00018	-
	e-metanol	0,0199	Hivatkozás az (EU) 2018/2001 irányelvre	ÖSSZES ICE	1,375	TBM	TBM	-
	e-LNG	0,0491	Hivatkozás az (EU) 2018/2001 irányelvre	LNG Otto (vegyes üzem, közepes sebesség)	2,750	0	0,00011	3,1
				LNG Otto (vegyes üzem, alacsony sebesség)				1,7
				LNG dízel (vegyes üzem)				0,2
				LBSI				2,6

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
Tüzelőanyag-osztály	Az előállítási mód neve	LCV $\left[\frac{MJ}{g}\right]$	$CO_{2eq\ WtT}$ $\left[\frac{gCO2eq}{MJ}\right]$	Tüzelőanyag-égetőegység osztálya	$C_{f\ CO_2}$ $\left[\frac{gCO2}{gFuel}\right]$	$C_{f\ CH_4}$ $\left[\frac{gCH_4}{gFuel}\right]$	$C_{f\ N_2O}$ $\left[\frac{gN_2O}{gFuel}\right]$	C_{slip} A gép által felhasznált tüzelőanyag tömegének %-ában
	e-H2	0,12	Hivatkozás az (EU) 2018/200-1 irányelvre	Üzemanyag-cellák	0	0	0	-
				ICE	0	0	TBM	
	e-NH3	0,0186	N/A	Üzemanyag-cellák	0	N/A	TBM	N/A
				ICE	0	N/A	TBM	N/A
	e-LPG	N/A	N/A		N/A	N/A	N/A	N/A
	e-DME	N/A	N/A		N/A	N/A	N/A	-
Egyebek	Villamos energia	-	UNIÓS ENERGIAS-ZERKEZET	Part menti villamose-nergia-ellátás (OPS)	-	-	-	-

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

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

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

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

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

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

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

A 6. oszlop a C_f-re vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási tényezőt tartalmazza [gCO_2/gfuel]-ben. A kibocsátási tényezőknek az (EU) 2015/757 rendeletben meghatározott értékeit kell használni. Az (EU) 2015/757 rendeletben nem szereplő minden egyéb tüzelőanyag tekintetében az alapértelmezett értékeket a táblázat határozza meg.

A 7. oszlop a metánra vonatkozó C_f kibocsátási tényezőt tartalmazza [gCH_4/gfuel]-ben. 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]-ben.

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

III. MELLÉKLET

A kibocsátásmentes technológiákra vonatkozó általános követelmények

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

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

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

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

IV. MELLÉKLET

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

A. A hajó megfelelési egyenlegének kiszámítására szolgáló képletek

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

Megfelelési egyenleg [gCO_{2eq}] =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times [\sum_{i}^{nfuel} M_i \times LCV_i + \sum_{k}^{c} E_k]$

Ahol:

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

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

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

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

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

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

ahol:

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

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

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

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

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

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

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

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

FuelEU Penalty (RFNBO) =	$\frac{\text{CB}_{\text{RFNBO}}}{41000} \times \text{P}_{\text{d}}$

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

V. MELLÉKLET

A jeges viszonyok melletti hajózáshoz használt tüzelőanyag korrigált tömegének kiszámítása

Ez a melléklet az alábbiak kiszámításának módját írja le:

– az IA, IA Super vagy azzal egyenértékű jégosztályú hajók műszaki jellemzőiből adódó többletenergia-fogyasztás

– az IC, IB, IA, IA Super vagy azzal egyenértékű jégosztályú hajók által a jeges viszonyok melletti hajózás során fogyasztott többletenergia

– az egyes i tüzelőanyagokhoz rendelt többletenergia levonása utáni korrigált tömeg [Mi A]

A jégosztály miatti többletenergia

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

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

Ahol:

$E_{\text{voyages, total}}$	az összes út során fogyasztott összes energiát jelöli; és
az $E_{\text{additional due to ice conditions}}$	pedig a jeges viszonyok melletti hajózás miatti többletenergia-fogyasztást jelöli.

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

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

Ahol:

$M_{\text{i, voyages, total}}$	az e rendelet hatálya alá tartozó összes út során fogyasztott i tüzelőanyag tömegét,
LCV_{i}	pedig az i tüzelőanyag alsó fűtőértékét jelöli.

A jeges viszonyok melletti hajózás miatti többletenergia-fogyasztás

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

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

Ahol:

$E_{\text{voyages,open water}}$	a nyílt vizeken megtett utak során felhasznált energiát,
$E_{\text{voyages,ice conditions, adjusted}}$	pedig a jeges viszonyok mellett felhasznált korrigált energiát jelöli.
$E_{\text{additional due to ice conditions}}$	nem lehet nagyobb, mint $1,3 \times E_{\text{voyages,open water}}$

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

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

Ahol:

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

Ahol:

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

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

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

Ahol:

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

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

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

Ahol:

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

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

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

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

Korrigált tömeg [$M_{i,A}$]

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

$\Sigma\ E_{\ i\ additional\ ice} = E_{\ additional\ ice}$

Minden egyes i tüzelőanyag esetében

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

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

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

II

(Nem jogalkotási aktusok)

RENDELETEK

A BIZOTTSÁG (EU) 2023/1806 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2023. szeptember 20.)

a Kínai Népköztársaságból származó elektromos kerékpárok behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről és a kivetett ideiglenes vám végleges beszedéséről szóló (EU) 2019/73 végrehajtási rendelet módosításáról

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az Európai Unióban tagsággal nem rendelkező országokból érkező dömpingelt behozatallal szembeni védelemről szóló, 2016. június 8-i (EU) 2016/1036 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([1]) és különösen annak 14. cikke (1) bekezdésére,

mivel:

(1) A Kínai Népköztársaságból származó elektromos kerékpárok behozatala az (EU) 2019/73 bizottsági végrehajtási rendelettel ([2]) kivetett végleges dömpingellenes vámok hatálya alá tartozik.

(2) A Jinhua Enjoycare Motive Technology Co., Ltd elnevezésű, „a dömpingellenes vizsgálatban együttműködő más vállalatok (az (EU) 2019/72 végrehajtási rendeletben a minden más vállalatra meghatározott párhuzamos kiegyenlítő vámtétel hatálya alá tartozó vállalatok kivételével)” esetében alkalmazandó 24,2 %-os vámtétel hatálya alá tartozó vállalat (TARIC-kiegészítő kód: ([3]) C419) 2022. november 21-én arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy neve Enjoycare Technology (Zhejiang) Co., Ltd-re változott.

(3) A vállalat kérte a Bizottságtól annak megerősítését, hogy a névváltoztatás nem befolyásolja jogát a korábbi nevéhez rendelt dömpingellenes vámtétel igénybevételére.

(4) A Bizottság megvizsgálta a benyújtott információkat, és arra a következtetésre jutott, hogy a vállalat a névváltoztatást megfelelő módon bejegyeztette az illetékes hatóságoknál, és a változás nyomán nem jött létre új kapcsolat más olyan vállalatcsoportokkal, amelyekre a Bizottság vizsgálata nem terjedt ki.

(5) Ennek megfelelően a névváltoztatás nem befolyásolja az (EU) 2019/73 végrehajtási rendeletben foglalt ténymegállapításokat, így a vállalatra alkalmazandó dömpingellenes vámtételt sem.

(6) A névváltoztatást az elnevezés megváltozásának időpontjától, 2022. szeptember 22-től fogva kell hatályosnak tekinteni. A Bizottság felkérte a kérelmezőt annak megerősítésére, hogy ez az időpont megfelel a számára.

([1]) HL L 176., 2016.6.30., 21. o.

([2]) A Bizottság (EU) 2019/73 végrehajtási rendelete (2019. január 17.) a Kínai Népköztársaságból származó elektromos kerékpárok behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetéséről és a kivetett ideiglenes vám végleges beszedéséről (HL L 16., 2019.1.18., 108. o.).

([3]) TARIC: az Európai Unió integrált vámtarifája.

(7) A fenti preambulumbekezdésekben foglalt megfontolásokra való tekintettel a Bizottság helyénvalónak ítélte az (EU) 2019/73 végrehajtási rendelet oly módon történő módosítását, hogy az tükrözze a korábban a „C419” TARIC-kiegészítő kód hatálya alá tartozó vállalat megváltozott nevét.

(8) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az (EU) 2016/1036 rendelet 15. cikkének (1) bekezdésével létrehozott bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

(1) Az (EU) 2019/73 végrehajtási rendelet I. mellékletében a következő szövegrész helyébe:

„Jinhua Enjoycare Motive Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C419”

a következő szöveg lép:

„Enjoycare Technology (Zhejiang) Co., Ltd	Zhejiang	C419”

(2) A korábban a Jinhua Enjoycare Motive Technology Co., Ltd vállalathoz rendelt „C419” TARIC-kiegészítő kód az Enjoycare Technology (Zhejiang) Co., Ltd vállalatra 2022. szeptember 22-én kezdődő hatállyal alkalmazandó. Az Enjoycare Technology (Zhejiang) Co., Ltd által gyártott termékek behozatala után az (EU) 2019/73 végrehajtási rendelet 1. cikkének (2) bekezdésében a Jinhua Enjoycare Motive Technology Co., Ltd tekintetében megállapított dömpingellenes vámot meghaladóan fizetett végleges vámokat az alkalmazandó vámjogszabályoknak megfelelően vissza kell fizetni vagy el kell engedni.

2. cikk

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

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

Kelt Brüsszelben, 2023. szeptember 20-án.

a Bizottság részéről
az elnök
Ursula VON DER LEYEN

A BIZOTTSÁG (EU) 2023/1807 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2023. szeptember 21.)

a Kínai Népköztársaságból származó elektromos kerékpárok behozatalára vonatkozó végleges kiegyenlítő vám kivetéséről szóló (EU) 2019/72 végrehajtási rendelet módosításáról

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az Európai Unióban tagsággal nem rendelkező országokból érkező támogatott behozatallal szembeni védelemről szóló, 2016. június 8-i (EU) 2016/1037 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([1]) és különösen annak 24. cikke (1) bekezdésére,

mivel:

(1) A Kínai Népköztársaságból származó elektromos kerékpárok behozatala az (EU) 2019/72 bizottsági végrehajtási rendelettel ([2]) kivetett végleges kiegyenlítő vámok hatálya alá tartozik.

(2) A Jinhua Enjoycare Motive Technology Co., Ltd elnevezésű, 9,2 %-os kiegyenlítő vámtétel hatálya alá tartozó vállalat (TARIC-kiegészítő kód: ([3]) C419) 2022. november 21-én arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy neve Enjoycare Technology (Zhejiang) Co., Ltd-re változott.

(3) A vállalat kérte a Bizottságtól annak megerősítését, hogy a névváltoztatás nem befolyásolja jogát a korábbi nevéhez rendelt, „az I. mellékletben felsorolt más együttműködő vállalatok” esetében alkalmazandó vámtétel igénybevételére.

(4) A Bizottság megvizsgálta a benyújtott információkat, és arra a következtetésre jutott, hogy a vállalat a névváltoztatást megfelelő módon bejegyeztette az illetékes hatóságoknál, és a változás nyomán nem jött létre új kapcsolat más olyan vállalatcsoportokkal, amelyekre a Bizottság vizsgálata nem terjedt ki.

(5) Ennek megfelelően a névváltoztatás nem befolyásolja az (EU) 2019/72 végrehajtási rendeletben foglalt ténymegállapításokat, így a vállalatra alkalmazandó kiegyenlítő vámtételt sem.

(6) A névváltoztatást az elnevezés megváltozásának időpontjától, 2022. szeptember 22-től fogva kell hatályosnak tekinteni. A Bizottság felkérte a kérelmezőt annak megerősítésére, hogy ez az időpont megfelel a számára.

(7) A fenti preambulumbekezdésekben foglalt megfontolásokra való tekintettel a Bizottság helyénvalónak ítélte az (EU) 2019/72 végrehajtási rendelet oly módon történő módosítását, hogy az tükrözze a korábban a „C419” TARIC-kiegészítő kód hatálya alá tartozó vállalat megváltozott nevét.

(8) Az (EU) 2016/1037 rendelet 25. cikkének megfelelően az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az (EU) 2016/1036 európai parlamenti és tanácsi rendelettel ([4]) létrehozott bizottság véleményével,

([1]) HL L 176., 2016.6.30., 55. o.

([2]) A Bizottság (EU) 2019/72 végrehajtási rendelete (2019. január 17.) a Kínai Népköztársaságból származó elektromos kerékpárok behozatalára vonatkozó végleges kiegyenlítő vám kivetéséről (HL L 16., 2019.1.18., 5. o.)

([3]) TARIC: az Európai Unió integrált vámtarifája.

([4]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/1036 rendelete (2016. június 8.) az Európai Unióban tagsággal nem rendelkező országokból érkező dömpingelt behozatallal szembeni védelemről (HL L 176., 2016.6.30., 21. o.).

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

(1) Az (EU) 2019/72 végrehajtási rendelet I. mellékletében a következő szövegrész helyébe:

„Jinhua Enjoycare Motive Technology Co., Ltd	Zhejiang	C419”

a következő szöveg lép:

„Enjoycare Technology (Zhejiang) Co., Ltd	Zhejiang	C419”

(2) A korábban a Jinhua Enjoycare Motive Technology Co., Ltd vállalathoz rendelt „C419” TARIC-kiegészítő kód az Enjoycare Technology (Zhejiang) Co., Ltd vállalatra 2022. szeptember 22-én kezdődő hatállyal alkalmazandó. Az Enjoycare Technology (Zhejiang) Co., Ltd által gyártott termékek behozatala után az (EU) 2019/72 végrehajtási rendelet 1. cikkének (2) bekezdésében a Jinhua Enjoycare Motive Technology Co., Ltd tekintetében megállapított kiegyenlítő vámot meghaladóan fizetett végleges vámokat az alkalmazandó vámjogszabályoknak megfelelően vissza kell fizetni vagy el kell engedni.

2. cikk

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

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

Kelt Brüsszelben, 2023. szeptember 21-én.

a Bizottság részéről
az elnök
Ursula VON DER LEYEN

A BIZOTTSÁG (EU) 2023/1808 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2023. szeptember 21.)

az (EU) 2022/2371 európai parlamenti és tanácsi rendelettel összhangban a határokon át terjedő súlyos egészségügyi veszélyekkel kapcsolatos megelőzés-, felkészültség- és reagálástervezésre vonatkozó információk benyújtására szolgáló formanyomtatvány megállapításáról

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a határokon át terjedő súlyos egészségügyi veszélyekről és az 1082/2013/EU határozat hatályon kívül helyezéséről szóló, 2022. november 23-i (EU) 2022/2371 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([1]) és különösen annak 7. cikke (3) bekezdésére,

mivel:

(1) Az (EU) 2022/2371 rendelet mechanizmusokat és struktúrákat határoz meg a határokon át terjedő súlyos egészségügyi veszélyekre való felkészültség és reagálás koordinációjához, ideértve a megelőzés, a felkészültség és a reagálás tervezésével kapcsolatos jelentéstételt is.

(2) Az (EU) 2022/2371 rendelet 7. cikke (1) bekezdésének első albekezdése értelmében a tagállamoknak 2023. december 27-ig, majd azt követően háromévente aktualizált jelentést kell benyújtaniuk a Bizottságnak, valamint a megfelelő uniós ügynökségeknek és szerveknek a megelőzés, felkészültség és reagálás nemzeti szintű és adott esetben határokon átnyúló régióközi szintű tervezéséről és végrehajtásáról.

(3) Az (EU) 2022/2371 rendelet 7. cikke (1) bekezdésének második és harmadik albekezdése meghatározza, hogy a tagállamoknak milyen információkat kell a Bizottság, valamint a megfelelő uniós ügynökségek és szervek rendelkezésére bocsátaniuk a megelőzés, a felkészültség és a reagálás tervezésével kapcsolatban.

(4) Az (EU) 2022/2371 rendelet 7. cikke (2) bekezdésének első albekezdése értelmében a Bizottságnak az Európai Betegségmegelőzési és Járványvédelmi Központtal (ECDC) és más érintett uniós ügynökségekkel és szervekkel együttműködésben elkészített jelentésben háromévente az Egészségügyi Biztonsági Bizottság (HSC) rendelkezésére kell bocsátania a benyújtott információkat. A jelentésnek országprofilokat kell tartalmaznia az előrehaladás nyomon követése és a nemzeti szinten azonosított hiányosságok kezelésére irányuló cselekvési tervek kidolgozása céljából, amelyekkel kapcsolatban a Bizottság a szóban forgó rendelet 8. cikke szerinti értékelés eredményeinek figyelembevételével általános ajánlásokat adhat ki.

(5) Az (EU) 2022/2371 rendelet 7. cikke (2) bekezdésének második és harmadik albekezdése értelmében a Bizottságnak az említett jelentés alapján megbeszéléseket kell kezdeményeznie a HSC keretében a felkészültséggel kapcsolatos előrehaladás és hiányosságok megvitatása céljából. A jelentés ajánlásainak áttekintését közzé kell tenni a Bizottság és az ECDC honlapján.

(6) A tagállamok által az említett rendelet 7. cikkének (1) bekezdésében említett információk benyújtása során használandó kérdőív formanyomtatványának biztosítania kell a megadott információk összehasonlíthatóságát, valamint az említett bekezdésben meghatározott célkitűzések szempontjából való relevanciáját, és egyúttal el kell kerülnie a kért és benyújtott információk közötti átfedéseket. A formanyomtatvány kidolgozására a HSC felkészültséggel foglalkozó munkacsoportjával szoros együttműködésben került sor a tagállamok többségének, a Bizottság illetékes főigazgatóságainak, az ECDC-nek és az Egészségügyi Világszervezetnek (WHO) az aktív részvételével. A formanyomtatvány lehetőség szerint hozzáigazításra került a Nemzetközi Egészségügyi Rendszabályok (2005) keretében a részes államok által elkészített önértékelési jelentéséhez (SPAR).

(7) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a határokon át terjedő súlyos egészségügyi veszélyekkel foglalkozó bizottság véleményével,

([1]) HL L 314., 2022.12.6., 26. o.

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A Bizottság elfogadja az (EU) 2022/2371 rendelet 7. cikkének (1) bekezdésével összhangban a határokon át terjedő súlyos egészségügyi veszélyekkel kapcsolatos megelőzés-, felkészültség- és reagálástervezésre vonatkozó információk tagállamok általi benyújtásához használandó formanyomtatványt, amely e rendelet mellékletében található.

2. cikk

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

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

Kelt Brüsszelben, 2023. szeptember 21-én.

a Bizottság részéről
az elnök
Ursula VON DER LEYEN

MELLÉKLET

Tartalomjegyzék

A. A Nemzetközi Egészségügyi Rendszabályok (2005) (IHR) kapacitásai 108

1. A Nemzetközi Egészségügyi Rendszabályok (2005) végrehajtását szolgáló szakpolitikai, jogi és normatív eszközök 108
2. Finanszírozás 109
3. Laboratórium 110
4. Felügyelet 113
5. Humánerőforrás 114
6. Az egészségügyi szükséghelyzetek kezelése 115

Az egészségügyi szükséghelyzetekre való reagálás irányítása 115

Logisztikai és ellátásilánc-irányítás a szükséghelyzetek során 118

7. Az egészségügyi szolgáltatások nyújtása 121
8. Kockázatközlés 124
9. Belépési pontok és az egészségügy a határokon 125
10. Zoonotikus betegségek és környezeti eredetű – többek között az éghajlattal összefüggésben kialakuló – veszélyek 126
11. Vegyi események 127

B. Az (EU) 2022/2371 rendelet szerinti további kapacitások 129

12. Az antimikrobiális rezisztencia és az egészségügyi ellátással összefüggő fertőzések 129

Az antimikrobiális rezisztencia 129

Az egészségügyi ellátással összefüggő fertőzések 134

13. Uniós szintű koordinációs és támogató funkciók 135
14. A szükséghelyzeti felkészültség megalapozását és felgyorsítását célzó kutatás-fejlesztés és értékelések 137
15. A helyreállítás elemei 139
16. A megelőzési, felkészültségi és reagálási tervek végrehajtása során feltárt hiányosságok kezelése érdekében hozott intézkedések 139

C. Egyéb 141

A. A NEMZETKÖZI EGÉSZSÉGÜGYI RENDSZABÁLYOK (2005) (IHR) KAPACITÁSAI

1. **A Nemzetközi Egészségügyi Rendszabályok (2005) végrehajtását szolgáló szakpolitikai, jogi és normatív eszközök**

	Kérdés		Mutató
A.1.1.	Kérjük, adja meg tagállama szintjét a tagállam felkészültség- és reagálástervezésre vonatkozó jogi eszközei tekintetében:		Mutató 1–5
		szint	
	A jogi eszközök nem rendelkeznek a népegészségügyi szükséghelyzetek során a nemzeti, regionális és helyi kormányzati szintek között folytatandó koordinációról	1	
	A jogi eszközök rendelkeznek a népegészségügyi szükséghelyzetek során a nemzeti, regionális és helyi kormányzati szintek között folytatandó koordinációról	2	
	A jogi eszközök rendelkeznek a népegészségügyi szükséghelyzetek során a nemzeti, regionális és helyi kormányzati szintek között folytatandó koordinációról. A jogi eszközök emellett a népegészségügyi szükséghelyzetek során a kritikus infrastruktúráért felelős ágazatokkal folytatandó koordinációról is rendelkeznek	3	
	A jogi eszközök rendelkeznek a népegészségügyi szükséghelyzetek során a nemzeti, regionális és helyi kormányzati szintek között folytatandó koordinációról. A jogi eszközök emellett a népegészségügyi szükséghelyzetek során a kritikus infrastruktúráért felelős ágazatokkal folytatandó koordinációról is rendelkeznek. Ezenkívül az elmúlt három évben megtörtént e jogi eszközök működőképességének a tesztelése	4	
	A 4. szint szerint, továbbá rendelkezésre áll egy mechanizmus a jogi eszközök felülvizsgálatára és módosítására (ha az a tesztelésből származó ajánlások alapján szükséges)	5	
	– Az 5. szint esetében: módosította-e az Ön országa a jogi eszközöket az elmúlt három évben? (igen/nem) – Ha igen, kérjük, töltse fel a megfelelő linkeket (tagállamok számára nem kötelező): – További észrevételek:		
A.1.2.	Az Ön országának a Nemzetközi Egészségügyi Rendszabályok (2005) végrehajtására vonatkozó jogi eszközei rendelkeznek-e a népegészségügyi szükséghelyzetek esetén követendő, egy vagy több hatóság által lefolytatandó egyértelmű döntéshozatali eljárásról? (igen/nem/egyéb) – „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki:		Nem alkalmazható (N/A)

2. **Finanszírozás**

	Kérdés		Mutató
A.2.1.	Kérjük, adja meg tagállama szintjét az egészségügyi veszélyekre való reagáláshoz szükséges vészhelyzeti finanszírozás pénzügyi erőforrásainak értékelésére vonatkozó tagállami tervek tekintetében:		Mutató 1–5 vagy N/A
		szint	
	A tagállam [központi állami szinten] nem tud válaszolni a kérdésre	N/A	
	A következő három évben nem tervezik az egészségügyi veszélyekre való reagáláshoz szükséges vészhelyzeti finanszírozás pénzügyi erőforrásainak értékelését	1	
	A következő három évben tervezik az egészségügyi veszélyekre való reagáláshoz szükséges vészhelyzeti finanszírozás pénzügyi erőforrásainak értékelését, de erre eseti alapon fog sor kerülni	2	
	Tervezik az egészségügyi veszélyekre való reagáláshoz szükséges vészhelyzeti finanszírozás pénzügyi erőforrásainak értékelését, és azt rendszeresen el fogják végezni	3	
	Az egészségügyi veszélyekre való reagáláshoz szükséges vészhelyzeti finanszírozás pénzügyi erőforrásainak értékelését eddig is rendszeresen elvégezték, és azt a továbbiakban is el fogják végezni	4	
	A 4. szint szerint, továbbá megvalósították a értékelések alapján létrejött ajánlásokat, valamint felülvizsgálták és módosították az érintett terveket	5	
	– További észrevételek: *Az Ön tagállama a kormányzási és a jogszabályi keretek miatt nem tudja központi állami szinten megválaszolni ezt a kérdést? (igen)* *Ebben az esetben kérjük, jelezze, hogy küldenek-e nemzeti szintű ajánlásokat/iránymutatásokat a regionális hatóságoknak (igen/nem)* *Ha igen, kérjük, jelezze, hogy központi szinten tisztában vannak-e azzal, hogy ezeket az ajánlásokat/iránymutatásokat regionális szinten végrehajtják-e, és hogy ezzel kapcsolatban vannak-e hiányosságok vagy kihívások* *Ha nemmel válaszolt, kérjük, részletezze:*		
A.2.2.	Rendelkezik-e az Ön tagállamának Egészségügyi Minisztériuma és Pénzügyminisztériuma külön eljárásokkal a szakpolitikák és a tevékenységek népegészségügyi szükséghelyzet esetén történő összehangolására? (igen/nem/egyéb) – Ha igennel válaszolt, kérjük, fejtse ki bővebben: (pl. rendszeres megbeszélések, közös munkacsoport, iránymutatások és szabályozási intézkedések stb.) – „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki:		N/A

3. **Laboratórium**

	Kérdés		Mutató
A.3.1.	Kérjük, adja meg tagállama szintjét a laboratóriumi vizsgálati kapacitás népegészségügyi szükséghelyzet esetén történő növelésével kapcsolatban:		Mutató 1–5
		Szint	
	Nincs olyan terv és szervezet ([1]), amely a laboratóriumi vizsgálati kapacitás népegészségügyi szükséghelyzet esetén történő növelésével foglalkozik	1	
	Folyamatban van a laboratóriumi vizsgálati kapacitás népegészségügyi szükséghelyzet esetén történő növelésére irányuló terv kidolgozása, valamint egy ezzel foglalkozó szervezet megbízása	2	
	Van olyan terv és szervezet, amely a laboratóriumi vizsgálati kapacitás népegészségügyi szükséghelyzet esetén történő növelésével foglalkozik, de a tervet az elmúlt három évben nem tesztelték	3	
	Van olyan terv és szervezet, amely a laboratóriumi vizsgálati kapacitás népegészségügyi szükséghelyzet esetén történő növelésével foglalkozik, és a tervet az elmúlt három évben stressztesztnek vetették alá	4	
	A 4. szint szerint, továbbá a rendszert megfelelően felülvizsgálták	5	
	– További észrevételek:		
A.3.2.	Kérjük, adja meg, hogy milyen szinten áll a tagállama az új nukleinsav-amplifikációs teszteknek (NAAT-teszteknek) és a hozzájuk kapcsolódóan átalakított laboratóriumi rendszereknek a világjárvány veszélyét hordozó új kórokozók megjelenése esetén történő bevezetése tekintetében:		Mutató 1–5
		Szint	
	A tagállamban 6 hónapon belül nem lenne lehetséges az új NAAT-tesztek bevezetése és a kapcsolódó laboratóriumi rendszerek módosítása.	1	
	> 3–6 hónap	2	
	> 1–3 hónap	3	
	2–4 hét	4	
	< 2 hét	5	
	– További észrevételek:		

([1]) Ennél a kérdésnél a „szervezet” a vészhelyzeti terv végrehajtásáért felelős, hivatalosan megbízott csoportra utal.

A.3.3.	Kérjük, adja meg a tagállama szintjét egy széles körű tesztelést igénylő, potenciálisan világjárványt kiváltó népegészségügyi szükséghelyzettel kapcsolatban	Mutató 1–5 vagy N/A
		Szint
	A tagállama nem tud válaszolni, mert nehézségekbe ütközik a NAAT-kapacitás e szintek szerinti számszerűsítése terén	N/A
	Népegészségügyi szükséghelyzet esetén, amennyiben rendelkezésre áll egy validált NAAT-teszt, a NAAT-tesztekkel végzett diagnosztikai szolgáltatásokat a tagállamban legfeljebb a lakosság 0,01 %-ának megfelelő heti mintavizsgálati kapacitásig lehetne bővíteni	1
	Egészségügyi szükséghelyzet esetén, amennyiben rendelkezésre áll egy validált NAAT-teszt, a NAAT-tesztekkel végzett diagnosztikai szolgáltatásokat a tagállamban a lakosság 0,01–0,1 %-ának megfelelő heti mintavizsgálati kapacitásig lehetne bővíteni	2
	Egészségügyi szükséghelyzet esetén, amennyiben rendelkezésre áll egy validált NAAT-teszt, a NAAT-tesztekkel végzett diagnosztikai szolgáltatásokat a tagállamban a lakosság 0,1–1 %-ának megfelelő heti mintavizsgálati kapacitásig lehetne bővíteni	3
	Egészségügyi szükséghelyzet esetén, amennyiben rendelkezésre áll egy validált NAAT-teszt, a NAAT-tesztekkel végzett diagnosztikai szolgáltatásokat a tagállamban a lakosság 1–2 %-ának megfelelő heti mintavizsgálati kapacitásig lehetne bővíteni	4
	Egészségügyi szükséghelyzet esetén, amennyiben rendelkezésre áll egy validált NAAT-teszt, a NAAT-tesztekkel végzett diagnosztikai szolgáltatásokat a tagállamban a lakosság > 2 %-ának megfelelő heti mintavizsgálati kapacitásig lehetne bővíteni	5
	– Ha a válasz „N/A”, kérjük, saját javaslata szerint számszerűsítse a NAAT-kapacitást: – További észrevételek:	
A.3.4.	A diagnosztikai szolgáltatások tekintetében rendelkezik-e a tagállama további laboratóriumi kapacitásokhoz (pl. kutató- vagy állatorvosi laboratóriumokhoz stb.) való hozzáféréssel abban az esetben, ha nagyobb kapacitásra van szükség? (igen/nem/egyéb) – Ha igen, kérjük, jelezze, hogy erre hivatalos megállapodás útján vagy eseti alapon kerül-e sor. – „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki:	N/A

A.3.5.	Rendelkezik-e a tagállama kapacitással arra, hogy a laboratóriumi vizsgálatok eredményeiről a nemzeti felügyelet céljából egy elektronikus jelentéstételi rendszeren keresztül jelentést tegyen? (igen/nem/egyéb) – Ha igen, képes-e ez a jelentéstételi rendszer kezelni a teszteléssel kapcsolatos információk megnövekedett mennyiségét? (igen/nem) – Ha igen, képes-e ez a jelentéstételi rendszer a különböző típusú laboratóriumokból (pl. kutató-, kórházi, kereskedelmi vagy állatorvosi laboratóriumokból stb.) származó adatok integrálására? (igen/nem) – „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki:	N/A
A.3.6.	Kérjük, jelezze, hogy a tagállama rendelkezik-e hozzáféréssel magas biztonsági fokozatú, azaz 3. vagy 4. biológiai biztonsági szintű laboratóriumokhoz: Hozzáfér-e az Ön tagállama 3. biológiai biztonsági szintű laboratóriumhoz? (igen/nem/egyéb) – Ha nem, rendelkezik-e a tagállama egy másik uniós/EGT-országgal megkötött, erre a szolgáltatásra vonatkozó hivatalos megállapodással? (igen/nem) – „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki: Hozzáfér-e az Ön tagállama 4. biológiai biztonsági szintű laboratóriumhoz? (igen/nem/egyéb) – Ha nem, rendelkezik-e az országa egy másik uniós/EGT-tagállammal megkötött, erre a szolgáltatásra vonatkozó hivatalos megállapodással? (igen/nem) – „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki: *A Szerződés 346. cikke (1) bekezdésének megfelelően egyetlen tagállam sem köteles olyan információt szolgáltatni, amelynek közlését ellentétesnek tartja alapvető biztonsági érdekeivel*	N/A
A.3.7.	Rendelkezik-e a tagállama kapacitással az új kórokozók új generációs szekvenálással (NGS) történő jellemzésére? (igen/nem/egyéb) – Ha igen, jelentik-e a nemzeti felügyelet céljából az új generációs szekvenálásra vonatkozó adatokat valamilyen elektronikus jelentéstételi rendszeren keresztül? (igen/nem) – Ha nem, van-e az országának megállapodása egy másik tagállammal? (igen/nem). – Ha igen, kérjük, nevezze meg ezt a tagállamot: – „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki:	N/A
A.3.8.	Rendelkezik-e a tagállama az új kórokozók diagnosztizálására szolgáló, újonnan bevezetett eszközök validálására szolgáló létesítménnyel? (igen/nem/egyéb) – „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki:	N/A

4. **Felügyelet**

	Kérdés		Mutató
A.4.1.	Az Ön tagállamának az akut légzőszervi fertőzésekre vonatkozó felügyeleti rendszere az egészségügyi ellátás valamennyi szintjére kiterjed-e? (igen/nem/egyéb) – „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki:		N/A
A.4.2.	Automatizáltak-e ([2]) az Ön tagállamában az akut légzőszervi fertőzések, az influenzaszerű megbetegedések és a súlyos akut légzőszervi fertőzések felügyeleti rendszerei? (igen/nem/egyéb) – „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki:		N/A
A.4.3.	Képes lenne-e tagállama légzőszervi fertőzésekkel kapcsolatos felügyeleti rendszere bővíteni a kapacitását egy világjárvány esetén (azaz tudná-e növelni a jelentéstételi helyek számát, bővíteni a gyűjtött adatok körét, fel tudná-e gyorsítani a jelentéstételt stb.)? (igen/nem/egyéb) – „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki:		N/A
A.4.4.	Képes-e a tagállama arra, hogy a népegészségügyi szükséghelyzetek során (tehát figyelembe véve a kibővített kapacitásokat és/vagy az új helyzetet) folyamatosan és az ország egész területére kiterjedően nyomon kövesse a következő mutatókat?		N/A
		igen/nem	
	Kórháziágy-kapacitás		
	A kórházi intenzív osztályok kapacitása		
	A kórházi sürgősségi osztályok kapacitása		
	A kórházak igénybevétele		
	Tesztelési kapacitás		
	Kontaktkövetési kapacitás		
	Egyéb (kérjük, részletezze)		
	– További észrevételek:		
A.4.5.	Van-e az Ön országában a légzőszervi kórokozókra vonatkozó szennyvízmegfigyelési rendszer? (igen/nem/egyéb) – „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki:		N/A
A.4.6.	Rendelkezik-e az országa tervekkel és infrastruktúrával a világjárványok veszélyének, azaz a következők megfelelő időben történő és folyamatos értékelésére:		N/A
		igen/nem	
	Fertőzőképesség, átviteli út, effektív reprodukciós szám		
	Súlyosság		

([2]) Az automatizálás azt jelenti, hogy a felügyeleti folyamat az egészségügyi ellátórendszer részét képezi, és magában foglalja a releváns információk automatikus kinyerését és megosztását, vagy más olyan automatizálást alkalmaz, amely csökkenti az emberi erőforrásoktól való függőséget.

	A védelem immunológiai összefüggései		
	A vakcinák hatásossága		
	A járványgörbe és a járvány hatásainak értékelése matematikai modellezés útján		
	Egyéb (kérjük, fejtse ki):		
	– További észrevételek:		

5. **Humánerőforrás**

	Kérdés						Mutató
A.5.1.	Kérjük, jelölje meg tagállama szintjét azzal kapcsolatban, ha egy népegészségügyi szükséghelyzet esetén potenciálisan megnő a humánerőforrás iránti kereslet:						Mutató 1–5 vagy N/A
			Kórházi szolgáltatások	Járóbeteg-alapellátás	Laboratóriumi szolgáltatások (a kórházakon kívül)	Egyéb közegészségügyi szolgáltatások	
	N/A	A tagállam központi állami szinten nem tud válaszolni a kérdésre					
	1. szint	Nincs olyan mechanizmus, amely népegészségügyi szükséghelyzet esetén további humánerőforrást biztosítana					
	2. szint	Nincs olyan mechanizmus, amely népegészségügyi szükséghelyzet esetén további humánerőforrást biztosítana, de tervben van egy stratégia kidolgozása, amely a következő 3 évben biztosítaná egy ilyen mechanizmus létrehozását					
	3. szint	Létezik olyan mechanizmus, amely népegészségügyi szükséghelyzet esetén további humánerőforrást biztosít, de nem strukturált operatív eszköz, és nem frissítik rendszeresen					
	4. szint	Létezik olyan mechanizmus, amely népegészségügyi szükséghelyzet esetén további humánerőforrást biztosít, és ez a mechanizmus egy strukturált operatív eszköz, amelyet rendszeresen frissítenek, az érintett személyek pedig rendszeresen képzésben részesülnek					
	5. szint	A 4. szint szerint, továbbá a mechanizmust a működésének biztosítása érdekében tesztelik					

	– További észrevételek: *Az Ön országa a kormányzási és a jogszabályi keretek miatt nem tudja központi állami szinten megválaszolni ezt a kérdést? (igen)* – *Ebben az esetben kérjük, jelezze, hogy küldenek-e nemzeti szintű ajánlásokat/iránymutatásokat a regionális hatóságoknak (igen/nem)* – *Ha igen, kérjük, jelezze, hogy nemzeti szinten tisztában vannak-e azzal, hogy ezeket az ajánlásokat/iránymutatásokat regionális szinten végrehajtják-e, és hogy ezzel kapcsolatban azonosítottak-e hiányosságokat vagy kihívásokat* – *Ha nemmel válaszolt, kérjük, részletezze*	
A.5.2.	Kérjük, jelezze, hogy tagállamának régiói kötöttek-e megállapodásokat arra vonatkozóan, hogy az egészségügyben szükség esetén humánerőforrás-támogatást kapjanak/nyújtsanak (igen/nem/egyéb) – „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki:	N/A

6. **Az egészségügyi szükséghelyzetek kezelése**

Az egészségügyi szükséghelyzetekre való reagálás irányítása

	Kérdés	Mutató
A.6.1.	Tagállama népegészségügyi szükséghelyzetekre vonatkozó megelőzés-, felkészültség- és reagálástervezésével kapcsolatban kérjük, jelezze, hogy országa alkalmazza-e a következőket: – Általános megelőzési, felkészültségi és reagálási terv? (igen/nem) – Egyenértékű dokumentumok? (igen/nem) – Ha igen, kérjük, részletezze: – Egyéb (kérjük, részletezze):	N/A
A.6.2.	Kérjük, adja meg tagállama szintjét az egészségügyi szükséghelyzetekre vonatkozó kockázati profilalkotással és a konkrét járványügyi reagálási tervekkel kapcsolatban:	Mutató 1-5

	Szint
A határokon át terjedő súlyos egészségügyi veszélyek tekintetében nem végeznek az egészségügyi szükséghelyzetekre vonatkozó rendszeres kockázati profilalkotást	1
A határokon át terjedő súlyos egészségügyi veszélyek tekintetében az egészségügyi szükséghelyzetekre vonatkozóan rendszeresen kockázati profilalkotást végeznek	2
A határokon át terjedő súlyos egészségügyi veszélyek tekintetében az egészségügyi szükséghelyzetekre vonatkozóan rendszeresen, legalább háromévente egyszer kockázati profilalkotást végeznek	3
A határokon át terjedő súlyos egészségügyi veszélyek tekintetében az egészségügyi szükséghelyzetekre vonatkozóan rendszeresen, legalább háromévente egyszer kockázati profilalkotást végeznek, és e veszélyekre vonatkozóan külön terv(ek)et dolgoztak ki	4
A 4. szint szerint, továbbá az említett terv(ek)et tesztelték, és szükség szerint felülvizsgálták	5

<table>
<tr><td></td><td colspan="7">– További észrevételek:
– Ha a 2. vagy valamelyik annál magasabb szintet jelölte meg, kérjük, jelezze, hogy a tagállama rendelkezik-e olyan tervvel, amely az egyes konkrét veszélyekkel kapcsolatos egészségügyi ellenintézkedések rendelkezésre állásával és alkalmazásával (azaz a fejlesztéssel, a gyártással, a közbeszerzéssel, a készletfelhalmozással és az elosztással) foglalkozik az alábbiakkal kapcsolatban:</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Fejlesztés (igen/nem)</td><td>Gyártás (igen/nem)</td><td>Közbeszerzés (igen/nem)</td><td>Készletfelhalmozás (igen/nem)</td><td>Elosztás (igen/nem)</td><td>Egyéb:</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>Az epidémia vagy a világjárvány veszélyét hordozó fertőző betegségek</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>Vegyi és biológiai fenyegetések</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>Multirezisztens ágensek válsághelyzetben</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td colspan="7">– Ha a fentiek bármelyikére igennel válaszolt, kérjük, jelölje meg a veszélyt jelentő ágenseket és a kapcsolódó egészségügyi ellenintézkedéseket:
A Szerződés 346. cikke (1) bekezdésének megfelelően egyetlen tagállam sem köteles olyan információt szolgáltatni, amelynek közlését ellentétesnek tartja alapvető biztonsági érdekeivel</td><td></td></tr>
<tr><td>A.6.3.</td><td colspan="7">Tagállama konkrét járványügyi reagálási terve(i) tekintetében kérjük, jelölje meg, hogy milyen terv(ek)et dolgoztak ki, és lehetőség szerint adja meg az adott járványügyi reagálási terv(ek)re mutató linket:</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>A.6.4.</td><td colspan="7">Kérjük, adja meg tagállama szintjét a nemzeti szintű eseménykezelő rendszer vagy az azzal egyenértékű struktúra tekintetében:</td><td rowspan="8">Mutató 1–5</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="6"></td><td>Szint</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="6">Nincs olyan eseménykezelő rendszer – vagy azzal egyenértékű rendszer –, amely a közegészségügyi ágazatot összekapcsolná az egészségügyi felkészültség- és reagálástervezésében részt vevő ágazatokkal</td><td>1</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="6">Nincs olyan eseménykezelő rendszer – vagy azzal egyenértékű rendszer –, amely a közegészségügyi ágazatot összekapcsolná az egészségügyi felkészültség- és reagálástervezésében részt vevő ágazatokkal, de a következő három évben tervben van egy ilyen rendszer létrehozása</td><td>2</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="6">Van olyan eseménykezelő rendszer – vagy azzal egyenértékű rendszer –, amely a közegészségügyi ágazatot összekapcsolja az egészségügyi felkészültség- és reagálástervezésében részt vevő ágazatokkal, de még nem tesztelték, vagy több mint három éve tesztelték</td><td>3</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="6">Van olyan eseménykezelő rendszer – vagy azzal egyenértékű rendszer –, amely a közegészségügyi ágazatot összekapcsolja az egészségügyi felkészültség- és reagálástervezésében részt vevő ágazatokkal, és azt az elmúlt három évben tesztelték</td><td>4</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="6">A 4. szint szerint, továbbá az eseménykezelő rendszer képes a vezetési és irányítási struktúrájának/hierarchiájának a módosítására (például a potenciális esemény jellegétől függően képes módosítani az összetételét)</td><td>5</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="7">– További észrevételek:</td></tr>
</table>

A.6.5.	Kérjük, adja meg tagállama szintjét a közegészségügyi és szociális intézkedések népegészségügyi szükséghelyzetek esetén történő végrehajtásával és értékelésével kapcsolatban:	Mutató 1–5
	Szint	
	Nem áll rendelkezésre döntéshozatali mechanizmus a közegészségügyi és szociális intézkedések népegészségügyi szükséghelyzetek során történő végrehajtására vonatkozóan: 1	
	Létezik egy mechanizmus a közegészségügyi és szociális intézkedések népegészségügyi szükséghelyzetek során történő végrehajtására vonatkozó döntéshozatal támogatására, de annak multidiszciplináris és ágazatközi jellege nincs teljeskörűen meghatározva: 2	
	Létezik egy mechanizmus a közegészségügyi és szociális intézkedések népegészségügyi szükséghelyzetek során történő végrehajtására, és annak multidiszciplináris és ágazatközi jellege teljeskörűen meghatározásra került: 3	
	Létezik egy mechanizmus a közegészségügyi és szociális intézkedések népegészségügyi szükséghelyzetek során történő végrehajtására, amely multidiszciplináris és ágazatközi, és amely a közösségi kockázatcsökkentő intézkedések időszerűségének és hatékonyságának az értékelésére vonatkozó rendelkezéseket is tartalmaz: 4	
	A 4. szint szerint, továbbá a mechanizmust az elmúlt három évben tesztelték: 5	
	– További észrevételek:	
A.6.6.	Kérjük, adja meg tagállama szintjét a felkészültségi és reagálási terv vagy az azzal egyenértékű dokumentum(ok) határokon átnyúló kölcsönös segítségnyújtásra vonatkozó rendelkezései tekintetében:	Mutató 1–5 vagy N/A
	Szint	
	Nem tud válaszolni a kérdésre, mivel a tagállam nem rendelkezik felkészültségi és reagálási tervvel vagy azzal egyenértékű dokumentummal (dokumentumokkal): N/A	
	A felkészültségi és reagálási tervben vagy az azzal egyenértékű dokumentum(ok)ban nem szerepelnek a határokon átnyúló kölcsönös segítségnyújtásra vonatkozó rendelkezések: 1	
	A felkészültségi és reagálási tervben vagy az azzal egyenértékű dokumentum(ok)ban szerepelnek a határokon átnyúló kölcsönös segítségnyújtásra vonatkozó rendelkezések: 2	
	A felkészültségi és reagálási tervben vagy az azzal egyenértékű dokumentum(ok)ban szerepelnek a határokon átnyúló kölcsönös segítségnyújtásra vonatkozó rendelkezések, és azokat legalább egy tagállammal letesztelték: 3	
	A felkészültségi és reagálási tervben vagy az azzal egyenértékű dokumentum(ok)ban szerepelnek a határokon átnyúló kölcsönös segítségnyújtásra vonatkozó rendelkezések, amelyeket legalább egy tagállammal leteszteltek, és adott esetben aktualizáltak: 4	
	A 4. szint szerint, továbbá a határokon átnyúló kölcsönös segítségnyújtással kapcsolatos információkat, valamint a tesztelés eredményeit megosztották az Egészségügyi Biztonsági Bizottsággal (HSC): 5	
	– További észrevételek: – Ha a 2. vagy valamelyik annál magasabb szintet jelölte meg, kérjük, sorolja fel a határokon átnyúló kölcsönös segítségnyújtás érintett típusait és az érintett tagállamokat:	
	Ország/Tagállamcsoport (kérjük, pontosan adja meg):	A határokon átnyúló kölcsönös segítségnyújtás típusa (kérjük, pontosan adja meg):
	– Ha a 3. vagy valamelyik annál magasabb szintet jelölte meg, kérjük, sorolja fel az érintett tagállamokat és a határokon átnyúló kölcsönös segítségnyújtás azon típusát, amelyet leteszteltek:	
	Ország/országcsoport (kérjük, pontosan adja meg):	A határokon átnyúló kölcsönös segítségnyújtás típusa (kérjük, pontosan adja meg):

	Az Ön tagállama a kormányzási és a jogszabályi keretek miatt nem tudja központi állami szinten megválaszolni ezt a kérdést? (igen) – *Ebben az esetben kérjük, jelezze, hogy küldenek-e nemzeti szintű ajánlásokat/iránymutatásokat a regionális hatóságoknak (igen/nem)* – *Ha igen, kérjük, jelezze, hogy nemzeti szinten tisztában vannak-e azzal, hogy ezeket az ajánlásokat/iránymutatásokat regionális szinten végrehajtják-e, és hogy ezzel kapcsolatban azonosítottak-e hiányosságokat vagy kihívásokat* – *Ha nemmel válaszolt, kérjük, részletezze:*	
A.6.7.	Biztosít-e az Ön tagállamának felkészültségi és reagálási terve vagy egy vagy több azzal egyenértékű dokumentuma külön nemzeti koordinációs mechanizmusokat ([3]) a szándékos kibocsátás eseteire való felkészültség és reagálás tekintetében? (igen/nem/egyéb) – Ha igen, világos és egyértelműen meghatározott-e a reagálás irányítási struktúrája az egészségügyi ágazat és a reagálás irányítása szempontjából kritikus egyéb ágazatok között? (igen/nem) – Ha igen, kérjük, adja meg, hogy melyik ágazat irányítja a reagálást: – „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki: *A Szerződés 346. cikke (1) bekezdésének megfelelően egyetlen tagállam sem köteles olyan információt szolgáltatni, amelynek közlését ellentétesnek tartja alapvető biztonsági érdekeivel*	N/A

Logisztikai és ellátásilánc-irányítás a szükséghelyzetek során

	Kérdés		Mutató
A kritikus fontosságú egészségügyi ellenintézkedésekre vonatkozó kereslet és kínálat			
A.6.8.	Azonosított-e a tagállama a határokon át terjedő súlyos egészségügyi veszélyekre való felkészültség és reagálás szempontjából kritikus fontosságú egészségügyi ellenintézkedéseket? (igen/nem/egyéb) – Ha igen, elérhető-e ezek listája? (igen/nem) – Ha igen, kérjük, adja meg a megfelelő linket vagy magát a listát. *(Kérjük, adott esetben adja meg az egyes fenyegetések szerint kategorizált egészségügyi ellenintézkedések linkjét.)* – „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki: *A Szerződés 346. cikke (1) bekezdésének megfelelően egyetlen tagállam sem köteles olyan információt szolgáltatni, amelynek közlését ellentétesnek tartja alapvető biztonsági érdekeivel*		N/A
A.6.9.	Kérjük, adja meg tagállama szintjét a rendelkezésre álló kritikus fontosságú egészségügyi ellenintézkedések nyomon követésére és az azok iránti igények megbecslésére irányuló nemzeti szakpolitikák vagy tervek tekintetében:		Mutató 1–5
		Szint	
	Nincsenek a rendelkezésre álló kritikus fontosságú egészségügyi ellenintézkedések nyomon követésére és az azok iránti igények megbecslésére irányuló nemzeti szakpolitikák vagy tervek	1	

([3]) Itt az olyan ágazatok közötti koordinációról van szó, mint a biztonság, az igazságszolgáltatás, a védelem és a polgári védelem, amely lehetővé teszi a szándékos kibocsátás eseteire való felkészülésre és az azokra való reagálásra szolgáló külön mechanizmus létrehozását.

	A tagállam mérlegeli a rendelkezésre álló kritikus fontosságú egészségügyi ellenintézkedések nyomon követésére és az azok iránti igények megbecslésére irányuló nemzeti szakpolitikák vagy tervek létrehozását	2	
	Léteznek a rendelkezésre álló kritikus fontosságú egészségügyi ellenintézkedések nyomon követésére és az azok iránti igények megbecslésére irányuló nemzeti szakpolitikák vagy tervek	3	
	Léteznek a rendelkezésre álló kritikus fontosságú egészségügyi ellenintézkedések nyomon követésére és az azok iránti igények megbecslésére irányuló nemzeti szakpolitikák vagy tervek, amelyeket rendszeresen felülvizsgálnak, értékelnek és frissítenek	4	
	Léteznek a rendelkezésre álló kritikus fontosságú egészségügyi ellenintézkedések nyomon követésére és az azok iránti igények megbecslésére irányuló nemzeti szakpolitikák vagy tervek, amelyeket rendszeresen felülvizsgálnak, értékelnek és frissítenek, és amelyek tekintetében rendszeresen elvégzik a kereslet és a kínálat hiányelemzését is	5	
	– Ha igennel válaszolt, részletezze, hogy a nemzeti szakpolitikák és tervek hogyan biztosítják a kínálat nyomon követését és a kereslet megbecslését: – További észrevételek:		
A.6.10.	Kérjük, adja meg tagállama szintjét a kritikus fontosságú egészségügyi ellenintézkedések ellátási láncának sebezhetőségét enyhítő rendelkezéseknek a felkészültségi és reagálási tervbe vagy az azzal egyenértékű dokumentum(ok)ba, illetve mechanizmusokba történő beépítése tekintetében:		Mutató 1–5
		Szint	
	A felkészültségi és reagálási terv vagy az azzal egyenértékű dokumentum(ok) vagy mechanizmusok nem tartalmaznak a kritikus fontosságú egészségügyi ellenintézkedések ellátási láncának sebezhetőségét enyhítő rendelkezéseket	1	
	A tagállam mérlegeli, hogy rögzítsen-e a kritikus fontosságú egészségügyi ellenintézkedések ellátási láncának sebezhetőségét enyhítő rendelkezéseket a felkészültségi és reagálási tervben vagy az azzal egyenértékű dokumentum(ok)ban vagy mechanizmusban	2	
	A felkészültségi és reagálási terv vagy az azzal egyenértékű dokumentum(ok) vagy mechanizmus a kritikus fontosságú egészségügyi ellenintézkedések ellátási láncának sebezhetőségét enyhítő rendelkezéseket tartalmaz. Ezeket a rendelkezéseket azonban még nem hajtották végre	3	
	A felkészültségi és reagálási terv vagy az azzal egyenértékű dokumentum(ok) vagy mechanizmus a kritikus fontosságú egészségügyi ellenintézkedések ellátási láncának sebezhetőségét enyhítő rendelkezéseket tartalmaz. Ezek közül azonban csak néhányat hajtottak végre, illetve csak néhány rendelkezés végrehajtása van folyamatban	4	
	A felkészültségi és reagálási terv vagy az azzal egyenértékű dokumentum(ok) vagy mechanizmus a kritikus fontosságú egészségügyi ellenintézkedések ellátási láncának sebezhetőségét enyhítő rendelkezéseket tartalmaz. Valamennyi szóban forgó rendelkezést végrehajtották	5	
	– Ha igennel válaszolt, kérjük, mutassa be részletesen a nemzeti szakpolitikákat: – További észrevételek:		

Az egészségügyi ellenintézkedések előállítása				
A.6.11.	Kérjük, jelölje meg az A.6.8. kérdésben említett, az Ön tagállamában jelenleg előállított kritikus fontosságú egészségügyi ellenintézkedéseket az alábbiak szerint:			N/A
	Az előállítás típusa	Termékinformációk (nyersanyagok vagy összetevők esetén kérjük, adjon meg információkat azokról az egészségügyi ellenintézkedésekről is, amelyekhez az adott termékekre szükség van)	A gazdasági szereplőre vonatkozó információk, ideértve annak címét is	
	Teljeskörű előállítás, a nyersanyagokat/összetevőket/ gyógyszerhatóanyagokat is beleértve			
	Késztermékek – kérjük, nevezze meg az egészségügyi ellenintézkedést, a késztermék előállítóját és azokat a kritikus fontosságú beszállítókat (ideértve azok címét is), amelyekre a gyártás támaszkodik			
	Az egészségügyi ellenintézkedésekhez szükséges kritikus fontosságú nyersanyagok/összetevők/ gyógyszerhatóanyagok előállítása: kérjük, nevezze meg a gyártót és azokat az egészségügyi ellenintézkedéseket, amelyeknek a gyártási folyamathoz szükségük van ezekre az anyagokra.			
	– További észrevételek: *A Szerződés 346. cikke (1) bekezdésének megfelelően egyetlen tagállam sem köteles olyan információt szolgáltatni, amelynek közlését ellentétesnek tartja alapvető biztonsági érdekeivel*			
A.6.12.	Rendelkezik-e a tagállama olyan intézkedésekkel, vagy tervez-e olyan intézkedéseket, amelyek biztosítják, hogy a válság szempontjából releváns egészségügyi ellenintézkedések gyártása válsághelyzetben észszerű időn belül bővíthető legyen, például termék- vagy kapacitáslekötési szerződések vagy más mechanizmusok révén? (igen/nem/egyéb) – Ha igen, sorolja fel az érintett egészségügyi ellenintézkedéseket és az intézkedések típusait: – „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki: *A Szerződés 346. cikke (1) bekezdésének megfelelően egyetlen tagállam sem köteles olyan információt szolgáltatni, amelynek közlését ellentétesnek tartja alapvető biztonsági érdekeivel*			N/A
Stratégiai készletek [4]				
A.6.13.	Rendelkezik-e a tagállama az egészségügyi ellenintézkedésekhez kapcsolódó nemzeti stratégiai készletekkel? (igen/nem/egyéb) – Ha igen, kérjük, ismertesse az alábbiakat: – mely egészségügyi ellenintézkedésekhez kapcsolódik ez a készlet: – a készlet típusa (virtuális/fizikai): – a készlet nagysága: – Ha igen, kérjük, ismertesse, hogy hogyan kezelik a készletet, és hogy vonatkoznak-e valamilyen követelmények a készlet részét képező egészségügyi ellenintézkedések alkalmazására: – „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki: *A Szerződés 346. cikke (1) bekezdésének megfelelően egyetlen tagállam sem köteles olyan információt szolgáltatni, amelynek közlését ellentétesnek tartja alapvető biztonsági érdekeivel*			N/A

[4] A tagállamok által a válsághelyzetben történő életmentés céljából készleten tartott gyógyszerek és orvostechnikai eszközök.

7. **Az egészségügyi szolgáltatások nyújtása**

<table>
<tr><th></th><th colspan="6">Kérdés</th><th>Mutató</th></tr>
<tr><td>A.7.1.</td><td colspan="6">Rendelkezik-e a tagállamának megelőzési, felkészültségi és reagálási terve vagy azzal egyenértékű egy vagy több dokumentuma az azzal kapcsolatos előrejelzésének értékeléséről, hogy az egészségügyi szükséghelyzetek milyen hatást gyakorolhatnak az egészségügyi szolgáltatások folyamatosságára? (igen/nem/egyéb)
– „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki:</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>A.7.2.</td><td colspan="6">Kérjük, adja meg tagállama szintjét a népegészségügyi szükséghelyzetek tekintetében, amikor megnő az egészségügyi ellátás iránti igény, és csökkenhet az egészségügyi személyzet létszáma:

<table>
<tr><th></th><th></th><th>Kórházi szolgáltatások</th><th>Járóbeteg-alapellátás</th><th>Laboratóriumi szolgáltatások (a kórházakon kívül)</th><th>Egyéb közegészségügyi szolgáltatások</th></tr>
<tr><td>N/A</td><td>A tagállam központi állami szinten nem tud válaszolni a kérdésre</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>1. szint</td><td>A tagállam nem rendelkezik külön operatív tervvel az egészségügyi ellátás folyamatosságának a biztosítására</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>2. szint</td><td>A tagállam külön operatív tervvel rendelkezik az egészségügyi ellátás folyamatosságának a biztosítására</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>3. szint</td><td>A tagállam külön operatív tervvel rendelkezik az egészségügyi ellátás folyamatosságának a biztosítására, de azt az elmúlt három évben nem tesztelték</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>4. szint</td><td>A tagállam külön operatív tervvel rendelkezik az egészségügyi ellátás folyamatosságának a biztosítására, és azt az elmúlt három évben leteszteltek</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>5. szint</td><td>A 4. szint szerint, továbbá megvalósították a tesztelés alapján létrejött ajánlásokat, valamint felülvizsgálták és módosították az operatív tervet</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="6">– Ha a 2. vagy valamelyik annál magasabb szintet jelölte meg, kérjük, jelezze, hogy a terv tartalmaz-e az egészségügyi szolgáltatások rangsorolására/rugalmasságára vonatkozó mechanizmust az ellátás megfelelő folyamatosságának a biztosítása érdekében? (igen/nem/egyéb)
– Ha igen, állandó vagy ad hoc mechanizmusról van szó?
– Ha igen, tesztelték-e a mechanizmust az elmúlt három évben, és van-e a rendszeres tesztelésre vonatkozó előírás?
– Ha nem, kérjük, fejtse ki, hogy miért nem:
– „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki:</td></tr>
</table>
</td><td>Mutató 1–5 vagy N/A</td></tr>
</table>

	– További észrevételek: *Az Ön tagállama a kormányzási és a jogszabályi keretek miatt nem tudja központi állami szinten megválaszolni ezt a kérdést? (igen)* – *Ebben az esetben kérjük, jelezze, hogy küldenek-e nemzeti szintű ajánlásokat/iránymutatásokat a regionális hatóságoknak (igen/nem)* – *Ha igen, kérjük, jelezze, hogy nemzeti szinten tisztában vannak-e azzal, hogy ezeket az ajánlásokat/iránymutatásokat regionális szinten végrehajtják-e, és hogy ezzel kapcsolatban azonosítottak-e hiányosságokat vagy kihívásokat* – *Ha nemmel válaszolt, kérjük, részletezze*	
A.7.3.	Kérjük, jelezze, hogy a tagállama biztosítja-e az egészségügyi rendszer valamennyi szereplője (például a kórházi szolgáltatások, a mentőszolgálatok, az egyéb közegészségügyi szolgáltatások, a járóbeteg-alapellátás, a gyógyszertárak, a laboratóriumi szolgáltatások és az ápolási/rehabilitációs szolgáltatások) közötti interdiszciplináris válságkezelési koordinációt? (igen/nem/egyéb) – „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki:	N/A
A.7.4.	Kérjük, adja meg az országa szintjét azzal kapcsolatban, hogy a zavarkeltő események bekövetkezésekor milyen üzletmenet-folytonossági tervek vonatkoznak a tagállam egészségügyi szolgáltatóira:	Mutató 1–5 vagy N/A

	Szint	
A tagállam központi állami szinten nem tud válaszolni a kérdésre	N/A	
Nincsenek az egészségügyi szolgáltatások folyamatosságának a biztosítására irányuló, az üzletmenet-folytonossági tervekre (vagy az azoknak megfelelő egyéb, például vészhelyzeti tervekre) vonatkozó nemzeti iránymutatások/ajánlások	1	
Vannak az egészségügyi szolgáltatások folyamatosságának a biztosítására irányuló, az üzletmenet-folytonossági tervekre (vagy az azoknak megfelelő egyéb, például vészhelyzeti tervekre) vonatkozó nemzeti iránymutatások/ajánlások	2	
Vannak az egészségügyi szolgáltatások folyamatosságának a biztosítására irányuló, az üzletmenet-folytonossági tervekre (vagy az azoknak megfelelő egyéb, például vészhelyzeti tervekre) vonatkozó nemzeti iránymutatások/ajánlások, és azokat az elmúlt három évben felülvizsgálták és módosították	3	
Vannak az egészségügyi szolgáltatások folyamatosságának a biztosítására irányuló, az üzletmenet-folytonossági tervekre (vagy az azoknak megfelelő egyéb, például vészhelyzeti tervekre) vonatkozó nemzeti iránymutatások/ajánlások, és azokat az elmúlt három évben egy több ágazatot átfogó megközelítés alkalmazásával felülvizsgálták és módosították	4	
A 4. szint szerint, továbbá valamennyi egészségügyi szolgáltató végrehajtja az üzletmenet-folytonossági tervekre vonatkozó nemzeti iránymutatásokat/ajánlásokat	5	
– További észrevételek: *Az Ön tagállama a kormányzási és a jogszabályi keretek miatt nem tudja központi állami szinten megválaszolni ezt a kérdést? (igen)* – *Ebben az esetben kérjük, jelezze, hogy küldenek-e nemzeti szintű ajánlásokat/iránymutatásokat a regionális hatóságoknak (igen/nem)* – *Ha igen, kérjük, jelezze, hogy nemzeti szinten tisztában vannak-e azzal, hogy ezeket az ajánlásokat/iránymutatásokat regionális szinten végrehajtják-e, és hogy ezzel kapcsolatban azonosítottak-e hiányosságokat vagy kihívásokat* – *Ha nemmel válaszolt, kérjük, részletezze*		

A.7.5.	Kérjük, jelezze, hogy a tagállama kötelezi-e a kórházakat arra, hogy kórházi riasztási és reagálási tervvel vagy azzal egyenértékű dokumentummal (dokumentumokkal) ([5]) rendelkezzenek annak érdekében, hogy felkészüljenek azokra a népegészségügyi szükséghelyzetekre, amelyek hatással lehetnek a kórház kapacitására és működésére (igen/nem/egyéb) – Ha igen, kérjük, adjon tájékoztatást arról, hogy a tervek tartalmaznak-e arra vonatkozó utasításokat, hogy hiány (az egészségügyi személyzet, az egészségügyi készletek vagy a kezelőintézmények hiánya) vagy műszaki meghibásodás (például az energiaellátással, a vízszolgáltatással vagy az informatikai rendszerrel kapcsolatos meghibásodás) esetén hogyan lehet fenntartani a betegellátást: – Ha igen, kérjük, jelezze, hogy ezeket a terveket vagy az azokkal egyenértékű dokumentumo(ka)t rendszeresen tesztelik-e: – „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki: *Az Ön tagállama a kormányzási és a jogszabályi keretek miatt nem tudja központi állami szinten megválaszolni ezt a kérdést? (igen)* – *Ebben az esetben kérjük, jelezze, hogy küldenek-e nemzeti szintű ajánlásokat/iránymutatásokat a regionális hatóságoknak (igen/nem)* – *Ha igen, kérjük, jelezze, hogy nemzeti szinten tisztában vannak-e azzal, hogy ezeket az ajánlásokat/iránymutatásokat regionális szinten végrehajtják-e, és hogy ezzel kapcsolatban azonosítottak-e hiányosságokat vagy kihívásokat* – *Ha nemmel válaszolt, kérjük, részletezze:*	N/A
A.7.6.	Rendelkezik-e a tagállama kapacitással arra, hogy népegészségügyi szükséghelyzet esetén feltérképezze az azonnal rendelkezésre álló egészségügyi szolgáltatásokat? (igen/nem/egyéb) – „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki:	N/A
A.7.7.	Tartalmaz-e a tagállam megelőzési, felkészültségi és reagálási terve vagy azzal egyenértékű egy vagy több dokumentuma a betegek átszállítására és/vagy mobil egészségügyi csoportokra vonatkozó, más országokkal fennálló megállapodásokat és/vagy rendelkezéseket? (igen/nem/egyéb) – Ha igen, kérjük, sorolja fel az érintett országokat: – „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki:	N/A

([5]) Ilyen lehet például a kórházi reagálási és operatív terv.

8. **Kockázatközlés**

	Kérdés		Mutató
A.8.1.	Kérjük, adja meg országa kockázatközléssel kapcsolatos szintjét:		Mutató 1–5 vagy N/A
		szint	
	A tagállam központi állami szinten nem tud válaszolni a kérdésre	N/A	
	Nincs külön nemzeti kockázatközlési terv, és a felkészültségi és reagálási terv, illetve az azzal egyenértékű egy vagy több dokumentum sem tartalmaz a kockázatközlésről szóló részt; a nyilvános kommunikációra szolgáló mechanizmusok eseti alapon működnek, és csak a hagyományos médiára összpontosítanak	1	
	Folyamatban van egy külön nemzeti kockázatközlési terv vagy a felkészültségi és reagálási terv, illetve az azzal egyenértékű dokumentum(ok)ban szereplő megfelelő rész kidolgozása; a nyilvános kommunikációra szolgáló mechanizmusok eseti alapon működnek, és a hagyományos médiára, valamint minimális mértékben az online és a közösségi médiára összpontosítanak	2	
	A nemzeti kockázatközléssel a felkészültségi és reagálási tervben vagy az azzal egyenértékű dokumentum(ok)ban található külön rész foglalkozik, és a kockázatközléshez a hagyományos médiát, valamint az online és a közösségi médiát is felhasználják. Emellett a kockázatközléssel kapcsolatos beavatkozások megalapozása érdekében elemzés készül a célközönségekről és az előnyben részesített kommunikációs csatornákról	3	
	Külön nemzeti kockázatközlési terv van érvényben, amely a hagyományos médiát, valamint az online és a közösségi médiát is felhasználja. Emellett a kockázatközléssel kapcsolatos beavatkozások megalapozása érdekében elemzés készül a célközönségekről és az előnyben részesített kommunikációs csatornákról. Ezenkívül különböző csatornákon (például forródróton, panaszkezelési rendszereken és a közösségi médián) keresztül közvetlen tájékoztatást is nyújtanak, az online és az offline médiát napi szinten nyomon követik a visszajelzések és vélemények gyűjtése céljából, az adatokat pedig felhasználják a kockázatközlési stratégiák kiigazítására és fejlesztésére	4	
	A 4. szint szerint, továbbá a nemzeti kockázatközlési tervet az elmúlt három évben letesztelték	5	
	– További észrevételek: *Az Ön tagállama a kormányzási és a jogszabályi keretek miatt nem tudja központi állami szinten megválaszolni ezt a kérdést? (igen)* – *Ebben az esetben kérjük, jelezze, hogy küldenek-e nemzeti szintű ajánlásokat/iránymutatásokat a regionális hatóságoknak (igen/nem)* – *Ha igen, kérjük, jelezze, hogy nemzeti szinten tisztában vannak-e azzal, hogy ezeket az ajánlásokat/iránymutatásokat regionális szinten végrehajtják-e, és hogy ezzel kapcsolatban azonosítottak-e hiányosságokat vagy kihívásokat* – *Ha nemmel válaszolt, kérjük, részletezze:*		
A.8.2.	Tartalmaz-e a tagállam kockázatközlési terve a határokon át terjedő súlyos egészségügyi veszélyekkel kapcsolatos kockázat- és válságkommunikációnak az Egészségügyi Biztonsági Bizottsággal együttműködésben történő koordinálására irányuló külön intézkedést? (igen/nem/egyéb) – „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki:		N/A

9. **Belépési pontok és az egészségügy a határokon**

	Kérdés					Mutató
A.9.1.	Kérjük, adja meg tagállama szintjét a nemzeti szinten kijelölt belépési pontok népegészségügyi szükséghelyzetekre vonatkozó vészhelyzeti terveivel kapcsolatban:					Mutató 1–5
			Kikötők	Repülőterek	Szárazföldi határátkelőhelyek	
	1. szint	A nemzeti szinten kijelölt belépési pontok népegészségügyi szükséghelyzetekre vonatkozó vészhelyzeti terve nem rendelkezik az utazással kapcsolatos egészségügyi adatok/információk megosztását és a nemzeti szintű jelentéstételt elősegítő operatív eszközökkel				
	2. szint	A nemzeti szinten kijelölt belépési pontok népegészségügyi szükséghelyzetekre vonatkozó vészhelyzeti terve rendelkezik olyan operatív eszközökkel, amelyek elősegítik az utazással kapcsolatos egészségügyi adatok/információk megosztását és a nemzeti szintű jelentéstételt				
	3. szint	A nemzeti szinten kijelölt belépési pontok népegészségügyi szükséghelyzetekre vonatkozó vészhelyzeti terve rendelkezik olyan operatív eszközökkel, amelyek elősegítik az utazással kapcsolatos egészségügyi adatok/információk megosztását és a nemzeti szintű jelentéstételt, és ezt az elmúlt három évben letesztelték				
	4. szint	A nemzeti szinten kijelölt belépési pontok népegészségügyi szükséghelyzetekre vonatkozó vészhelyzeti terve rendelkezik olyan operatív eszközökkel, amelyek elősegítik az utazással kapcsolatos egészségügyi adatok/információk megosztását és a nemzeti szintű jelentéstételt, és ezt az elmúlt három évben letesztelték. Ezenkívül nemzeti szinten olyan operatív eszközök is rendelkezésre állnak, amelyek ezt követően elősegítik az említett információk más nemzeti ágazatokkal [6] és harmadik felekkel, például a WHO-val és a fertőző betegségekkel kapcsolatos korai figyelmeztető és gyorsreagáló rendszerrel (EWRS) történő megosztását				
	5. szint	A 4. szint szerint, továbbá az elmúlt három évben letesztelték ezeket az eszközöket				
	– További észrevételek:					

[6] Ez magában foglalhatja az egészségügyet, a polgári védelmet és a határellenőrzést is annak érdekében, hogy szükség esetén célzott intézkedéseket, például karantént, szűrést, közösségi kockázatcsökkentő intézkedéseket stb. hajtsanak végre.

A.9.2.	A nemzetközi utazással kapcsolatos intézkedések végrehajtásával és értékelésével kapcsolatban kérjük, adjon tájékoztatást az alábbiakról: – Az elmúlt három évben tesztelték-e a nemzetközi utazással kapcsolatos intézkedések végrehajtását legalább egy nemzeti szinten kijelölt belépési ponton? (igen/nem/egyéb) – „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki: – Van-e olyan külön intézkedés, amely az Egészségügyi Biztonsági Bizottsággal való konzultációra irányul a nemzetközi utazással kapcsolatos intézkedések végrehajtása előtt? (igen/nem/egyéb) – „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki:	N/A

10. **Zoonotikus betegségek és környezeti eredetű – többek között az éghajlattal összefüggésben kialakuló – veszélyek Ez magában foglalhatja az egészségügyet, a polgári védelmet és a határellenőrzést is annak érdekében, hogy szükség esetén célzott intézkedéseket, például karantént, szűrést, közösségi kockázatcsökkentő intézkedéseket stb. hajtsanak végre.**

	Kérdés		Mutató
A.10.1.	Kérjük, jelölje meg, hogy milyen szinten áll a tagállam az (EU) 2022/2371 rendelet 3. cikkének 7. pontjában említett „egy egészség” megközelítés végrehajtása tekintetében:		Mutató 1–5 vagy N/A
		Szint	
	A tagállam nem tud válaszolni a kérdésre, mivel nem rendelkezik megelőzési, felkészültségi és reagálási tervvel vagy azzal egyenértékű dokumentummal (dokumentumokkal)	N/A	
	A felkészültségi és reagálási terv vagy az azzal egyenértékű egy vagy több dokumentum nem alkalmazza az „egy egészség” megközelítést	1	
	Folyamatban van az „egy egészség” megközelítésnek a felkészültségi és reagálási tervvel vagy az azzal egyenértékű dokumentummal (dokumentumokkal) kapcsolatos kidolgozása, azonban az állategészségügyi, közegészségügyi és környezetvédelmi ágazatok felügyeletének összehangolására és az információmegosztási mechanizmusok kialakítására még nem került sor	2	
	A felkészültségi és reagálási terv vagy az azzal egyenértékű egy vagy több dokumentum alkalmazza az „egy egészség” megközelítést, és összehangolták az állategészségügyi, közegészségügyi és környezetvédelmi ágazatok felügyeletét, valamint információmegosztási mechanizmusokat alakítottak ki	3	
	A felkészültségi és reagálási terv vagy az azzal egyenértékű egy vagy több dokumentum alkalmazza az „egy egészség” megközelítést, és összehangolták az állategészségügyi, közegészségügyi és környezetvédelmi ágazatok felügyeletét, valamint információmegosztási mechanizmusokat alakítottak ki. Mindezt az elmúlt három évben le is tesztelték	4	
	A 4. szint szerint, továbbá a megközelítés alkalmazását rendszeresen nyomon követik és felülvizsgálják	5	
	– További észrevételek: – Ha a 2. vagy valamelyik annál magasabb szintet jelölte meg: – kérjük, adjon tájékoztatást arról, hogy a felkészültségi és reagálási tervben vagy az azzal egyenértékű dokumentum(ok)ban szerepel-e a felügyelet koordinációja a három ágazat közül kettő (állategészségügy, közegészségügy és környezetvédelem) tekintetében, valamint hogy szerepelnek-e benne információmegosztási mechanizmusok. (igen/nem/egyéb) – Ha igennel válaszolt, kérjük, adja meg az érintett ágazatokat: – „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki:		

	– kérjük, jelezze, hogy sor került-e a zoonózisok megelőzéséről, észleléséről és kezeléséről szóló közös képzési programok kidolgozására az „egy az egészség” megközelítés keretében (az állategészségügyi, a közegészségügyi és a környezetvédelmi ágazatban) tevékenykedő szakemberek számára. (igen/nem/egyéb) – „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki: – kérjük, jelezze, hogy kidolgoztak-e a lakosságnak szóló iránymutatást arról, hogy mi a teendő, ha valaki beteg és/vagy elhullott vadon élő madarat vagy egyéb állatot talál. (igen/nem/egyéb) – „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki: – kérjük, adjon tájékoztatást arról, hogy a felügyelet céljából rendelkezésre áll-e a kiemelt zoonotikus betegségek listája. (igen/nem/egyéb) – Ha igen, kérjük, sorolja fel a kiemelt zoonotikus betegségeket: – „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki:	
A.10.2.	– Alkalmaz-e a tagállam az éghajlatváltozás zoonotikus betegségekre gyakorolt tényleges vagy várható hatásaira vonatkozó rendelkezéseket (igen/nem/egyéb)? Ha igen, kérjük, részletezze a lehetséges hatásokat és az egészségügyi felkészültségre és reagálásra vonatkozó külön rendelkezéseket „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki:	N/A
A.10.3.	– Alkalmaz-e a tagállam a szélsőséges időjárási események (például hőhullámok, árvizek vagy – közvetve – erdőtüzek) népegészségügyre gyakorolt tényleges vagy várható hatásaira vonatkozó rendelkezéseket (igen/nem/egyéb)? Ha igen, kérjük, részletezze a lehetséges hatásokat és az egészségügyi felkészültségre és reagálásra vonatkozó külön rendelkezéseket: „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki:	

11. **Vegyi események**

	Kérdés		Mutató
A.11.1.	Kérjük, adja meg országa szintjét a vegyi eredetű egészségügyi veszélyek kezelése tekintetében:		Mutató 1–5 vagy N/A
		Szint	
	A tagállam központi állami szinten nem tud válaszolni a kérdésre	N/A	
	Nincs külön vegyi felkészültségi és reagálási terv vagy azzal egyenértékű dokumentum, és a vegyi események a felkészültségi és reagálási tervben vagy az azzal egyenértékű dokumentum(ok)ban sem szerepelnek	1	
	Van vegyi felkészültségi és reagálási terv vagy azzal egyenértékű egy vagy több dokumentum, és/vagy a vegyi események a felkészültségi és reagálási tervben vagy az azzal egyenértékű dokumentum(ok)ban szerepelnek	2	
	Van vegyi felkészültségi és reagálási terv vagy azzal egyenértékű egy vagy több dokumentum, és figyelembe vették és azonosították a különböző szerepeket és felelősségi köröket, valamint a súlyos veszélyeket hordozó helyszíneket	3	

	Van vegyi felkészültségi és reagálási terv vagy azzal egyenértékű egy vagy több dokumentum, és figyelembe vették és azonosították a különböző szerepeket és felelősségi köröket, valamint a súlyos veszélyeket hordozó helyszíneket. Ezenkívül a vegyi anyagokra vonatkozó reagálási tervet, illetve a felkészültségi és reagálási terv vagy az azzal egyenértékű dokumentum(ok) megfelelő fejezetét az elmúlt három évben egy szimulációs gyakorlat keretében letesztelték	4	
	A 4. szint szerint, továbbá megvalósították a teszt(ek) alapján létrejött ajánlásokat, valamint felülvizsgálták és módosították az érintett terveket	5	
	– További észrevételek: *Az Ön tagállama a kormányzási és a jogszabályi keretek miatt nem tudja központi állami szinten megválaszolni ezt a kérdést? (igen)* – *Ebben az esetben kérjük, jelezze, hogy küldenek-e nemzeti szintű ajánlásokat/iránymutatásokat a regionális hatóságoknak (igen/nem)* – *Ha igen, kérjük, jelezze, hogy nemzeti szinten tisztában vannak-e azzal, hogy ezeket az ajánlásokat/iránymutatásokat regionális szinten végrehajtják-e, és hogy ezzel kapcsolatban azonosítottak-e hiányosságokat vagy kihívásokat* – *Ha nemmel válaszolt, kérjük, részletezze*		
A.11.2.	Rendelkezik-e a tagállam az egészségügyi kockázatok értékelésére vonatkozó eljárásokkal a vegyi eredetű egészségügyi veszélyekkel kapcsolatban? (igen/nem/egyéb) – Ha igen, kérjük, részletezze: – Ha nem, kérjük, részletezze: – „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki:		N/A
A.11.3.	Rendelkezik-e a tagállam az alábbiakra vonatkozó iránymutatásokkal: – A vegyi események és a mérgezések felügyelete? (igen/nem/egyéb) – Ha igen, kérjük, részletezze: – Ha nem, kérjük, részletezze: – „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki: – A vegyi események és a mérgezések értékelése? (igen/nem/egyéb) – Ha igen, kérjük, részletezze: – Ha nem, kérjük, részletezze: – „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki: – A vegyi események és a mérgezések kezelése? (igen/nem/egyéb) – Ha igen, kérjük, részletezze: – Ha nem, kérjük, részletezze: – „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki:		N/A

B. Az (EU) 2022/2371 rendelet szerinti további kapacitások

12. **Az antimikrobiális rezisztencia és az egészségügyi ellátással összefüggő fertőzések**

Az antimikrobiális rezisztencia

	Kérdés		Mutató
B.12.1.	**Az antimikrobiális rezisztenciára vonatkozó, az „egy az egészség” megközelítés szerinti nemzeti cselekvési tervek** A párhuzamos erőfeszítések elkerülése érdekében a Bizottság és az Európai Betegségmegelőzési és Járványvédelmi Központ (ECDC) a WHO által létrehozott, az antimikrobiális rezisztencia nyomon követésére szolgáló országos önértékelési felméréssel (TrACSS) ([7]) kapcsolatban benyújtott adatokra támaszkodik. Ezért az (EU) 2022/2371 rendelet 8. cikke szerinti értékelés során a TrACSS keretében teljesített nemzeti adatszolgáltatás is figyelembevételre kerül Kérjük, PDF formátumban töltse fel a tagállam által a TrACSS keretében a WHO-hoz benyújtott legutóbbi dokumentumot. Történt-e bármilyen változás az antimikrobiális rezisztenciára vonatkozó nemzeti cselekvési tervvel kapcsolatban azóta, hogy az ország a TrACSS keretében benyújtotta a legutóbbi jelentését? – Nem – Igen (kérjük, részletezze a szabadon kitölthető mezőben)		N/A
B.12.2.	**Erőforrások** Milyen erőforrásokat különítettek el az antimikrobiális rezisztenciára vonatkozó nemzeti cselekvési terv végrehajtására?		N/A
		Szint	
	A nemzeti cselekvési terv végrehajtásához nem állnak rendelkezésre erőforrások (költségvetés és humánerőforrás), vagy csak nagyon kevés erőforrás áll rendelkezésre.	1	
	Nem állnak rendelkezésre külön erőforrások, és a végrehajtás a nemzeti cselekvési terv végrehajtásában részt vevő nemzeti/regionális érdekelt felek (például az egészségügyért, a mezőgazdaságért, a környezetvédelemért stb. felelős illetékes hatóságok) erőforrásaira (költségvetésére és humánerőforrására) van bízva	2	
	Az antimikrobiális rezisztenciával kapcsolatos tevékenységekhez szabad felhasználású finanszírozás érhető el a nemzeti/regionális alapokból, amely felhasználható a nemzeti cselekvési terv végrehajtására	3	
	Az antimikrobiális rezisztenciával kapcsolatos tevékenységekre elkülönített külön finanszírozás érhető el a nemzeti/regionális alapokból, amelyet a nemzeti cselekvési terv végrehajtására használnak fel	4	
	A nemzeti cselekvési terv végrehajtásának költségeit teljes mértékben a nemzeti/regionális alapokból finanszírozzák, célzott költségvetési sorok révén.	5	
	– További észrevételek:		

([7]) https://www.who.int/publications/m/item/tripartite-amr-country-self-assessment-survey—tracss-(6.0)-2022

B.12.3.	**Az előrehaladás nyomon követése és értékelése** Rendelkezik-e a tagállam nemzeti mutatókkal vagy célkitűzésekkel az antimikrobiális rezisztencia (ideértve az antimikrobiális szerek fogyasztását/felhasználását is) és/vagy az egészségügyi ellátással összefüggő fertőzések terén elért nemzeti eredmények mérésére? Kérjük, hogy a megjegyzés rovatban ismertesse a mutatókat/célkitűzéseket, vagy adja meg a mutatókat/célkitűzéseket tartalmazó oldalra mutató linket.	Mutató 1–5
		Szint
	Nem, az antimikrobiális rezisztencia (ideértve az antimikrobiális szerek fogyasztását/felhasználását is) és/vagy az egészségügyi ellátással összefüggő fertőzések terén elért eredmények mérésére sem nemzeti mutatók, sem nemzeti célkitűzések nem állnak rendelkezésre az országban	1
	Tervben van a nemzeti mutatók és/vagy nemzeti célkitűzések megállapítása, és azok a közeljövőben bevezetésre fognak kerülni	2
	Vannak a nemzetközi szinten elérhető mutatókhoz (például a fenntartható fejlesztési célok, a WHO stb. mutatóihoz) hasonló nemzeti mutatók, célkitűzések azonban nincsenek	3
	Igen, vannak az antimikrobiális rezisztenciára (ideértve az antimikrobiális szerek fogyasztását/felhasználását is) és/vagy az egészségügyi ellátással összefüggő fertőzésekre vonatkozó nemzeti mutatók, valamint meghatározott időn belül elérendő konkrét nemzeti célkitűzések, és az előrehaladást rendszeresen felülvizsgálják, ez azonban nem kapcsolódik az antimikrobiális rezisztenciára vonatkozó nemzeti cselekvési terv célkitűzéseihez	4
	Igen, vannak az antimikrobiális rezisztenciára (ideértve az antimikrobiális szerek fogyasztását/felhasználását is) és az egészségügyi ellátással összefüggő fertőzésekre vonatkozó nemzeti mutatók és célkitűzések, amelyek az antimikrobiális rezisztenciára vonatkozó nemzeti cselekvési tervhez kapcsolódnak, és amelyekkel kapcsolatban rendszeresen felülvizsgálják az előrehaladást	5
	– További észrevételek:	
B.12.4.	**A legfőbb kihívások** Jelenleg melyek azok a legnagyobb kihívások, amelyekkel a tagállama az antimikrobiális rezisztencia kezelésével kapcsolatban szembesül? Kérjük, válasszon ki három kihívást, majd rangsorolja őket 3-tól (a legfontosabb) 1-ig (a legkevésbé fontos):	N/A
	A megelőzési és védelmi intézkedések végrehajtása a mindennapi gyakorlatban	
	Költségvetési korlátok	
	A különböző ágazatok egységes egészségügyi megközelítés szerinti koordinációjának a biztosítása	
	A jogi keret hiánya vagy elégtelensége	
	A humánerőforrások hiánya	
	Infrastrukturális korlátok (például egyágyas szobák hiánya, régi kórházi épületek stb.)	
	Az érdekelt felek – így például az egészségügyi szakemberek (az orvosok, az ápolók, a gyógyszerészek stb.), az állattartók és a mezőgazdasági termelők – és a nagyközönség tájékozatlansága	
	Az egyes antimikrobiális szerekhez – például a szűk spektrumú antibiotikumokhoz és az új antimikrobiális szerekhez – való korlátozott hozzáférés	
	– További észrevételek:	

<table>
<tr><td>B.12.5.</td><td colspan="2">A kiemelt multirezisztens szervezetekkel kapcsolatos megelőzés
Kérjük, az alábbiakban jelölje meg tagállama szintjét a multirezisztens szervezetekkel kapcsolatos megelőzés tekintetében.
Megjegyzés: az alábbi szintek a közös külső értékelésnek ([8]) a multirezisztens szervezetekkel kapcsolatos megelőzésre vonatkozó P4.3. kérdésén alapulnak.
Az e mutató keretében figyelembe vett multirezisztens szervezetek felsorolása az alábbiakban található – ezek a multirezisztens szervezetek uniós szinten kritikusnak minősülnek. Ha a tagállam úgy véli, hogy a válaszai nem vonatkoznak az összes multirezisztens szervezetre, ezt az alábbi „Megjegyzések” rovatban jelezheti.</td><td>Mutató
1–5</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>Szint</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>A nemzeti hatóságok nem azonosították prioritásként, és nem észlelik ezeket a multirezisztens szervezeteket (azok fenotípusait és genotípusait)</td><td>1</td></tr>
<tr><td></td><td>Rendelkezésre áll a multirezisztens szervezetek elszigetelésre vonatkozó nemzeti stratégia vagy iránymutatás, amely magában foglalja a nemzeti hatóságok által azonosított kiemelt multirezisztens szervezetekkel (azok fenotípusaival és genotípusaival) való kolonizáció szűrését. Egyes egészségügyi intézmények a laboratóriumi adatok alapján képesek észlelni a kiemelt multirezisztens szervezeteket.</td><td>2</td></tr>
<tr><td></td><td>Egyes kiválasztott egészségügyi intézmények hozzáférnek a multirezisztens szervezetek fenotípusos megerősítéséhez. Az intézmények értesítik a nemzeti szerveket, ha kiemelt multirezisztens szervezetet észlelnek</td><td>3</td></tr>
<tr><td></td><td>Valamennyi egészségügyi intézmény hozzáfér a multirezisztens szervezetek fenotípusos megerősítéséhez. Az intézmények kellő időben értesítik a nemzeti szerveket, ha kiemelt multirezisztens szervezetet észlelnek. A reagálást nemzeti szinten nyomon követik és támogatják</td><td>4</td></tr>
<tr><td></td><td>Funkcionális rendszer működik az új vagy kiemelt multirezisztens szervezetek észlelésének, megerősítésének és bejelentésének a kórházakon belüli, valamint a nemzeti szervek felé történő gyors kommunikálására és nyomon követésére. Minden kórház képes időben megkezdeni a kiemelt multirezisztens szervezetekkel kapcsolatos reagálási tevékenységeket. A megelőzésre/elszigetelésre irányuló erőfeszítésekhez való hozzájárulás érdekében az intézmények rendszeresen továbbítják a multirezisztens szervezetekre vonatkozó adatokat a helyi közvetítő hálózatoknak</td><td>5</td></tr>
<tr><td></td><td>– További észrevételek:</td><td></td></tr>
<tr><td>B.12.6.</td><td colspan="2">A kiemelt multirezisztens szervezetek a kórházakban és a betegek határokon átnyúló átszállítása esetében
Kérjük, az alábbiakban jelölje meg a tagállam szintjét a kórházi betegfelvétel során a multirezisztens szervezetekre vonatkozóan elvégzett szűrésekkel kapcsolatos azon nemzeti tevékenységek tekintetében, amelyek a kiemelt multirezisztens szervezetek kórházak közötti terjedésének a csökkentésére irányulnak
Megjegyzés: A mutató keretében figyelembe vett multirezisztens szervezetek felsorolása az alábbiakban található – ezek a multirezisztens szervezetek uniós szinten kritikusnak minősülnek.
Ha a tagállam úgy véli, hogy a válaszai nem vonatkoznak az összes multirezisztens szervezetre, ezt az alábbi „Megjegyzések” rovatban jelezheti.</td><td>Mutató
1–5</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>Szint</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>Nincsenek nemzeti eljárások és protokollok a kórházi betegfelvétel során a multirezisztens szervezetekre vonatkozóan elvégzendő szűrésekkel kapcsolatban</td><td>1</td></tr>
<tr><td></td><td>Csak a közvetlenül valamely külföldi kórházból átszállított betegek esetében állnak rendelkezésre nemzeti eljárások és protokollok a multirezisztens szervezetek szűrésére vonatkozóan</td><td>2</td></tr>
</table>

([8]) Az Egészségügyi Világszervezet által létrehozott közös külső értékelési eszköz (Joint External Evaluation tool), harmadik kiadás, 2022.

	Csak azon betegek esetében állnak rendelkezésre nemzeti eljárások és protokollok a multirezisztens szervezetek szűrésére vonatkozóan, akiket közvetlenül valamely külföldi kórházból szállítanak át, vagy akik nemrégiben kórházi ellátásban részesültek egy másik országban	3	
	Csak azon betegek esetében állnak rendelkezésre nemzeti eljárások és protokollok a multirezisztens szervezetek szűrésére vonatkozóan, akiket közvetlenül valamely külföldi kórházból szállítanak át, vagy akik nemrégiben kórházi ellátásban részesültek egy másik országban, illetve akiket speciális osztályokra, például intenzív osztályra vesznek fel	4	
	Olyan nemzeti eljárások és protokollok vannak érvényben, amelyek alapján a kórházi felvételkor minden beteg esetében szűrést végeznek a multirezisztens szervezetekre vonatkozóan	5	
	– További észrevételek: Vannak-e olyan nemzeti követelmények, amelyek alapján közölni kell a beteg fertőzöttségi állapotát (azaz a fertőző mikroorganizmusok általi fertőzöttségre/a hordozói állapotra vonatkozó információkat, különös tekintettel a kiemelt multirezisztens szervezetekre), ha egy adott kórházból (vagy egészségügyi intézményből) egy másikba utalják? (igen/nem/egyéb) – Igen, a határokon átnyúló átszállítás, valamint az országon belüli kórházba (vagy egészségügyi intézménybe) történő átszállítás esetében – Igen, csak a határokon átnyúló átszállítás esetében – Nem (kérjük, ismertesse ennek okait) – „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki:		
B.12.7.	**Antimikrobiális stewardship/az antimikrobiális szerek körültekintő alkalmazása** az alap- és a szakellátásban: Kérjük, az alábbiakban jelölje meg tagállama szintjét az antimikrobiális szerek emberi egészség területén való optimális alkalmazása tekintetében. Megjegyzés: a mutató alábbi szintjei a közös külső értékelésnek ([9]) az antimikrobiális szerek emberi egészség területén való optimális alkalmazására vonatkozó P4.4. kérdésén alapulnak		Mutató 1–5
		Szint	
	Az antimikrobiális szerek emberi egészség területén való megfelelő alkalmazására, elérhetőségére és minőségére vonatkozóan nem áll rendelkezésre nemzeti szakpolitika és/vagy szabályozás, vagy a rendelkezésre álló nemzeti szakpolitika és/vagy szabályozás elégtelen	1	
	Folyamatban van az antimikrobiális szerek megfelelő alkalmazását/az antimikrobiális stewardshiphez kapcsolódó tevékenységeket előmozdító, a közösségi és az egészségügyi intézményeknek szóló nemzeti szakpolitikák és szabályok kidolgozása	2	
	Rendelkezésre állnak az antimikrobiális szerek megfelelő alkalmazására vonatkozó iránymutatások, és egyes egészségügyi intézményekben az antimikrobiális stewardshipre vonatkozó programokat vezettek be. A WHO antibiotikumokra vonatkozó, legújabb „Access, Watch and Reserve” (AWaRe) elnevezésű kategorizálását figyelembe vették az alapvető gyógyszerek nemzeti jegyzékének összeállításakor	3	
	Az egészségügyi intézmények az egész országban alkalmazzák az antimikrobiális szerek megfelelő alkalmazását lehetővé tevő iránymutatásokat és gyakorlatokat. Valamennyi jelentős egészségügyi intézményben működnek az antimikrobiális rezisztencia kezelésére irányuló programok. Az antibiotikum-fogyasztást az antibiotikumok legutóbbi AWaRe-kategorizálása alapján nyomon követik	4	
	Az antibiotikumok alkalmazásának optimalizálására vonatkozó iránymutatásokat minden jelentősebb tünetegyüttes esetében végrehajtják, és a gyógyszert rendelő orvosokat rendszeresen tájékoztatják az alkalmazással kapcsolatos adatokról. Az antimikrobiális stewardshipre vonatkozó stratégiák kialakítása során figyelembe veszik az antibiotikumok AWaRe-kategorizálását. Folyamatban van az antibiotikum-fogyasztás széles körű nemzeti nyomon követése	5	
	– További észrevételek:		

([9]) Uo.

B.12.8.	**Az antimikrobiális rezisztencia felügyelete** Kérjük, az alábbiakban jelölje meg tagállama szintjét az antimikrobiális rezisztencia felügyelete tekintetében. Megjegyzés: a mutató alábbi szintjei a közös külső értékelésnek ([10]) az antimikrobiális rezisztencia felügyeletére vonatkozó P4.2. kérdésén alapulnak	Mutató 1–5

	Szint
Nincs kapacitás az adatok (az antibiotikum-érzékenység vizsgálatára vonatkozó adatok és a kapcsolódó klinikai és epidemiológiai adatok) előállítására, összegyűjtésére és jelentésére, vagy az erre vonatkozóan rendelkezésre álló kapacitás korlátozott	1
Az antimikrobiális rezisztenciára vonatkozó adatokat helyi szinten gyűjtik a kórházi és a közösségi ellátásban részesülő betegek esetében gyakran előforduló kórokozók tekintetében, azonban az adatgyűjtés során nem feltétlenül alkalmaznak egységes megközelítést, továbbá nincs nemzeti koordináció és/vagy minőségirányítás	2
A gyakori kórokozók esetében nemzeti szinten gyűjtik az antimikrobiális rezisztenciára vonatkozó adatokat, azonban nincs nemzeti koordináció, és az adatgyűjtés nem egységes	3
Az antimikrobiális rezisztencia felügyeletére egységes nemzeti rendszer áll rendelkezésre, amely a kórházi és a közösségi ellátásban részesülő betegek esetében gyakran előforduló kórokozókra vonatkozó adatokat gyűjti, és amely magában foglalja a felügyeleti helyszínek hálózatát, az antimikrobiális rezisztenciával foglalkozó kijelölt nemzeti referencialaboratóriumot és az antimikrobiális rezisztenciáról szóló jelentéseket készítő nemzeti koordinációs központot	4
A fentieken túlmenően az antimikrobiális rezisztenciára vonatkozó nemzeti felügyeleti rendszer adatait az antimikrobiális szerek emberi egészség területén való fogyasztására és/vagy felhasználására vonatkozó adatokkal együtt elemzik, értelmezik és jelentik, és megkísérlik a hasonló adatok ágazatközi (az emberi és az állati egészséggel, valamint a mezőgazdasággal kapcsolatos) elemzését	5
– További észrevételek:	

([10]) Uo.

*Az **egészségügyi ellátással összefüggő fertőzések***

	Kérdés		Mutató
B.12.9.	**A legfőbb kihívások** Jelenleg melyek azok a legnagyobb kihívások, amelyekkel az országa az egészségügyi ellátással összefüggő fertőzések kezelésével kapcsolatban szembesül? Kérjük, válasszon ki három kihívást, majd rangsorolja őket 3-tól (a legfontosabb) 1-ig (a legkevésbé fontos):		N/A
	A megelőzési és védelmi intézkedések végrehajtása a mindennapi gyakorlatban		
	Költségvetési korlátok		
	A jogi keret hiánya vagy elégtelensége		
	A humánerőforrások hiánya		
	Infrastrukturális korlátok (például egyágyas szobák hiánya, régi kórházi épületek stb.)		
	Az egészségügyi szakemberek – például az orvosok, az ápolók, a gyógyszerészek stb. – és a nagyközönség tájékozatlansága		
	Az egyes antimikrobiális szerekhez – például a szűk spektrumú antibiotikumokhoz és az új antimikrobiális szerekhez – való korlátozott hozzáférés		
	– További észrevételek:		
B.12.10.	**Az egészségügyi ellátással összefüggő fertőzések felügyelete** Kérjük, az alábbiakban jelölje meg tagállama szintjét az egészségügyi ellátással összefüggő fertőzések felügyelete tekintetében. Megjegyzés: a mutató alábbi szintjei a közös külső értékelésnek ([11]) az egészségügyi ellátással összefüggő fertőzések felügyeletére vonatkozó R4.2. kérdésén alapulnak		Mutató 1–5
		Szint	
	Nem áll rendelkezésre, illetve nem áll kidolgozás alatt az egészségügyi ellátással összefüggő fertőzések – többek között az antimikrobiális szerekkel szemben rezisztens és/vagy járványok előidézésére alkalmas kórokozók – felügyeletére vonatkozó nemzeti program vagy nemzeti stratégiai terv	1	
	Rendelkezésre áll az egészségügyi ellátással összefüggő fertőzések (többek között az antimikrobiális szerekkel szemben rezisztens és/vagy járványok előidézésére alkalmas kórokozók) felügyeletére vonatkozó nemzeti stratégiai terv, azonban azt nem hajtják végre	2	
	Rendelkezésre áll az egészségügyi ellátással összefüggő fertőzések (többek között az antimikrobiális szerekkel szemben rezisztens és/vagy járványok előidézésére alkalmas kórokozók) felügyeletére vonatkozó nemzeti stratégiai terv, amelyet egy nemzeti adatgyűjtési, elemzési és visszajelzési programon és rendszeren keresztül hajtanak végre. Az egészségügyi ellátással összefüggő fertőzések felügyeletét (a fent meghatározottak szerint) egyes kiválasztott szakellátást nyújtó egészségügyi intézmények végzik, amelyek megfelelő időben és rendszeresen visszajelzést adnak a felső vezetésnek és az egészségügyi dolgozóknak	3	

([11]) Uo.

	Rendelkezésre áll az egészségügyi ellátással összefüggő fertőzések (többek között az antimikrobiális szerekkel szemben rezisztens és/vagy járványok előidézésére alkalmas kórokozók) felügyeletére vonatkozó nemzeti stratégiai terv, melynek végrehajtásában egy nemzeti rendszeren keresztül az ország valamennyi szakellátást nyújtó egészségügyi intézménye részt vesz, a WHO által a fertőzések megelőzésének és megfékezésének főbb elemeire vonatkozóan kiadott ajánlásoknak megfelelően. A visszajelzésekre a rendszeres jelentések szolgáltatnak alkalmat	4	
	Rendelkezésre áll az egészségügyi ellátással összefüggő fertőzések (többek között az antimikrobiális szerekkel szemben rezisztens és/vagy járványok előidézésére alkalmas kórokozók) felügyeletére vonatkozó nemzeti stratégiai terv, melynek végrehajtásában egy nemzeti programon és rendszeren keresztül az ország valamennyi szakellátást nyújtó egészségügyi intézménye részt vesz, a WHO által a fertőzések megelőzésének és megfékezésének főbb elemeire vonatkozóan kiadott ajánlásoknak megfelelően. Az adatok megosztása és felhasználása folyamatos, és kellő időben történik a megelőzéssel kapcsolatos erőfeszítések megalapozása érdekében. A rendszer minőségét és hatásait rendszeresen értékelik, és az értékelés alapján javító célú intézkedéseket hoznak	5	
	– További észrevételek:		

13. **Uniós szintű koordinációs és támogató funkciók**

	Kérdés	Mutató
B.13.1.	A népegészségügyi szükséghelyzetekre való egészségügyi reagálásra vonatkozó tagállami jogi eszközök rendelkeznek-e a népegészségügyi szükséghelyzetek során a tagállam és az Unió között folytatandó koordinációról és együttműködésről? (igen/nem/egyéb) – „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki:	N/A
B.13.2.	Egészségügyi szükséghelyzet esetén a tagállama HSC-képviselője részt vesz-e a nemzeti szintű koordinációs struktúrákban, különösen annak érdekében, hogy támogassa a tagállam és a HSC közötti információáramlást? (igen/nem/egyéb) – Ha nem, milyen szerepet tölt be a HSC-képviselő a szükséghelyzetekre való nemzeti reagálásban, és a népegészségügyi szükséghelyzetekben ki jár el a HSC felé kapcsolattartóként, ha nem a HSC-képviselő? – „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki:	N/A
B.13.3.	Interoperábilis-e tagállamának népegészségügyi szükséghelyzetekkel foglalkozó műveleti központja vagy eseménykezelő rendszere a fertőző betegségekkel kapcsolatos korai figyelmeztető és gyorsreagáló rendszer esemény- és/vagy válságkezelési moduljával? (igen/nem/egyéb) – „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki:	N/A
B.13.4.	Az elmúlt három évben figyelembe vette-e vagy alkalmazta-e a tagállama a HSC által a határokon át terjedő súlyos egészségügyi veszélyek megelőzésével és megfékezésével kapcsolatban kiadott véleményeket és iránymutatásokat? (igen/nem/egyéb/részben) – Ha igen, kérjük, ismertesse ennek módját – Ha nem, mi ennek az oka? – „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki: – Ha a válasza „részben”, kérjük, részletezze:	N/A
B.13.5.	Az elmúlt három évben figyelembe vette-e vagy alkalmazta-e a tagállama a Bizottság közös átmeneti népegészségügyi intézkedésekre vonatkozó ajánlásait? (igen/nem/egyéb/részben) – Ha igen, kérjük, ismertesse ennek módját – Ha nem, mi ennek az oka? – „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki: – Ha a válasza „részben”, kérjük, részletezze:	N/A

B.13.6.	Az elmúlt három évben figyelembe vette-e vagy alkalmazta-e a tagállama az ECDC egészségügyi veszélyekre való reagálásról szóló ajánlásait? (igen/nem/egyéb/részben) – Ha igen, kérjük, ismertesse ennek módját – Ha nem, mi ennek az oka? – „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki: – Ha a válasza „részben”, kérjük, részletezze:	N/A
B.13.7.	Kérjük, jelezze, hogy a felkészültség- és reagálás-tervezési folyamat során a tagállama figyelembe veszi-e a Bizottság és az érintett uniós ügynökségek és szervek alábbi támogató szerepeit, funkcióit és eszközeit:	N/A

	igen/nem
Egészségügyi evakuálási támogatás az EWRS-en keresztül	
Európai Külügyi Szolgálat (EKSZ) – konzuli és a hazaszállítással kapcsolatos támogatás	
Az Európai Polgári Védelem és Humanitárius Segítségnyújtási Műveletek Főigazgatósága (DG ECHO) és annak támogatási kapacitásai, ideértve a ResEU tartalék kapacitásait, valamint az uniós polgári védelmi mechanizmus megelőzési és felkészültségi projektjeit (például a határokon átnyúló egészségügyi projektek kidolgozására vonatkozó pályázatok és támogatások)	
Egészségügyi Szükséghelyzet-felkészültségi és -reagálási Hatóság – az egészségügyi ellenintézkedések kutatásának és fejlesztésének, gyártásának, előállításának, készletfelhalmozásának és alkalmazásának támogatása (HERA)	
A HERA szükséghelyzetekkel foglalkozó irodája	
A gyors kutatás uniós finanszírozásának mozgósítására szolgáló eszközök	
Az ECDC kockázatértékelése	
Az Európai Gyógyszerügynökség (EMA) kockázatértékelése	
Az Európai Élelmiszerbiztonsági Hatóság (EFSA) kockázatértékelése	
Az Európai Vegyianyag-ügynökség (ECHA) kockázatértékelése	
Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EEA) kockázatértékelése	
A Kábítószer és a Kábítószerfüggőség Európai Megfigyelőközpontjának (EMCDDA) kockázatértékelése	
A Bűnüldözési Együttműködés Európai Uniós Ügynökségével (Europol) együttműködésben végzett kockázatértékelések, amennyiben a fenyegetés terrorista vagy bűnözői tevékenységből ered	
Az ECDC technikai jelentései és iránymutatásai	
Az Európai Munkahelyi Biztonsági és Egészségvédelmi Ügynökség kockázatértékelése	
Az ECDC eseti támogatásai a felkészültséghez és a járványkitörésekre való reagáláshoz (például: uniós egészségügyi munkacsoport)	
Uniós referencialaboratóriumok	
Egyéb (kérjük, fejtse ki):	
– További észrevételek:	

B.13.8.	– Figyelembe veszi-e a tagállama az (EU) 2022/2371 rendelet 5. cikkével összhangban létrehozott uniós megelőzési, felkészültségi és reagálási tervet, beépítve a határokon átnyúló régióközi felkészültségi elemeket is a felkészültségi és reagálási tervbee vagy az azzal egyenértékű dokumentum(ok)ba? Ha igen, kérjük, ismertesse ennek módját – Ha nem, mi ennek az oka? – „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki:	N/A

14. **A szükséghelyzeti felkészültség megalapozását és felgyorsítását célzó kutatás-fejlesztés és értékelések**

	Kérdés		Mutató
B.14.1.	Kérjük, adja meg tagállama szintjét a kutatásnak a felkészültségi és reagálási tervben vagy az azzal egyenértékű dokumentum(ok)ban betöltött szerepe tekintetében:		Mutató 1–5 vagy N/A
		Szint	
	A tagállam nem tud válaszolni a kérdésre, mivel nem rendelkezik felkészültségi és reagálási tervvel vagy azzal egyenértékű dokumentummal (dokumentumokkal)	N/A	
	Van felkészültségi és reagálási terv vagy azzal egyenértékű egy vagy több dokumentum, azonban nem tartalmaz a szükséghelyzeti kutatásra és innovációra vonatkozó stratégiát	1	
	Van felkészültségi és reagálási terv vagy azzal egyenértékű egy vagy több dokumentum, amely a szükséghelyzeti kutatásra és innovációra vonatkozó stratégiát is tartalmaz, azonban nem különítettek el forrásokat az egészségügyi szükséghelyzetekben végzett kutatásra	2	
	Van felkészültségi és reagálási terv vagy azzal egyenértékű egy vagy több dokumentum, amely a szükséghelyzeti kutatásra és innovációra vonatkozó stratégiát is tartalmaz, és forrásokat különítettek el az egészségügyi szükséghelyzetekben végzett kutatásra	3	
	Van felkészültségi és reagálási terv vagy azzal egyenértékű egy vagy több dokumentum, amely a szükséghelyzeti kutatásra és innovációra vonatkozó stratégiát is tartalmaz, továbbá forrásokat különítettek el az egészségügyi szükséghelyzetekben végzett kutatásra, és ezek a források gyorsan mozgósíthatók	4	
	Van felkészültségi és reagálási terv vagy azzal egyenértékű egy vagy több dokumentum, amely a szükséghelyzeti kutatásra és innovációra vonatkozó stratégiát is tartalmaz, gyorsan mozgósítható forrásokat különítettek el az egészségügyi szükséghelyzetekre, és megerősítették a kutatási és innovációs kapacitásokat	5	
	– Ha a 2. vagy valamelyik annál magasabb szintet jelölte meg: tartalmaz-e a (felkészültségi és reagálási tervben vagy az azzal egyenértékű dokumentum(ok)ban található) szükséghelyzeti kutatásra és innovációra vonatkozó stratégia olyan folyamatot, amely összekapcsolja a népegészségügyi igényeket a kutatási prioritásokkal és igényekkel? (igen/nem/egyéb) – Ha igen, kérjük, ismertesse ezt a folyamatot – „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki: – További észrevételek:		

<table>
<tr><td>B.14.2.</td><td colspan="4">Részt vesz-e a tagállama a klinikai vizsgálati helyszínek vagy kohorszok valamely i. nemzeti, ii. uniós szintű, vagy iii. nemzetközi hálózatában az olyan nagyszabású vizsgálatokban való részvétel elősegítése érdekében, amelyeknek nagyobb esélyük van arra, hogy rövid időn belül jelentős eredményeket érjenek el? (igen/nem/egyéb)
– Ha igen, kérjük, adja meg a hálózat nevét és szintjét</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Nemzeti</td><td>Uniós szintű</td><td>Nemzetközi</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>Klinikai vizsgálati helyszín</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>Kohorszok nemzetközi hálózata</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td colspan="4">– „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki:</td><td></td></tr>
<tr><td>B.14.3.</td><td colspan="4">Rendelkezik-e a tagállama olyan eljárásokkal, amelyek az e hálózatokon belüli harmonizált protokollok létrehozására és adatgyűjtésre szolgálnak? (igen/nem/egyéb)
– Ha igen, kérjük, nevezze meg őket:
– „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki:</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>B.14.4.</td><td colspan="4">Rendelkezik-e a tagállama olyan eljárásokkal, amelyek a népegészségügyi szükséghelyzetekben biztosítják a helyszínek gyors akkreditálását és a klinikai vizsgálatok gyorsított, (az illetékes nemzeti hatóságok és az etikai bizottságok között) koordinált értékelését és engedélyezését? (igen/nem/egyéb)
– Ha igen, kérjük, részletezze, beleértve az etikai bizottságokkal való együttműködést is:
– „Egyéb” válasz esetén kérjük, fejtse ki:</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td>B.14.5.</td><td colspan="3">Kérjük, adjon tájékoztatást arról, hogy a tagállam alkalmaz-e olyan, az operatív (például terepen végzett) kutatással kapcsolatos megközelítést, amely magában foglalja a következőket:</td><td>N/A</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Igen</td><td>Nem</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>Kutatási felkészültség, ideértve az egészségügyi szükséghelyzetet megelőzően létrehozott protokollokat, partnerségeket, szerepeket és felelősségi köröket</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>Népegészségügyi szükséghelyzet esetén operatív eszközök állnak rendelkezésre a szükséges erőforrások és a gyors finanszírozás biztosítására</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>Népegészségügyi szükséghelyzet esetén operatív eszközök állnak rendelkezésre a gyors etikai engedélyezés és a gyors adatmegosztás biztosítására</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td colspan="3">– További észrevételek:</td><td></td></tr>
</table>

15. **A helyreállítás elemei**

	Kérdés		Mutató
B.15.1.	Kérjük, jelölje meg tagállama szintjét a tagállam helyreállítási tervével vagy a megelőzési, felkészültségi és reagálási tervében vagy azzal egyenértékű dokumentumában (dokumentumaiban) szereplő, a helyreállításról szóló résszel kapcsolatban:		Mutató 1–5
		Szint	
	Nincs helyreállítási terv, illetve a felkészültségi és reagálási tervben vagy az azzal egyenértékű dokumentum(ok)ban nem szerepel a helyreállításról szóló rész	1	
	Van helyreállítási terv vagy a helyreállításról szóló rész	2	
	A helyreállítási terv vagy a helyreállításról szóló rész tartalmaz egy olyan folyamatot – vagy hivatkozik egy olyan folyamatra –, amelynek keretében az intézkedések után vagy az intézkedések közben elvégzett felülvizsgálatok segítségével levonják a tanulságokat, és azokat egy cselekvési terven keresztül átültetik a gyakorlatba	3	
	A helyreállítási terv vagy a helyreállításról szóló rész tartalmaz egy olyan folyamatot – vagy hivatkozik egy olyan folyamatra –, amelynek keretében az intézkedések után vagy az intézkedések közben elvégzett felülvizsgálatok segítségével levonják a tanulságokat, és azokat egy átfogó keret – például a nemzeti egészségbiztonsági cselekvési terv vagy azzal egyenértékű keret – révén átültetik a gyakorlatba. Ezt a folyamatot nemzeti szinten hajtják végre, és rendszeresen ellenőrzik	4	
	A helyreállítás tartalmaz egy olyan folyamatot – vagy hivatkozik egy olyan folyamatra –, amelynek keretében az intézkedések után vagy az intézkedések közben elvégzett felülvizsgálatok segítségével levonják a tanulságokat, és azokat a nemzeti egészségbiztonsági cselekvési terv vagy egy azzal egyenértékű keret révén átültetik a gyakorlatba. Ezt a folyamatot nemzeti és regionális (szubnacionális) szinten hajtják végre, és rendszeresen ellenőrzik	5	
	– További észrevételek:		

16. **A megelőzési, felkészültségi és reagálási tervek végrehajtása során feltárt hiányosságok kezelése érdekében hozott intézkedések**

	Kérdés		Mutató
B.16.1.	Kérjük, PDF formátumban töltse fel tagállamának a Nemzetközi Egészségügyi Rendszabályok (IHR) részes államaként a nemzeti IHR kapcsolattartó pont által a WHO számára benyújtott legfrissebb éves jelentését		Mutatók IHR
B.16.2.	Kérjük, jelezze, hogy a tagállam alkalmazta-e az alábbiakban szereplő valamely kiegészítő mechanizmust az IHR-kapacitások végrehajtásának, valamint a megelőzés, felkészültség és reagálás tervezésének az értékelésére az elmúlt három évben: *Jelölje be a megfelelő mezőt:*		N/A
		Sor került-e rá az elmúlt három évben? (Igen/Nem) (Ha közzétették, kérjük, adja meg a linket)	
	Közös külső értékelés		
	Intézkedés közben elvégzett felülvizsgálatok		

	Intézkedés után elvégzett felülvizsgálatok		
	SimEx		
	Az események közös értékelése és észlelése		
	Egyéb: kérjük, nevezze meg		
B.16.3.	Kérjük, jelölje meg tagállama szintjét a WHO által javasolt nemzeti egészségbiztonsági cselekvési terv vagy az azzal egyenértékű rendszer tekintetében:		Mutató 1–5
		szint	
	Nem áll rendelkezésre nemzeti egészségbiztonsági cselekvési terv vagy azzal egyenértékű rendszer, és nincs folyamatban annak kidolgozása	1	
	Rendelkezésre áll egy nemzeti egészségbiztonsági cselekvési terv vagy egy azzal egyenértékű rendszer, de annak az összkormányzati megközelítéssel és az összes veszélyre kiterjedő „egy az egészség” megközelítéssel való összehangolása még nem valósult meg	2	
	Rendelkezésre áll egy nemzeti egészségbiztonsági cselekvési terv vagy egy azzal egyenértékű rendszer, amelyet összehangoltak az összkormányzati megközelítéssel és az összes veszélyre kiterjedő „egy az egészség” megközelítéssel, továbbá meghatározásra kerültek a szerepek, a felelősségi körök és az együttműködési mechanizmus	3	
	Rendelkezésre áll egy nemzeti egészségbiztonsági cselekvési terv vagy egy azzal egyenértékű rendszer, amelyet összehangoltak az összkormányzati megközelítéssel és az összes veszélyre kiterjedő „egy az egészség” megközelítéssel, továbbá meghatározásra kerültek a szerepek, a felelősségi körök és az együttműködési mechanizmusok. Emellett sor került a nemzeti egészségbiztonsági cselekvési terv vagy az azzal egyenértékű rendszer költségének a meghatározására is	4	
	A 4. szint szerint, továbbá folyamatban van legalább egy tervezett tevékenység végrehajtása	5	
	– További észrevételek: – Az 1. szint esetében: kérjük, jelezze, ha tagállama nemzeti egészségbiztonsági cselekvési terv vagy azzal egyenértékű rendszer bevezetését tervezi: – Minden szint esetében: ha a tagállama nem alkalmaz nemzeti egészségbiztonsági cselekvési tervet, kérjük, ismertesse az azzal egyenértékű rendszert:		

C. **EGYÉB**

C.1.	Kérjük, ismertesse az arra vonatkozó elképzeléseit, hogy a Bizottság milyen további intézkedéseket hozhatna a határokon át terjedő súlyos egészségügyi veszélyekkel kapcsolatos megelőzés, felkészültség, reagálás és helyreállítás tervezésének a támogatása érdekében:
C.2.	Kérjük, írja le a fenti kérdésekkel kapcsolatos megjegyzéseit vagy magyarázatait, és szükség esetén sorolja fel az országa által elvégzett releváns tevékenységeket, vagy adjon meg a kérdőív témájához kapcsolódó további információkat:

HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG (EU) 2023/1809 HATÁROZATA

(2023. szeptember 14.)

a nedvszívó higiéniai termékek és az újrahasználható menstruációs kelyhek uniós ökocímkéjének odaítélésére vonatkozó kritériumok megállapításáról

(az értesítés a C(2023) 6024. számú dokumentummal történt)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az uniós ökocímkéről szóló, 2009. november 25-i 66/2010/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([1]) és különösen annak 8. cikke (2) bekezdésére,

az Európai Unió ökocímkézésért felelős bizottságával folytatott konzultációt követően,

mivel:

(1) A 66/2010/EK rendelet értelmében uniós ökocímke ítélhető oda az életciklusuk során csökkentett környezeti hatást kifejtő termékeknek.

(2) A 66/2010/EK rendelet értelmében az uniós ökocímke odaítélésére vonatkozó konkrét kritériumokat termékcsoportonként kell megállapítani.

(3) A „nedvszívó higiéniai termékek” termékcsoport vonatkozásában az uniós ökocímke odaítélésére vonatkozó kritériumokat, valamint a kapcsolódó értékelési és ellenőrzési követelményeket a 2014/763/EU bizottsági határozat ([2]) állapította meg. E kritériumok és követelmények érvényességi idejét az (EU) 2018/1590 bizottsági határozat ([3]) 2023. december 31-ig meghosszabbította.

(4) Annak érdekében, hogy a kritériumok jobban tükrözzék az érintett termékcsoporttal kapcsolatos bevált piaci gyakorlatot, továbbá figyelemmel a szakpolitika fejleményekre, az egyre szélesebb körű elterjedés jövőbeli eshetőségére, valamint a fenntartható termékek iránti piaci keresletre, helyénvaló új kritériumokat megállapítani a nedvszívó higiéniai termékekre. Ebben az összefüggésben a potenciálisan növekvő piac jellemezte fenntartható alternatívaként szolgáló újrahasználható menstruációs kelyhekre is helyénvaló meghatározni a vonatkozó kritériumokat.

(5) Az uniós ökocímke célravezetőségét vizsgáló, 2017. június 30-i jelentés ([4]), amely a 66/2010/EK rendelet végrehajtását tekintette át, megállapította, hogy az uniós ökocímke esetében egy stratégiaibb megközelítést kell kialakítani, amely adott esetben magában foglalja az egymással rokon termékcsoportok összekapcsolását is.

(6) E megállapítással összhangban és az Európai Unió ökocímkézésért felelős bizottságával folytatott konzultációt követően helyénvaló ugyanazon határozatban a „nedvszívó higiéniai termékek” termékcsoportot az „újrahasználható menstruációs kelyhek” termékcsoporthoz kapcsolni, mivel a két termékcsoport rendeltetése megegyezik.

([1]) HL L 27., 2010.1.30., 1. o.

([2]) A Bizottság 2014/763/EU határozata (2014. október 24.) a nedvszívó higiéniai termékek uniós ökocímkéjének odaítélésére vonatkozó ökológiai kritériumok megállapításáról (HL L 320., 2014.11.6., 46. o.).

([3]) A Bizottság (EU) 2018/1590 határozata (2018. október 19.) a 2012/481/EU, a 2014/391/EU, a 2014/763/EU és a 2014/893/EU határozatnak az egyes termékekre vonatkozó uniós ökocímke odaítélésével kapcsolatos ökológiai kritériumok érvényességi időtartama, valamint a kapcsolódó értékelési és ellenőrzési követelmények tekintetében történő módosításáról (HL L 264., 2018.10.23., 24. o.).

([4]) A Bizottság jelentése az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a szervezeteknek a közösségi környezetvédelmi vezetési és hitelesítési rendszerben (EMAS) való önkéntes részvételéről szóló, 2009. november 25-i 1221/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és az uniós ökocímkéről szóló, 2009. november 25-i 66/2010/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet végrehajtásának felülvizsgálatáról (COM(2017) 355 final).

(7) A 66/2010/EK rendelettel összhangban az uniós ökocímke nem ítélhető oda semmilyen típusú orvostechnikai eszköznek, beleértve az (EU) 2017/745 európai parlamenti és tanácsi rendeletben ([5]) meghatározott eszközöket is.

(8) A tisztább és versenyképesebb Európát szolgáló, körforgásos gazdaságra vonatkozó, 2020. március 11-én elfogadott új cselekvési terv ([6]) előírja, hogy a tartósságra, az újrafeldolgozhatóságra és az újrafeldolgozott tartalomra vonatkozó követelmények szisztematikusabban épüljenek be az uniós ökocímke odaítélésére vonatkozó kritériumokba.

(9) A nedvszívó higiéniai termékek és az újrahasználható menstruációs kelyhek esetében az uniós ökocímke odaítélésére vonatkozó felülvizsgált kritériumok célja, hogy népszerűsítsék az olyan termékeket, amelyek életciklusuk alatt korlátozott környezeti hatást fejtenek ki, és amelyeket anyag- és energiahatékony eljárásokkal állítanak elő. Az uniós ökocímke odaítélésére vonatkozó felülvizsgált kritériumok elsősorban olyan termékek népszerűsítését szolgálják, amelyek az előállítás során a vízbe és a levegőbe történő kibocsátás tekintetében korlátozott hatást fejtenek ki, amelyek fenntartható gazdálkodást folytató erdőkből származó nyersanyagokat használnak fel, és amelyek megfelelnek a káros anyagokra vonatkozó szigorú követelményeknek. Ezenkívül a körforgásosabb gazdaságra való átállás elősegítése érdekében a kritériumok a műanyagcsomagolás alternatívájaként lehetőség szerint előmozdítják a papír- és/vagy kartoncsomagolás használatát, valamint az újrafeldolgozott tartalmú és könnyen újrafeldolgozható csomagolást.

(10) Az egyszer használatos termékek alternatívájaként a piacon egyre elterjedtebbek a textilből készült újrahasználható termékek. A nedvszívó higiéniai termékek és az újrahasználható menstruációs kelyhek uniós ökocímkéjének odaítélésére vonatkozó felülvizsgált kritériumok nem érintik a textilből készült újrahasználható alternatívákat, mivel azok környezeti szempontból kritikus pontjai és ökológiai kritériumai a tervek szerint külön vizsgálat tárgyát fogják képezni a textiltermékek uniós ökocímkéjének odaítélésére vonatkozóan a 2014/350/EU bizottsági határozatban ([7]) megállapított kritériumok felülvizsgálata céljából.

(11) A termékcsoportok innovációs ciklusára tekintettel az új kritériumoknak, valamint a kapcsolódó értékelési és ellenőrzési követelményeknek 2029. december 31-ig célszerű érvényben maradniuk.

(12) A jogbiztonság érdekében a 2014/763/EU határozatot hatályon kívül kell helyezni.

(13) Annak érdekében, hogy elegendő idő álljon rendelkezésre az új kritériumokhoz és követelményekhez igazodó termékváltoztatások végrehajtására, átmeneti időszakot kell biztosítani azon gyártók számára, amelyeknek a termékei a 2014/763/EU határozatban előírt kritériumok alapján kapták meg a nedvszívó higiéniai termékekre vonatkozó uniós ökocímkét. E határozat elfogadását követően a nedvszívó higiéniai termékek gyártói számára korlátozott ideig azt is lehetővé kell tenni, hogy kérelmeiket akár a 2014/763/EU határozatban megállapított kritériumok, akár az e határozatban megállapított új kritériumok alapján nyújtsák be. Egy átmeneti időszakra a 2014/763/EU határozatban megállapított kritériumok alapján odaítélt uniós ökocímkék használatát is lehetővé kell tenni.

(14) Az e határozatban előírt intézkedések összhangban vannak a 66/2010/EK rendelet 16. cikkével létrehozott bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

(1) A „nedvszívó higiéniai termékek” termékcsoport a textiltermékek kivételével magában foglal minden olyan árucikket, amelynek rendeltetése emberi testnedvek, például vizelet, széklet, verejték, menstruációs folyadék vagy tej felszívása és megtartása. A „nedvszívó higiéniai termékek” termékcsoport a magánhasználatra és az üzleti célú felhasználásra szánt termékeket egyaránt magában foglalja.

([5]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2017/745 rendelete (2017. április 5.) az orvostechnikai eszközökről, a 2001/83/EK irányelv, a 178/2002/EK rendelet és az 1223/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 90/385/EGK és a 93/42/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 117., 2017.5.5., 1. o.).

([6]) A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – A tisztább és versenyképesebb Európát szolgáló, körforgásos gazdaságra vonatkozó új cselekvési terv (COM(2020) 98 final), (HL C 364., 2020.10.28., 94. o.).

([7]) A Bizottság 2014/350/EU határozata (2014. június 5.) a textiltermékek uniós ökocímkéjének odaítélésére vonatkozó ökológiai kritériumok megállapításáról (HL L 174., 2014.6.13., 45. o.).

(2) A „nedvszívó higiéniai termékek” termékcsoportba nem tartoznak bele az (EU) 2017/745 rendelet hatálya alá tartozó termékek.

2. cikk

(1) Az „újrahasználható menstruációs kelyhek” termékcsoport magában foglalja a testen belül viselt, szilikonból vagy más elasztomerekből készült újrahasználható rugalmas kelyheket vagy záróelemeket, amelyek rendeltetése a menstruációs folyadék összegyűjtése és megtartása.

(2) Az „újrahasználható menstruációs kelyhek” termékcsoportba nem tartoznak bele az (EU) 2017/745 rendelet hatálya alá tartozó termékek.

3. cikk

(1) Egy terméknek abban az esetben ítélhető oda a „nedvszívó higiéniai termékek” termékcsoportra vonatkozó, a 66/2010/EK rendelet szerinti uniós ökocímke, ha az e határozat 1. cikkében foglalt fogalommeghatározás alapján beletartozik a szóban forgó termékcsoportba, és megfelel az e határozat I. mellékletében megállapított vonatkozó kritériumoknak, valamint kapcsolódó értékelési és ellenőrzési követelményeknek.

(2) Egy terméknek abban az esetben ítélhető oda az „újrahasználható menstruációs kelyhek” termékcsoportra vonatkozó, a 66/2010/EK rendelet szerinti uniós ökocímke, ha az e határozat 2. cikkében foglalt fogalommeghatározás alapján beletartozik a szóban forgó termékcsoportba, és megfelel az e határozat II. mellékletében megállapított vonatkozó kritériumoknak, valamint kapcsolódó értékelési és ellenőrzési követelményeknek.

4. cikk

A „nedvszívó higiéniai termékek” termékcsoport és az „újrahasználható menstruációs kelyhek” termékcsoport uniós ökocímkéjének odaítélésére vonatkozó kritériumok, valamint a kapcsolódó értékelési és ellenőrzési követelmények 2029. december 31-ig érvényesek.

5. cikk

(1) A „nedvszívó higiéniai termékek” termékcsoporthoz adminisztratív célból rendelt kódszám: „047”.

(2) Az „újrahasználható menstruációs kelyhek” termékcsoporthoz adminisztratív célból rendelt kódszám: „055”.

6. cikk

A 2014/763/EU határozat hatályát veszti.

7. cikk

(1) A 2014/763/EU határozatban meghatározott „nedvszívó higiéniai termékek” termékcsoportra vonatkozóan az e határozat alkalmazásának kezdőnapja előtt benyújtott, uniós ökocímke iránti kérelmeket a 2014/763/EU határozatban megállapított feltételek szerint kell elbírálni.

(2) A „nedvszívó higiéniai termékek” termékcsoportba tartozó termékekre vonatkozóan az e határozat alkalmazásának kezdőnapján vagy az attól számított két hónapon belül benyújtott, uniós ökocímke iránti kérelmeket a kérelmező alapozhatja akár az e határozatban, akár a 2014/763/EU határozatban megállapított kritériumokra, és a bírálatot is az adott kritériumok szerint kell végezni.

(3) A 2014/763/EU határozatban megállapított kritériumok szerint elbírált kérelmek alapján odaítélt uniós ökocímke-engedélyek e határozat alkalmazásának kezdőnapjától számítva 12 hónapig használhatók.

8. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Ezt a határozatot 2023. szeptember 21-től kell alkalmazni.

Kelt Brüsszelben, 2023. szeptember 14-én.

a Bizottság részéről
Virginijus SINKEVIČIUS
a Bizottság tagja

I. MELLÉKLET

A nedvszívó higiéniai termékek uniós ökocímkéjének odaítélésére vonatkozó kritériumok

Az uniós ökocímke odaítélésére vonatkozó kritériumok célja elismerni a piacon elérhető legjobb környezeti teljesítményt felmutató nedvszívó higiéniai termékeket. A kritériumok az e termékek életciklusához kapcsolódó fő környezeti hatásokra összpontosítanak, és támogatják a gazdaság körforgásos jellegét.

Értékelési és ellenőrzési követelmények

Ahhoz, hogy egy adott terméknek odaítéljék az uniós ökocímkét, a terméknek minden egyes követelménynek meg kell felelnie. A kérelmezőnek írásban kell megerősítenie, hogy valamennyi kritérium teljesül.

Minden kritériumhoz konkrét értékelési és ellenőrzési követelmények tartoznak.

Ha a kérelmezőnek a kritériumoknak való megfelelés igazolására nyilatkozatokat, dokumentumokat, elemzéseket, vizsgálati jegyzőkönyveket vagy egyéb bizonyítékot kell benyújtania, azok az esetnek megfelelően származhatnak a kérelmezőtől és/vagy annak beszállítójától (beszállítóitól).

Az illetékes testületeknek előnyben kell részesíteniük a vizsgáló- és kalibrálólaboratóriumokra vonatkozó harmonizált szabvány szerint akkreditált szervezetek által kiállított tanúsítványokat, valamint a termékek, folyamatok és szolgáltatások tanúsítását végző szervezetekre vonatkozó harmonizált szabvány szerint akkreditált szervezetek által kiállított igazolásokat.

Adott esetben az egyes kritériumok tekintetében a megadott vizsgálati módszerektől eltérő vizsgálati módszerek is alkalmazhatók, amennyiben a kérelmet elbíráló illetékes testület elfogadja azok egyenértékűségét.

Az illetékes testületek szükség szerint igazoló dokumentumokat kérhetnek, illetve független ellenőrzéseket vagy helyszíni ellenőrzéseket végezhetnek.

Az uniós ökocímkés termékek beszállítóiban vagy gyártási helyszíneiben bekövetkező változásokról értesíteni kell az illetékes testületeket, valamint igazoló adatokat kell a rendelkezésükre kell bocsátani a kritériumoknak való folytatólagos megfelelés ellenőrzéséhez.

Az uniós ökocímke odaítélésének előfeltétele, hogy a termék megfeleljen azon ország vagy országok valamennyi vonatkozó jogi követelményének, ahol a terméket forgalmazni kívánják. A kérelmezőnek nyilatkozatot kell tennie arról, hogy a termék megfelel ennek a feltételnek.

Az uniós ökocímke iránti kérelemmel együtt a következő információkat kell benyújtani:

a) a termék leírása, beleértve az egyes termékegységek tömegét és a termék össztömegét;

b) a fogyasztói csomagolás leírása, beleértve adott esetben annak össztömegét;

c) a gyűjtőcsomagolás leírása, beleértve adott esetben annak össztömegét;

d) a különálló alkotóelemek leírása, beleértve azok tömegét;

e) a termékben felhasznált alkotóelemek, anyagok és vegyületek, ezek mindegyikének tömege és adott esetben CAS-száma.

E melléklet alkalmazásában:

1. „adalékanyagok”: az alkotóelemekhez, az anyagokhoz vagy a végtermékhez a termék egyes jellemzőinek javítása vagy megőrzése érdekében hozzáadott anyagok;

2. „bioalapú műanyag”: gyártási alapanyagként bioalapú nyersanyagokból előállított műanyag. Míg a hagyományos műanyagok fosszilis erőforrásokból (olajból és földgázból) készülnek, a bioalapú műanyagok alapanyaga a biomassza. A biomassza jelenleg főként olyan növényekből származik, amelyeket kifejezetten a fosszilis erőforrások helyettesítésére szolgáló alapanyagként termesztenek – ilyen például a cukornád, egyes gabonanövények, olajnövények vagy nem élelmezési célú források, például a fa. A biomassza egyéb forrásai a szerves hulladékok és melléktermékek, például a használt sütőolaj, a kipréselt cukornád és a tallolaj. A műanyagok készülhetnek részben vagy egészben bioalapú nyersanyagokból. A bioalapú műanyagok biológiailag lebonthatók és biológiailag nem lebonthatók is lehetnek;

3. „cellulózpép”: főként cellulózból álló szálasanyag, amelyet lignocellulóz-tartalmú anyagok pépesítő és/vagy fehérítő vegyi anyagok egy vagy több vizes oldatával való kezelésével állítanak elő;

4. „alkotóelem”: egy vagy több olyan anyag és vegyipari termék, amelyek együttesen biztosítják a nedvszívó higiéniai termék valamely kívánt funkcióját; ilyen például a nedvszívó mag, az öntapadó csík vagy a külső záróréteg;

5. „kompozit csomagolás”: két vagy több különböző, egymástól kézzel szétválaszthatatlan anyagból álló, és ezért egyetlen, szétválaszthatatlan egységet képező csomagolási egység, a címkékhez, záróelemekhez és lezárásokhoz használt anyagok kivételével;

6. „gyűjtőcsomagolás”, más néven másodlagos csomagolás: olyan csomagolás, amelynek célja, hogy meghatározott számú értékesítési egységet foglaljon magában az értékesítési helyen, akár a fogyasztó részére értékesítik ezeket az egységeket ilyen formában, akár csak a polcok feltöltésére szolgálnak az értékesítési helyen, akár készlet-nyilvántartási vagy forgalmazási egységet képeznek, és amelyet a termékről a termék tulajdonságainak megváltoztatása nélkül el lehet távolítani;

7. „szennyeződés”: a termelésből – beleértve a nyersanyagok termelését is – származó maradványanyagok, szennyező anyagok stb., amelyek a nyersanyagban/összetevőben és/vagy a (végtermékben vagy annak valamely alkotóelemében használt) vegyipari termékben kevesebb mint 100 ppm (0,0100 tömegszázalék, 100 mg/kg) koncentrációban találhatók meg;

8. „összetevő”: a (végtermékben vagy annak valamely alkotóelemében használt) vegyipari termékben található valamennyi anyag, beleértve a nyersanyagokban található adalékanyagokat (pl. tartósítószereket és stabilizátorokat). Az összetevőkből stabil gyártási körülmények között ismerten felszabaduló anyagok (pl. formaldehid és arilamin) szintén összetevőknek tekintendők;

9. „mesterséges cellulózszálak”, más néven regenerált szálak: nyersanyagcellulózból előállított szálak, ideértve a viszkóz-, a modál-, a lyocell-, a kupro- és a triacetátszálakat;

10. „anyagok”: a nedvszívó higiéniai termék különböző alkotóelemeit alkotó anyagok, mint például a pelyhesített cellulóz, a pamut vagy a polipropilén (PP);

11. „csomagolás”: bármilyen anyagból készült tárgyak, amelyek termékek tárolására, megóvására, kezelésére, szállítására vagy bemutatására szolgálnak, és amelyek funkciójuk, anyaguk és kialakításuk alapján különböző csomagolási formákra oszthatók fel, beleértve a következőket:

    a) olyan tárgyak, amelyek a termék tárolásához, megtámasztásához vagy megóvásához szükségesek annak teljes élettartama során, de nem képezik a termék olyan szerves részét, amelyet a termékkel együtt történő használatra, fogyasztásra vagy ártalmatlanításra szánnak;

    b) az a) pontban említett valamely tárgy azon alkotóelemei és kiegészítő elemei, amelyek a tárgy szerves részét képezik;

    c) az a) pontban említett tárgy kiegészítő elemei, amelyek közvetlenül a termékre vannak rögzítve vagy ahhoz vannak kapcsolva, és csomagolási funkciót látnak el, de nem képezik a termék olyan szerves részét, amelyet a termékkel együtt történő használatra, fogyasztásra vagy ártalmatlanításra szánnak; stb.;

12. „műanyagok”: az 1907/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([1]) 3. cikkének 5. pontja értelmében vett polimerek, amelyekhez esetleg adalékanyagokat vagy egyéb anyagokat adtak, és amelyek a végtermék és/vagy a csomagolás fő szerkezeti alkotóelemeként funkcionálhatnak, kivéve a kémiailag nem módosított természetes polimereket;

13. „polimer”: monomer egységek egy vagy több típusának sorozatával jellemzett molekulákból álló anyag. Az ilyen molekulák széles molekulatömeg-tartományban oszlanak el, amelyben a molekulasúly különbségét elsősorban a monomer egységek számának különbsége okozza. A polimer a következőkből áll: a) a legalább három monomer egységet tartalmazó molekulák egyszerű súlytöbbsége, amelyek legalább egy másik monomer egységhez vagy egyéb reagenshez kovalens kötéssel kapcsolódnak; b) az azonos molekulatömegű molekulák kevesebb mint egyszerű súlytöbbsége. E fogalommeghatározás összefüggésében a „monomer egység” a polimerben található monomer anyag kötött formáját jelenti az 1907/2006/EK rendeletben meghatározottak szerint;

14. „termékegység”: a fogyasztó által használható legkisebb olyan tárgy, amely betölti a termék funkcióját;

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács 1907/2006/EK rendelete (2006. december 18.) a vegyi anyagok regisztrálásáról, értékeléséről, engedélyezéséről és korlátozásáról (REACH), az Európai Vegyianyag-ügynökség létrehozásáról, az 1999/45/EK irányelv módosításáról, valamint a 793/93/EGK tanácsi rendelet, az 1488/94/EK bizottsági rendelet, a 76/769/EGK tanácsi irányelv, a 91/155/EGK, a 93/67/EGK, a 93/105/EK és a 2000/21/EK bizottsági irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 396., 2006.12.30., 1. o.).

15. „újrafeldolgozhatóság”: egy tárgy újrafeldolgozható részeinek mennyisége (tömeg vagy százalékos arány szerint);

16. „újrafeldolgozott tartalom”: egy tárgy (terület, hosszúság, térfogat vagy tömeg szerinti) azon részaránya, amely fogyasztói és/vagy ipari felhasználás után újrafeldolgozott anyagból származik. Ebben az esetben a „tárgy” utalhat a termékre vagy a csomagolásra;

17. „újrafeldolgozás”: a 2008/98/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([2]) 3. cikkével összhangban olyan hasznosítási művelet, amelynek során a hulladék anyagokat újrafeldolgozás révén termékké vagy anyaggá alakítják, akár azok eredeti használati céljára, akár más célokra. Ez magában foglalja a szerves anyagok feldolgozását is, de nem tartalmazza az energetikai hasznosítást és az üzemanyagként való használatra történő vagy az újratöltéshez szükséges újrafeldolgozást;

18. „fogyasztói csomagolás”, más néven elsődleges csomagolás: olyan csomagolás, amelynek célja, hogy az értékesítési ponton a végső felhasználó vagy a fogyasztó számára termékekből és csomagolásból álló értékesítési egységet képezzen;

19. „különálló alkotóelem”: olyan csomagolási alkotóelem, amely elkülönül a csomagolási egység fő részétől, esetleg eltérő anyagból is készül, és amelyet a termékhez való hozzáférés érdekében teljesen és tartósan le kell választani a fő csomagolási egységről, továbbá amelytől jellemzően külön tételként és hamarabb válnak meg, mint a csomagolási egységtől. A nedvszívó higiéniai termékek esetében minden olyan védő- vagy higiéniai funkcióval rendelkező alkotóelem, amelyet a termék használata előtt eltávolítanak, például a fogyasztói csomagolásban kiszerelt bizonyos nedvszívó higiéniai termékek (főként tamponok és egészségügyi betétek) egyenkénti csomagolása és fóliája, a babapelenkák és az egészségügyi betétek öntapadó csíkjáról lehúzható védőfólia és védőpapír, illetve a tamponok applikátora;

20. „endokrin károsító tulajdonságúként azonosított anyagok”, más néven endokrin károsító anyagok: olyan anyagok, amelyekről az 1907/2006/EK rendelet 57. cikkének f) pontja (a különös aggodalomra okot adó anyagok jelöltlistája) vagy az 528/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet ([3]) vagy az 1107/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([4]) vagy az 1272/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([5]) szerint megállapították, hogy (az emberi egészségre és/vagy a környezetre) endokrin károsító tulajdonságokkal rendelkeznek;

21. „szuperabszorbens polimerek”: szintetikus polimerek, amelyeket saját tömegükhöz képest nagy mennyiségű folyadék felszívására és megtartására terveztek;

22. „szintetikus polimerek”: a cellulózpéptől eltérő makromolekuláris anyagok, amelyeket szándékosan állítanak elő az alábbi módszerek valamelyikével:

    a) polimerizációs folyamat, például poliaddíció vagy polikondenzáció, illetve a monomerek és egyéb kiindulási anyagok kombinációjának bármely más hasonló folyamata;

    b) természetes vagy szintetikus makromolekulák kémiai módosítása;

    c) mikrobiális fermentáció.

1. kritérium Pelyhesített cellulóz

Ez a kritérium a végtermék legalább 1 tömegszázalékát kitevő pelyhesített cellulózra vonatkozik.

1.1. ***A pelyhesített cellulóz beszerzése***

A pelyhesített cellulóz valamennyi (100 %) beszállítójának független harmadik fél – például az Erdőgondnoksági Tanács (Forest Stewardship Council, a továbbiakban: FSC) vagy az erdészeti tanúsítási rendszerek elfogadását célzó program (Programme for the Endorsement of Forest Certification, a továbbiakban: PEFC) – tanúsítási rendszere vagy ezekkel egyenértékű tanúsítási rendszer által kiadott, érvényes felügyeletilánc-tanúsítvánnyal kell rendelkeznie.

([2]) Az Európai Parlament és a Tanács 2008/98/EK irányelve (2008. november 19.) a hulladékokról és egyes irányelvek hatályon kívül helyezéséről (HL L 312., 2008.11.22., 3. o.).

([3]) Az Európai Parlament és a Tanács 528/2012/EU rendelete (2012. május 22.) a biocid termékek forgalmazásáról és felhasználásáról (HL L 167., 2012.6.27., 1. o.).

([4]) Az Európai Parlament és a Tanács 1107/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a növényvédő szerek forgalomba hozataláról valamint a 79/117/EGK és a 91/414/EGK tanácsi irányelvek hatályon kívül helyezéséről (HL L 309., 2009.11.24., 1. o.).

([5]) Az Európai Parlament és a Tanács 1272/2008/EK rendelete (2008. december 16.) az anyagok és keverékek osztályozásáról, címkézéséről és csomagolásáról, a 67/548/EGK és az 1999/45/EK irányelv módosításáról és hatályon kívül helyezéséről, valamint az 1907/2006/EK rendelet módosításáról (HL L 353., 2008.12.31., 1. o.).

A pelyhesített cellulóz előállításához használt fa nyersanyagok legalább 70 %-ának független harmadik fél – például az FSC vagy a PEFC – tanúsítási rendszere vagy ezekkel egyenértékű tanúsítási rendszer által kiadott, érvényes fenntartható erdőgazdálkodási tanúsítvánnyal kell rendelkeznie. A fa nyersanyagok fennmaradó részének, beleértve bármilyen primer faanyagot, olyan rendszer keretében ellenőrzött faanyagnak kell lennie, amely garanciát nyújt arra, hogy az anyagok jogszerű forrásból származnak, és megfelelnek a tanúsítási rendszer nem tanúsított anyagokkal szemben támasztott minden egyéb követelményének.

A felügyeletilánc-tanúsítványt és/vagy a fenntartható erdőgazdálkodási tanúsítványt kiállító tanúsító szerveknek rendelkezniük kell a szóban forgó tanúsítási rendszer akkreditációjával/elismerésével.

Értékelés és ellenőrzés:

A kérelmezőnek megfelelőségi nyilatkozatot kell benyújtania, amelyet a termékben felhasznált összes (100 %) pelyhesített cellulóz beszállítójára vonatkozóan független tanúsító által tanúsított, érvényes felügyeletilánc-tanúsítvánnyal kell alátámasztani. Az FSC-, a PEFC-, illetve az ezekkel egyenértékű tanúsítási rendszereket el kell fogadni független harmadik fél általi tanúsításként.

Ezenkívül a kérelmezőnek ellenőrzött számviteli dokumentumokat kell bemutatnia, amelyek igazolják, hogy a pelyhesített cellulóz előállításához felhasznált fa nyersanyagok legalább 70 %-a a hatályos FSC-, PEFC- vagy ezekkel egyenértékű rendszerek szerint tanúsított anyagnak minősül. Az ellenőrzött számviteli dokumentumoknak az uniós ökocímke használatára vonatkozó engedély teljes időtartamára érvényesnek kell lenniük. Az illetékes testületek 12 hónappal az uniós ökocímke használatára vonatkozó engedély odaítélését követően ismételten ellenőrzik a számviteli dokumentumokat.

Ha a pelyhesített cellulózt air-laid anyagban használják, akkor az air-laid anyag beszállítójának a termékhez szállított air-laid anyaghoz FSC-kreditpontokat kell rendelnie, és számlákkal kell alátámasztania a hozzárendelt kreditpontok számát.

A fa nyersanyagok fennmaradó részét illetően igazolni kell, hogy a nem tanúsított primer anyagok aránya nem haladja meg a 30 %-ot, valamint hogy olyan ellenőrzött faanyagról van szó, amelynek tanúsítási rendszere garanciát nyújt arra, hogy az anyagok jogszerű forrásból származnak, és megfelelnek a tanúsítási rendszer nem tanúsított anyagokkal szemben támasztott minden egyéb követelményének. Amennyiben a tanúsítási rendszer nem írja kifejezetten elő, hogy minden primer anyagot géntechnológiával nem módosított szervezetekből kell kinyerni, ennek igazolására további bizonyítékot kell benyújtani.

1.2. ***A pelyhesített cellulóz fehérítése***

A termékben használt cellulóz nem fehéríthető elemi klórgázzal (Cl_2).

Az elemiklór-mentes cellulóz (a továbbiakban: ECF-cellulóz) esetében az uniós ökocímkével rendelkező termékeknél az egyes cellulózfajták előállításából származó adszorbeálható szervesen kötött halogének (a továbbiakban: AOX) átlagos éves kibocsátása nem haladhatja meg a 0,140 kg/légszáraz tonnát (kg/ADt-t).

Értékelés és ellenőrzés:

A kérelmezőnek nyilatkozatot kell benyújtania e kritérium teljesüléséről, és mellékelnie kell az ISO 9562:2004 szabvány szerinti vizsgálati módszerrel végzett mérésről szóló vizsgálati jegyzőkönyvet, amely tartalmazza a fehérített ECF-cellulózhoz kapcsolódó, „kg AOX/ADt cellulóz” formában kifejezett AOX-kibocsátást. Különböző minőségű cellulózfajták használata esetén a kérelmezőnek meg kell adnia az egyes cellulózfajták egyedi AOX-kibocsátását. Egyenértékű módszerek akkor fogadhatók el vizsgálati módszerként, ha azokat egy harmadik fél egyenértékűnek tekinti, továbbá mellékelni kell az e követelménynek való megfelelést igazoló részletes számításokat és a kapcsolódó igazoló dokumentumokat.

Az AOX-kibocsátások méréseit szűretlen és ülepítetlen mintákon kell elvégezni az üzem szennyvíztisztító telepének szennyvízkivezető pontján. Azokban az esetekben, amikor az üzem szennyvizét egy települési vagy más harmadik fél által üzemeltetett szennyvíztisztító telepre vezetik, akkor az azon a ponton vett szűretlen és ülepítetlen mintákat kell elemezni, ahol az üzem szennyvízkivezetése a szennyvízhálózathoz kapcsolódik, majd az eredményeket meg kell szorozni a települési vagy más harmadik fél által üzemeltetett szennyvíztisztító telepre vonatkozó standard leválasztási hatékonysági tényezővel. A leválasztási hatékonysági tényezőnek a települési vagy más harmadik fél által üzemeltetett szennyvíztisztító telep üzemeltetője által szolgáltatott információkon kell alapulnia.

Az AOX-kibocsátásokra vonatkozó információkat legalább 12, legalább havi gyakorisággal elvégzett mérés éves átlagaként kell kifejezni. Új vagy felújított gyártóüzem esetében a méréseket az üzem legalább 45 egymást követő napon át tartó stabil üzemelésére kell alapozni. Az igazoló dokumentumokban fel kell tüntetni a mérések gyakoriságát.

Az AOX-et csak olyan folyamatokban kell mérni, ahol klórvegyületeket használnak a cellulóz fehérítéséhez (elemiklór-mentes fehérítés). Az AOX-et nem szükséges mérni a fehérítés nélküli cellulózgyártásból származó szennyvízben, és akkor sem, ha a fehérítést klórmentes anyagokkal végzik.

A kérelmezőnek be kell nyújtania a cellulózgyártó nyilatkozatát is arra vonatkozóan, hogy a gyártás során nem használtak elemi klórgázt (Cl_2).

Abban az esetben, ha a kérelmező semmilyen ECF-cellulózt nem használ, elegendő ilyen értelmű nyilatkozatot tennie.

1.3. ***A pelyhesített cellulózgyártás víz- (kémiai oxigénigény (KOI) és foszfor (P)) és légszennyezése (kénvegyületek (S-vegyületek) és NOx)***

A cellulózgyártás során a vízbe, illetve a levegőbe történő kibocsátást pontszámokban kell kifejezni (P_{KOI}, P_P, P_S, P_{NOx}). A kibocsátással járó pontszámot a tényleges kibocsátás és az 1. táblázatban feltüntetett referenciaértékek hányadosa határozza meg.

– A P_{KOI}, a P_P, a P_S, és a P_{NOx} pontszámok egyike sem haladhatja meg az 1,5-öt.

– A pontszámok összege ($P_{összes} = P_{KOI} + P_P + P_S + P_{NOx}$) nem haladhatja meg a 4,0-t.

Az egyes felhasznált „i" cellulózfajtákhoz kapcsolódó mért kibocsátásokat (kg/ADt-ben kifejezve) súlyozni kell az egyes felhasznált cellulózfajták arányával (az „i" cellulózfajta, az „i" cellulózfajta légszáraz tonnájára vonatkoztatva), majd a kapott értékeket össze kell adni. Az egyes felhasznált cellulózfajták referenciaértékeit az 1. táblázat tartalmazza. Végül az összkibocsátást el kell osztani az összreferencia-értékkel az alábbi képlet szerint:

$$P_{COD} = \frac{COD_{total}}{COD_{ref,\ total}} = \frac{\sum_{i=1}^{n}[pulp_i \times COD_{pulp,\ i}]}{\sum_{i=1}^{n}[pulp_i \times COD_{ref,\ pulp,\ i}]}$$

1. táblázat

A különböző cellulózfajtákból származó kibocsátások referenciaértékei CTMP = kémiai-termomechanikai cellulóz; NSSC = semleges szulfitos félcellulóz

	Referenciaértékek (kg/ADt)			
	KOI_{ref}	P_{ref}	S_{ref}	NOx_{ref}
Integrált termelést folytató üzemek				
Vegyi úton előállított, fehérített cellulóz (nem szulfit)	16,0	0,030 (1) 0,05 (2)	0,6	1,5
Vegyi úton előállított, fehérített cellulóz (szulfit)	24,0	0,03	0,6	1,5
Vegyi úton előállított, fehérítetlen cellulóz	6,5	0,02	0,6	1,5
Vegyi úton előállított, fehérítetlen cellulóz (csak UKP-E minőség)	6,5	0,035	0,6	1,5
CTMP	15,0	0,01	0,2	0,3
NSSC	11	0,02	0,4	1,5
Nem integrált termelést folytató üzemek (3)				
Átalakítási folyamat	1	0,001	0,15	0,6

(1) A számításban a nettó P-kibocsátást kell figyelembe venni. A fa nyersanyagban és a vízben természetes módon megtalálható P levonható a P-összkibocsátásból. Legfeljebb 0,010 kg/ADt levonás fogadható el.

(2) A magasabb érték a magasabb foszforszintű régiókból származó eukaliptuszfajokat és az USA déli részén honos fenyőfajokat használó üzemekre vonatkozik, és 2026. december 31-ig alkalmazandó. 2027. január 1-jétől a 0,03 kg P/ADt határérték a magasabb foszforszintű régiókból származó eukaliptuszfajokat és az USA déli részén honos fenyőfajokat használó üzemekre is vonatkozik.

(3) A nem integrált termelést folytató üzemekben nyersanyagként használt cellulóz(ok)nak meg kell felelnie (felelniük) az integrált termelést folytató üzemekre vonatkozóan megadott értékeknek, amelyekhez hozzá kell adni az átalakítási folyamatból származó kibocsátásokat.

Értékelés és ellenőrzés:

A kérelmezőnek be kell nyújtania az e kritériumnak való megfelelést igazoló részletes számításokat és vizsgálati adatokat, valamint rendelkezésre kell bocsátania a kapcsolódó igazoló dokumentumokat, köztük a következő folyamatos vagy időszakos standard nyomonkövetési vizsgálati módszerek alkalmazásával készült vizsgálati jegyzőkönyveket: KOI: ISO 15705 vagy ISO 6060; teljes foszfortartalom: EN ISO 6878; NOx: EN 14792, ISO 11564 vagy az EPA 7e. módszer; S (kén-oxidok): EN 14791, az EPA 6C. vagy 8. módszer; S (redukált kén): az EPA 15A., 16A., 16B. vagy 16c. módszer; olaj

kéntartalma: ISO 8754; szén kéntartalma: ISO 19579; biomassza kéntartalma: EN 15289. El kell fogadni azokat a vizsgálati módszereket is, amelyek hatóköre és követelményei egyenértékűeknek tekinthetők a megnevezett nemzeti és nemzetközi szabványokéival, és amelyek egyenértékűségét független harmadik fél megerősítette. A kibocsátások nyomon követésére gyorstesztek is használhatók, amennyiben azokat a fent említett vonatkozó szabványok vagy azokkal egyenértékű előírások alapján rendszeresen (pl. havonta) elvégzik.

A KOI-mérések esetében a teljes szervesszén-tartalom (a továbbiakban: TOC) elemzésén alapuló folyamatos nyomon követést el kell fogadni, amennyiben az érintett üzemre vonatkozóan megállapításra kerültek a TOC- és a KOI-eredmények közötti megfelelések.

A KOI-t és a teljes foszforkibocsátást legalább heti gyakorisággal kell mérni. Az S- és a NOx-kibocsátást naptári évenként legalább kétszer kell mérni (4–6 hónap eltéréssel).

Az adatokat éves átlagként kell megadni, kivéve az olyan eseteket, amikor:

– a termelés egy meghatározott időszakra korlátozódik;

– a gyártóüzem új vagy felújított, amely esetben a méréseket az üzem legalább 45 egymást követő napon át tartó stabil üzemelésére kell alapozni.

A mérési eredményeknek az adott időszak szempontjából reprezentatívnak kell lenniük, és minden egyes kibocsátási paraméter tekintetében elegendő számú mérést kell végezni. Az igazoló dokumentumokban fel kell tüntetni a mérések gyakoriságát és a KOI, a teljes foszfor, az S és a NOx pontszámainak kiszámítását.

A vízbe történő kibocsátások méréseit szűretlen és ülepítetlen mintákon kell elvégezni az üzem szennyvíztisztító telepének szennyvízkivezető pontján. Azokban az esetekben, amikor az üzem szennyvizét egy települési vagy más harmadik fél által üzemeltetett szennyvíztisztító telepre vezetik, akkor az azon a ponton vett szűretlen és ülepítetlen mintákat kell elemezni, ahol az üzem szennyvízkivezetése a szennyvízhálózathoz kapcsolódik, majd az eredményeket meg kell szorozni a települési vagy más harmadik fél által üzemeltetett szennyvíztisztító telepre vonatkozó standard leválasztási hatékonysági tényezővel. A leválasztási hatékonysági tényezőnek a települési vagy más harmadik fél által üzemeltetett szennyvíztisztító telep üzemeltetője által szolgáltatott információkon kell alapulnia.

A levegőbe történő kibocsátásoknak tartalmazniuk kell a cellulóz előállítása során keletkező összes S- és NOx-kibocsátást, beleértve a gyártóüzemen kívül előállított gőzt, de levonva a villamosenergia-termelésnek tulajdonított kibocsátásokat. Amennyiben egyazon gyártóüzem hőenergiát és villamos energiát is termel, akkor a gyártóüzem telephelyén folyó villamosenergia-termelésből származó S- és NOx-kibocsátás értékét le kell vonni a teljes mennyiségből. A villamosenergia-termelésből eredő kibocsátás arányát a következőképpen kell kiszámítani:

$$2 \times (\text{MWh(villamos energia)})/[2 \times \text{MWh(villamos energia)} + \text{MWh(hőenergia)}].$$

E képletben a „villamos energia” a kapcsolt energiatermelő létesítményben termelt villamos energia, a „hőenergia” pedig a kapcsolt energiatermelő létesítményből a cellulózgyárba szállított nettó hőmennyiség.

A kénvegyületek és a NOx méréseinek ki kell terjedniük a regeneráló kazánokra, mészégető kemencékre, gőzkazánokra és az erős szagú gázok égetőkemencéire. A diffúz kibocsátásokat úgyszintén figyelembe kell venni.

A kénvegyületekre vonatkozóan megadott kibocsátási értékekben szerepelniük kell mind az oxidált, mind a redukált kénkibocsátásoknak (S-ként mért SO_2 és összes redukált kén (TRS)). Az olaj, szén és más, ismert kéntartalmú külső tüzelőanyag segítségével történő hőenergia-előállításhoz kapcsolódó kénkibocsátások mérés helyett számítással is meghatározhatók, és ezeket figyelembe kell venni.

1.4. *A pelyhesített cellulóz gyártásából származó CO_2-kibocsátások*

A pelyhesített cellulóz gyártásából származó CO_2-kibocsátások, beleértve a villamosenergia-termelésből származó kibocsátásokat is (függetlenül attól, hogy az energiát a gyártóüzem telephelyén vagy azon kívül termelik), nem haladhatják meg a 2. táblázatban megadott értékeket. A CO_2-kibocsátások számításakor figyelembe kell venni a cellulózgyártás során használt valamennyi energiaforrást.

Az egyes energiaforrásokból származó CO_2-kibocsátások kiszámításához a 3. táblázat szerinti kibocsátási referencia-értékeket kell használni. Szükség esetén az egyéb energiaforrásokra vonatkozó CO_2-kibocsátási tényezőket az (EU) 2018/2066 bizottsági végrehajtási rendelet ([6]) VI. melléklete tartalmazza, míg a hálózati villamos energiára vonatkozó CO_2-kibocsátási tényezőknek összhangban kell lenniük az (EU) 2019/331 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelettel ([7]).

([6]) A Bizottság (EU) 2018/2066 végrehajtási rendelete (2018. december 19.) az üvegházhatású gázok kibocsátásának a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek megfelelő nyomon követéséről és jelentéséről, valamint a 601/2012/EU bizottsági rendelet módosításáról, C/2018/8588 (HL L 334., 2018.12.31., 1. o.).

([7]) A Bizottság (EU) 2019/331 felhatalmazáson alapuló rendelete (2018. december 19.) a kibocsátási egységek harmonizált ingyenes kiosztására vonatkozó uniós szintű átmeneti szabályoknak a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 10a. cikke értelmében történő meghatározásáról (HL L 59., 2019.2.27., 8. o.).

2. táblázat

A különböző cellulóztípusokra vonatkozó határértékek CTMP: kémiai-termomechanikai cellulóz

Integrált termelést folytató üzemek	
Vegyi úton előállított cellulóz és kémiai félcellulóz	400 kg CO_2/ADt
CTMP	900 kg CO_2/ADt
Nem integrált termelést folytató üzemek	
Átalakítási folyamat ([1])	95 kg CO_2/ADt

([1]) A nem integrált termelést folytató üzemekben nyersanyagként használt cellulóz(ok)nak meg kell felelnie (felelniük) az integrált termelést folytató üzemekre vonatkozóan megadott értékeknek, amelyekhez hozzá kell adni az átalakítási folyamatból származó kibocsátásokat.

3. táblázat

A különböző energiaforrásokból származó CO_2-kibocsátások referenciaértékei

Tüzelőanyag	CO_2-kibocsátások	Mértékegység	Hivatkozás
Szén	94,6	g fosszilis CO_2/MJ	(EU) 2018/2066 rendelet
Nyersolaj	73,3	g fosszilis CO_2/MJ	(EU) 2018/2066 rendelet
Fűtőolaj 1.	74,1	g fosszilis CO_2/MJ	(EU) 2018/2066 rendelet
Fűtőolaj 2–5.	77,4	g fosszilis CO_2/MJ	(EU) 2018/2066 rendelet
LPG	63,1	g fosszilis CO_2/MJ	(EU) 2018/2066 rendelet
Földgáz	56,1	g fosszilis CO_2/MJ	(EU) 2018/2066 rendelet
Hálózati villamos energia	376	g fosszilis CO_2/kWh	(EU) 2019/331 rendelet

Értékelés és ellenőrzés:

A kérelmezőnek be kell nyújtania az e kritériumnak való megfelelést igazoló adatokat és részletes számításokat, valamint rendelkezésre kell bocsátania a kapcsolódó igazoló dokumentumokat.

A cellulózgyártó minden felhasznált cellulózfajtára egyetlen, kg CO_2/ADt mértékegységben kifejezett CO_2-kibocsátási értéket ad meg a kérelmezőnek.

A CO_2-kibocsátási adatok kapcsán figyelembe kell venni a cellulózgyártás során felhasznált összes energiaforrást, beleértve a villamosenergia-termelésből származó kibocsátásokat is (függetlenül attól, hogy az energiát a gyártóüzem telephelyén vagy azon kívül termelik).

A gyártási folyamatokhoz beszerzett és felhasznált, megújuló forrásokból származó energia mennyiségét nem kell figyelembe venni a CO_2-kibocsátások kiszámításakor. A biomassza-tüzelés esetében ez azt jelenti, hogy a biomasszának meg kell felelnie az (EU) 2018/2001 európai parlamenti és tanácsi irányelv ([8]) idevágó fenntarthatósági és üvegházhatásúgáz-kibocsátás megtakarítására vonatkozó kritériumainak. A kérelmezőnek megfelelő dokumentumokkal kell igazolnia, hogy az üzemben ilyen típusú energiát ténylegesen használnak, illetve külső forrásból beszereztek (a szerződés másolata és a megvásárolt villamos energia megújuló részarányát feltüntető számla).

([8]) 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.).

A számításoknak és/vagy az anyagmérlegeknek 12 hónapos gyártási időszakon kell alapulniuk. A számításokat évente meg kell ismételni. Új vagy felújított gyártóüzem esetében a számításokat az üzem legalább 45 egymást követő napon át tartó stabil üzemelésére kell alapozni. A számításoknak az adott időszak szempontjából reprezentatívnak kell lenniük.

A hálózati villamos energia esetében a fent megadott értéket (európai átlag) kell használni, kivéve, ha a kérelmező olyan dokumentumokat nyújt be, amelyek alapján megállapíthatók a saját villamosenergia-szolgáltatóira vonatkozó konkrét értékek (eredetigazolt villamos energiára vagy tanúsított villamos energiára vonatkozó szerződés). Ebben az esetben a kérelmező a megadott érték helyett ezt az értéket használhatja. A megfelelést alátámasztó dokumentumoknak (pl. szerződésmásolatnak) tartalmazniuk kell az átlagértéket feltüntető műszaki leírásokat.

1.5. ***A pelyhesítettcellulóz-gyártás energiafogyasztása***

A cellulózgyártás energiafogyasztása magában foglalja a villamosenergia-fogyasztást (E) és a hőtermelési célú tüzelőanyag-fogyasztást (F), amelyet pontszámokban kell kifejezni ($P_{villamos\ energia}$ és $P_{tüzelőanyag}$). A következő határértékek és referenciaértékek alkalmazandók:

– $P_{villamos\ energia} < 1{,}5$;

– $P_{tüzelőanyag} < 1{,}5$;

– A pontszámok összege ($P_{összes} = P_{villamos\ energia} + P_{tüzelőanyag}$) nem haladhatja meg a 2,5-öt.

A villamosenergia-fogyasztás pontszámainak kiszámítása:

$$P_{villamos\ energia} = \frac{\sum_{i=1}^{n}[cellulóz_i \times E_{cellulóz,\ i}]}{\sum_{i=1}^{n}[cellulóz_i \times E_{ref,\ cellulóz,\ i}]}$$

ahol:

$E_{cellulóz,i}$ = belső előállítású villamos energia + vásárolt villamos energia – eladott villamos energia;

$E_{ref,cellulóz,i}$ a 4. táblázat szerint.

Az $E_{cellulóz,i}$-t kWh/légszáraz tonna mértékegységben kell kifejezni, és a végtermékben minden felhasznált „i” cellulózfajtára vonatkozóan ki kell számítani.

A tüzelőanyag-fogyasztás pontszámainak kiszámítása:

$$P_{tüzelőanyag} = \frac{\sum_{i=1}^{n}[cellulóz_i \times F_{cellulóz,\ i}]}{\sum_{i=1}^{n}[cellulóz_i \times F_{ref,\ cellulóz,\ i}]}$$

ahol:

$F_{cellulóz,i}$ = belső előállítású tüzelőanyag + vásárolt tüzelőanyag – eladott tüzelőanyag – 1,25 × belső előállítású villamos energia

$F_{ref,cellulóz,i}$ a 4. táblázat szerint.

Az $F_{cellulóz,i}$-t kWh/légszáraz tonna mértékegységben kell kifejezni, és a végtermékben minden felhasznált „i” cellulózfajtára vonatkozóan ki kell számítani.

A fenti képletben az „eladott tüzelőanyag” értékébe be kell számítani az eladott hőenergia termeléséhez felhasznált tüzelőanyag mennyiségét.

Cellulózkeverékek esetében a villamosenergia-fogyasztásra és a hőtermelési célú tüzelőanyag-fogyasztásra vonatkozó referenciaértéket súlyozni kell az egyes felhasznált cellulózfajták aránya szerint („i” cellulózfajta a cellulóz légszáraz tonnájára vonatkoztatva), majd a súlyozott értékeket össze kell adni. A cellulózfajták keverése és az átalakítási folyamat során felhasznált energiát szintén be kell számítani.

4. táblázat

A villamos energia és a tüzelőanyag referenciaértékei

Cellulózfajta	$E_{ref,cellulóz}$ kWh/ADt	$F_{ref,cellulóz}$ kWh/ADt
Integrált termelést folytató üzemek		
Vegyi úton előállított cellulóz és kémiai félcellulóz	800	5 400

CTMP	1 800	900
Nem integrált termelést folytató üzemek ([1])		
Átalakítási folyamat	250	1 800

([1]) A nem integrált termelést folytató üzemekben nyersanyagként használt cellulóz(ok)nak meg kell felelnie (felelniük) az integrált termelést folytató üzemekre vonatkozóan megadott értékeknek, amelyekhez hozzá kell adni az átalakítási folyamat során felhasznált energiát.

Értékelés és ellenőrzés:

A kérelmezőnek meg kell adnia a teljes villamosenergia- és tüzelőanyag-fogyasztást, valamint rendelkezésre kell bocsátania az e kritériumnak való megfelelést igazoló számításokat és a kapcsolódó igazoló dokumentumokat.

A kérelmezőnek ki kell számítania a teljes energiabevitelt, külön-külön meghatározva a cellulózgyártás során felhasznált hőenergia/tüzelőanyag és villamos energia mennyiségét. Különböző fajta pelyhesített cellulózok vegyes használata esetén az energiát arányosan kell kiszámítani az egyes pelyhesített cellulózfajtákra. A nyersanyagok szállítása során felhasznált energiának nem kell szerepelnie az energiafogyasztási számításokban. A számításoknak, illetve az anyagmérlegeknek 12 hónapos gyártási időszakon kell alapulniuk. A számításokat évente meg kell ismételni. Új vagy felújított gyártóüzem esetében a számításokat az üzem legalább 45 egymást követő napon át tartó stabil üzemelésére kell alapozni. A számításoknak az adott időszak szempontjából reprezentatívnak kell lenniük.

Az $E_{cellulóz}$ teljes villamosenergia-fogyasztás magában foglalja a hálózatból származó nettó importált villamos energiát és a villamos energiaként mért belső villamosenergia-termelést. A szennyvíz tisztításához használt villamos energiát nem kell számításba venni.

Az $F_{cellulóz}$ teljes tüzelőanyag-fogyasztás magában foglalja az összes vásárolt tüzelőanyagot, a gyártóüzem telephelyén végzett folyamatokból származó folyadékok és hulladékok (pl. fahulladék, fűrészpor, folyadék stb.) elégetésével visszanyert hőenergiát, valamint az üzemben folyó villamosenergia-termelésből visszanyert hőenergiát. A kérelmezőnek azonban az ilyen forrásokból származó hőenergiának csak a 80 %-át kell figyelembe vennie a teljes hőenergia kiszámításánál.

Ha villamos energiával mint hőforrással gőzt fejlesztenek, akkor a gőz hőértékét ki kell számítani, majd el kell osztani 0,8-del, és hozzá kell adni a teljes tüzelőanyag-fogyasztáshoz.

2. kritérium Mesterséges cellulózszálak

Ez a kritérium a végtermék legalább 1 tömegszázalékát kitevő mesterséges cellulózszálakra vonatkozik.

2.1. ***A mesterséges cellulózszálak beszerzése***

A cellulózpép valamennyi (100 %) beszállítójának független harmadik fél – például az FSC vagy a PEFC – tanúsítási rendszere vagy ezekkel egyenértékű tanúsítási rendszer által kiadott, érvényes felügyeletilánc-tanúsítvánnyal kell rendelkeznie.

A cellulózpép előállításához használt nyersanyagok legalább 70 %-ának független harmadik fél – például az FSC vagy a PEFC – tanúsítási rendszere vagy ezekkel egyenértékű tanúsítási rendszer által kiadott, érvényes fenntartható erdőgazdálkodási tanúsítvánnyal kell rendelkeznie. A cellulózpép előállításához használt nyersanyagok fennmaradó részének olyan rendszer keretében ellenőrzött faanyagnak kell lennie, amely garanciát nyújt arra, hogy az anyagok jogszerű forrásból származnak, és megfelelnek a tanúsítási rendszer nem tanúsított anyagokkal szemben támasztott minden egyéb követelményének.

A felügyeletilánc-tanúsítványt és/vagy a fenntartható erdőgazdálkodási tanúsítványt kiállító tanúsító szerveknek rendelkezniük kell a szóban forgó tanúsítási rendszer akkreditációjával/elismerésével.

A gyapothulladékból előállított cellulózpépnek meg kell felelnie a gyapotra vonatkozó 3.1. kritériumnak (beszerzés és nyomonkövethetőség).

Értékelés és ellenőrzés:

A kérelmezőnek megfelelőségi nyilatkozatot kell benyújtania, amelyet a termékben felhasznált összes (100 %) cellulózpép beszállítójára vonatkozóan független tanúsító által tanúsított, érvényes felügyeletilánc-tanúsítvánnyal kell alátámasztani. Az FSC-, a PEFC-, illetve az ezekkel egyenértékű tanúsítási rendszereket el kell fogadni független harmadik fél általi tanúsításként.

Ezenkívül a kérelmezőnek ellenőrzött számviteli dokumentumokat kell bemutatnia, amelyek igazolják, hogy a cellulózpép előállításához felhasznált nyersanyagok legalább 70 %-a a hatályos FSC-, PEFC- vagy ezekkel egyenértékű rendszerek szerint tanúsított anyagnak minősül. Az ellenőrzött számviteli dokumentumoknak az uniós ökocímke használatára vonatkozó engedély teljes időtartamára érvényesnek kell lenniük. Az illetékes testületek 12 hónappal az uniós ökocímke használatára vonatkozó engedély odaítélését követően ismételten ellenőrzik a számviteli dokumentumokat.

Ha a mesterséges cellulózszálakat air-laid anyagban vagy más nemszőtt anyagban használják, akkor az air-laid anyag vagy más nemszőtt anyag beszállítójának vagy előállítójának a termékben felhasznált air-laid vagy más nemszőtt anyagokhoz FSC-kreditpontokat kell rendelnie, és számlákkal kell alátámasztania a hozzárendelt kreditpontok számát.

A nyersanyagok fennmaradó részét illetően igazolni kell, hogy a nem tanúsított primer anyagok aránya nem haladja meg a 30 %-ot, valamint hogy olyan ellenőrzött anyagról van szó, amelynek tanúsítási rendszere garanciát nyújt arra, hogy az anyagok jogszerű forrásból származnak, és megfelelnek a tanúsítási rendszer nem tanúsított anyagokkal szemben támasztott minden egyéb követelményének.

Amennyiben a tanúsítási rendszer nem írja kifejezetten elő, hogy minden primer anyagot géntechnológiával nem módosított szervezetekből kell kinyerni, ennek igazolására további bizonyítékot kell benyújtani.

2.2. ***A mesterséges cellulózszálak fehérítése***

Ez az alkritérium nem vonatkozik a teljesen klórmentes (a továbbiakban: TCF) fehérített cellulózra.

A mesterséges cellulózszálak előállításához használt cellulóz nem fehéríthető elemi klórgázzal (Cl_2).

Az AOX és a szervesen kötött klór (OCl) összmennyisége nem haladhatja meg a következő értékeket:

– 0,140 kg/ADt, amennyiben a cellulózgyártásból származó szennyvízben mérik (AOX); valamint

– 150 ppm, amennyiben a kész mesterséges cellulózszálakban mérik (OCl).

Értékelés és ellenőrzés:

A kérelmezőnek be kell nyújtania a cellulóz-beszállító nyilatkozatát arra vonatkozóan, hogy a gyártás során nem használnak klórgázt, továbbá (ha lehetséges) egy vizsgálati jegyzőkönyvet, amely igazolja mind az AOX-ra, mind a szervesen kötött klórra vonatkozó határértéknek való megfelelést, a következő vizsgálati módszereket alkalmazva:

– Az AOX méréséhez: ISO 9562 vagy az ezzel egyenértékű EPA 1650C. módszer;

– A szervesen kötött klór méréséhez: ISO 11480.

Az AOX mérésének gyakoriságát a pelyhesített cellulózra vonatkozó 1.2. kritériummal összhangban kell meghatározni.

Abban az esetben, ha a kérelmező nem tudja megadni a cellulózgyártásból származó szennyvízben mért AOX-szint tényleges értékét, a cellulózgyártó aláírással ellátott megfelelőségi nyilatkozatát kell benyújtani a vonatkozó követelmény teljesüléséről.

Abban az esetben, ha a kérelmező semmilyen ECF-cellulózt nem használ, elegendő ilyen értelmű nyilatkozatot tennie.

2.3. ***A mesterséges cellulózszálak előállítása***

a) A mesterséges cellulózszálak előállításához felhasznált cellulózpép több mint 50 %-át olyan cellulózpép-üzemekből kell beszerezni, amelyek a gyártás során keletkezett folyadékot hasznosítják:

   i. vagy a gyártóüzem telephelyén folyó villamosenergia- és/vagy gőztermelésben,

   ii. vagy vegyi társtermékek gyártásán keresztül.

b) A viszkóz- és modálszálak gyártási folyamata során a különféle vegyületek levegőbe és vízbe történő kibocsátásának meg kell felelnie az alábbi határértékeknek:

5. táblázat

Viszkóz- és modálszálakra vonatkozó kibocsátási értékek

Cellulózrosttípus	Kén levegőbe történő kibocsátása – határérték (g/kg)	Cink vízbe történő kibocsátása – határérték (g/kg)	KOI-mérések vízben – határérték (g/kg)	SO_4^{2-} vízbe történő kibocsátása – határérték (g/kg)
Vágott szál	20	0,05	5	300
Végtelen elemi szál				
– tételenkénti mosás	40	0,10	5	200
– integrált mosás	170	0,50	6	250

Megjegyzés: A határértékek éves átlagban vannak kifejezve. Minden érték az 1 kg termékben található, grammban kifejezett szennyező anyagot jelzi.

Értékelés és ellenőrzés:

a) A kérelmezőnek igazoló dokumentumokat és bizonyítékokat kell benyújtania arra vonatkozóan, hogy a cellulózpép-beszállítók előírt aránya rendelkezik megfelelő energiatermelő berendezéssel vagy a társtermékek hasznosítására és előállítására alkalmas rendszerekkel az érintett gyártóüzemekben. A szóban forgó cellulózpép-beszállítók jegyzékét is be kell nyújtani.

b) A vizsgálati módszereket illetően:

i. A kérelmezőnek be kell nyújtania az e kritériumnak való megfelelést igazoló részletes dokumentumokat és vizsgálati jegyzőkönyveket, valamint rendelkezésre kell bocsátania egy megfelelőségi nyilatkozatot.

ii. Kén levegőbe történő kibocsátása: az EN 14791, az EPA 8., 15A., 16A. vagy 16B. vagy a DIN 38405-D27 szabványban meghatározott módszer.

iii. Cink vízbe történő kibocsátása: az EN ISO 11885 szabványban meghatározott módszer.

iv. KOI-mérések vízben: az ISO 6060, a DIN ISO 15705, a DIN 38409-01 vagy a DIN 38409-44 szabványban meghatározott módszer.

v. SO_4^{2-} (szulfátok) vízbe történő kibocsátása: az ISO 22743 szabványban meghatározott módszer.

vi. El kell fogadni azokat a vizsgálati módszereket is, amelyek hatóköre és követelményei egyenértékűeknek tekinthetők a megnevezett nemzeti és nemzetközi szabványokéival, és amelyek egyenértékűségét független harmadik fél megerősítette.

vii. A részletes dokumentumokban és a vizsgálati jegyzőkönyvekben fel kell tüntetni az S-, a Zn-, a KOI- és az SO_4^{2-}-kibocsátások mérésének gyakoriságát. A szabályozási követelmények szerint folytatott méréseken felül a KOI, az S-, a Zn- és az SO_4^{2-}-kibocsátásokat legalább heti gyakorisággal kell mérni.

3. kritérium Gyapot és más természetescellulóz-tartalmú magszálak

3.1. ***A gyapot és más természetescellulóz-tartalmú magszálak beszerzése és nyomonkövethetősége***

Ez a kritérium a végtermék legalább 1 tömegszázalékát kitevő gyapotra és más természetescellulóz-tartalmú magszálakra vonatkozik.

a) Minden gyapot és más természetescellulóz-tartalmú magszál esetében előírás, hogy a termesztést a 834/2007/EK tanácsi rendeletben ([9]) és az (EU) 2018/848 európai parlamenti és tanácsi rendeletben ([10]) vagy az USA Nemzeti Ökológiai Programjában (NOP ([11])) meghatározott követelményeknek vagy az Európai Unió kereskedelmi partnerei által meghatározott egyenértékű jogi kötelezettségeknek megfelelően végezzék. A biogyapot-tartalom tartalmazhat ökológiai termesztésű gyapotot és átállási gyapotot is.

b) A 3.1. a) kritérium szerint termesztett és nedvszívó higiéniai termékek gyártásához használt gyapotnak és minden más természetescellulóz-tartalmú magszálnak nyomon követhetőnek kell lennie.

A tamponkihúzószálak mentesülnek e követelmény teljesítése alól.

Értékelés és ellenőrzés:

a) A gyapot és/vagy más természetescellulóz-tartalmú magszál biotermesztésből származó tartalmát független ellenőrző szervnek kell tanúsítania, igazolva, hogy a termesztés megfelel a 834/2007/EK rendeletben és az (EU) 2018/848 rendeletben vagy az USA Nemzeti Ökológiai Programjában (NOP) meghatározott növénytermesztési és ellenőrzési követelményeknek vagy az Európai Unió más kereskedelmi partnerei által meghatározott egyenértékű jogi kötelezettségeknek. Az ellenőrzést évente és minden egyes származási országra vonatkozóan el kell végezni.

b) A kérelmezőnek évesített adatok alapján igazolnia kell, hogy a végtermék(ek) gyártásához beszerzett gyapot és/vagy más természetescellulóz-tartalmú magszál éves mennyisége valamennyi termékcsoport tekintetében megfelel az anyagtartalomra vonatkozó követelménynek. Be kell nyújtani a mezőgazdasági termelőktől vagy termelői csoportoktól beszerzett gyapot és/vagy más természetescellulóz-tartalmú magszál éves mennyiségére vonatkozó, illetve a tanúsított bálák össztömegét dokumentáló tranzakciós adatokat vagy számlákat.

3.2. ***Gyapot és más természetescellulóz-tartalmú magszálak fehérítése***

A gyapot és más természetescellulóz-tartalmú magszálak csak TCF-technológiákkal fehéríthetők.

Ez az alkritérium nem vonatkozik a cellulózpép előállításához használt gyapothulladékra.

Értékelés és ellenőrzés:

A kérelmezőnek be kell nyújtania a gyapot és/vagy más természetescellulóz-tartalmú magszálak beszállítójának nyilatkozatát arra vonatkozóan, hogy TCF-technológiákat alkalmaz.

4. kritérium Szintetikus polimerek és műanyagok gyártása

Ez a kritérium a végtermék és/vagy a csomagolás legalább 5 tömegszázalékát kitevő minden egyes szintetikus polimerre és műanyagra vonatkozik.

A végtermékben használt szintetikus polimereket és műanyagot előállító minden gyártóüzemnek rendszerekkel kell rendelkeznie a következők végrehajtására:

a) víztakarékosság. A vízgazdálkodási rendszert dokumentálni vagy ismertetni kell, kitérve legalább a következő szempontokat érintő információkra: a vízmozgások nyomon követése; a zárt rendszerekben történő vízkeringtetés igazolása; a szennyvízképződés mérséklésével és az optimalizálási arányokkal kapcsolatos folyamatos fejlesztési célkitűzések és célértékek (ha releváns, azaz ha az üzemben használnak vizet);

b) integrált hulladékgazdálkodási terv, amely az ártalmatlanítással szemben a gyártóüzemben keletkező valamennyi hulladék esetében az ártalmatlanítástól eltérő kezelési módokat részesíti előnyben, és figyelembe veszi a hulladék megelőzését, újrafelhasználását, újrafeldolgozását, hasznosítását és végleges ártalmatlanítását magában foglaló hulladékhierarchiát. A hulladékgazdálkodási tervet dokumentálni vagy ismertetni kell, kitérve legalább a következő szempontokat érintő információkra: a különböző hulladékfrakciók szétválasztása; a nem veszélyes hulladékáramban lévő újrafeldolgozható anyagok kezelése, gyűjtése, szétválasztása és használata; anyagok egyéb felhasználásra történő visszanyerése; a veszélyes hulladék kezelése, gyűjtése, szétválasztása és ártalmatlanítása az illetékes helyi és a nemzeti szabályozó hatóságok által meghatározottak szerint; valamint a hulladék megelőzését, újrafelhasználását, újrafeldolgozását, és a nem megelőzhető hulladékfrakciók hasznosítását (beleértve az energetikai hasznosítást is) szolgáló folyamatos fejlesztési célkitűzések és célértékek;

([9]) A Tanács 834/2007/EK rendelete (2007. június 28.) az ökológiai termelésről és az ökológiai termékek címkézéséről és a 2092/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 189., 2007.7.20., 1. o.).

([10]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/848 rendelete (2018. május 30.) az ökológiai termelésről és az ökológiai termékek jelöléséről, valamint a 834/2007/EK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről PE/62/2017/REV/1 (HL L 150., 2018.6.14., 1. o.).

([11]) National Organic Program (Nemzeti Ökológiai Program), Az Agrármarketing Szolgálat szabálya, 2000. december 21., 65 FR 80547.

c) az energiahatékonyság és az energiagazdálkodás optimalizálása. Az energiagazdálkodási rendszernek ki kell terjednie valamennyi energiafogyasztó berendezésre, beleértve a gépeket, a világítást, a légkondicionálást és a hűtést is. Az energiagazdálkodási rendszernek tartalmaznia kell az energiahatékonyság javítását célzó intézkedéseket, kitérve legalább a következő szempontokat érintő információkra: energiaadat-gyűjtési terv kidolgozása és végrehajtása a legfontosabb energetikai adatok azonosítása érdekében; az energiafogyasztás elemzése, amely tartalmazza az energiafogyasztó rendszerek, eljárások és létesítmények jegyzékét; a hatékonyabb energiafelhasználást célzó intézkedések meghatározása; az energiafogyasztás csökkentésével kapcsolatos folyamatos fejlesztési célkitűzések és célértékek.

Értékelés és ellenőrzés:

A kérelmezőnek be kell nyújtania a végtermékben és/vagy a csomagolásban felhasznált szintetikus polimerek és műanyagok beszállítóinak nyilatkozatát arra vonatkozóan, hogy megfelelnek e kritériumnak. A nyilatkozatot jelentéssel kell alátámasztani, amely részletesen ismerteti a beszállítók által az egyes érintett telephelyeken a szabványok – így az ISO 14001 és/vagy az ISO 50001 – víz- hulladék és energiatervekre vonatkozó követelményeinek betartása céljából elfogadott eljárásokat.

Ha a hulladékgazdálkodást kiszervezik, akkor e kritérium vonatkozásában az alvállalkozó megfelelőségi nyilatkozatát is be kell nyújtani.

Az uniós környezetvédelmi vezetési és hitelesítési rendszerben (EMAS) nyilvántartásba vett és/vagy az ISO 14001, ISO 50001, EN 16247 vagy ezekkel egyenértékű szabvány/rendszer szerint tanúsított kérelmezők esetében e követelmények akkor tekinthetők teljesítettnek, ha:

a) a gyártóüzem(ek) víz-, hulladék- és energiagazdálkodási terveinek integrálását dokumentálják a vállalat EMAS környezetvédelmi nyilatkozatában; vagy

b) az ISO 14001, ISO 50001, EN 16247 szabvány vagy az ezekkel egyenértékű rendszer megfelelőképpen integrálja a gyártóüzem(ek) víz-, hulladék- és energiagazdálkodási terveit.

5. kritérium Bioalapú műanyagok

Ez a kritérium csak a több mint 1 tömegszázalék bioalapú műanyagot tartalmazó végtermékekre, különálló alkotóelemekre és/vagy csomagolásokra vonatkozik.

A kérelmező a végtermékben, a különálló alkotóelemekben és/vagy a csomagolásban található polimerek (köztük a szuperabszorbens polimerek (SAP)) össztömegéhez viszonyított összes szintetikus polimer és műanyag bizonyos százalékát – önkéntes alapon – bioalapú nyersanyagokból szerezheti be. Az alapanyagokat a körforgásos gazdaság elveinek megfelelően kell kiválasztani (például a gyártóknak előnyben kell részesíteniük a szerves hulladék és a melléktermékek alapanyagként való felhasználását) ([12]).

Ebben az esetben a következők alkalmazandók:

a) A végtermékben, a különálló alkotóelemekben és/vagy a csomagolásban található bioalapú műanyagok előállításához használt bioalapú nyersanyagok kedvezőbb környezeti tulajdonságait a bioalapú műanyagok és a fosszilis alapú műanyagok hatásainak összehasonlító értékelésére szolgáló legújabb módszereknek ([13]) megfelelően kell igazolni.

b) A végtermékben, a különálló alkotóelemekben és/vagy a csomagolásban található bioalapú műanyagok előállításához használt bioalapú nyersanyagoknak az Európai Bizottság által hivatalosan elismert, független harmadik fél tanúsítási rendszere által kiadott felügyeletilánc-tanúsítvánnyal ([14]) kell rendelkezniük.

([12]) A bioalapú, biológiailag lebomló és komposztálható műanyagokra vonatkozó uniós szakpolitikai keretről szóló bizottsági közleménnyel összhangban, lásd: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A52022DC0682.

([13]) Legújabb módszerek: a Bizottság Közös Kutatóközpontja által kidolgozott keret, az úgynevezett „műanyagokra vonatkozó életciklus-értékelési módszer” (https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC125046), vagy a biztonságos és fenntartható tervezésű vegyi és más anyagokra vonatkozó európai értékelési keret létrehozásáról szóló, 2022. december 8-i bizottsági ajánlás (https://research-and-innovation.ec.europa.eu/system/files/2022-12/Commission%20recommendation%20-%20establishing%20a%20European%20assessment%20framework%20for%20safe%20and%20sustainable%20by%20design.PDF).

([14]) A megújulóenergia-irányelv (RED III) felülvizsgálata szerinti, a bioalapú nyersanyagok beszerzésére vonatkozó fenntarthatósági követelményekkel összhangban. Az Európai Bizottság által hivatalosan elismert tanúsítási rendszereket lásd: https://energy.ec.europa.eu/topics/renewable-energy/bioenergy/voluntary-schemes_hu.

A végtermék, a különálló alkotóelemek és/vagy a csomagolás címkéjén önkéntesen feltüntethető a bioalapúműanyag-tartalom. Ilyen esetekben a következő állítást kell feltüntetni: „a termék [a különálló alkotóelemek és/vagy a csomagolás] x % bioalapú műanyagot tartalmaz" (ahol x > 1, és x a termék [a különálló alkotóelemek és/vagy a csomagolás] bioalapúműanyag-tartalmának pontos és mérhető százalékos aránya). Az olyan általános állítások, mint a „bioműanyagok", „bioalapú", „növényi alapú", „természetes alapú", illetve a hasonló állítások nem használhatók.

Értékelés és ellenőrzés:

a) A termékben, a különálló alkotóelemekben és/vagy a csomagolásban nyersanyagként használt bioalapú műanyagok kedvezőbb környezeti tulajdonságainak igazolásához a kérelmezőnek független harmadik fél által kiállított tanúsítványt kell benyújtania, amely az aktuálisan rendelkezésre álló módszerekre ([15]) hivatkozik.

b) A kérelmezőnek megfelelőségi nyilatkozatot kell benyújtania, amelyet a termékben, a különálló alkotóelemekben és/vagy a csomagolásban nyersanyagként használt összes bioalapú műanyag beszállítójára vonatkozóan független tanúsító által tanúsított, érvényes felügyeletilánc-tanúsítvánnyal kell alátámasztani. A felügyeletilánc-tanúsítványoknak az uniós ökocímke használatára vonatkozó engedély teljes időtartamára érvényesnek kell lenniük. Az illetékes testületek 12 hónappal az uniós ökocímke használatára vonatkozó engedély odaítélését követően ismételten ellenőrzik a tanúsítványokat.

Adott esetben a kérelmezőnek olyan nagy felbontású fényképet kell benyújtania a fogyasztói csomagolásról, amelyen világosan látszik a bioalapú műanyagra vonatkozó állítás. A termékben, a különálló alkotóelemben és/vagy a csomagolásban található szintetikus polimerek és műanyagok bioalapúszén-tartalmának meghatározásához radiokarbon-módszereken alapuló szabványokat – például az EN 16640, az EN 16785 vagy az ASTM D 6866-12 szabványt – kell használni. Ha radiokarbon-módszerek nem alkalmazhatók, az anyagmérleg-módszer is megengedett, amennyiben elfogadott szabványok biztosítják és alátámasztják a magas szintű átláthatóságot és elszámoltathatóságot.

A forgalomképes tanúsítványok rendszerén („book and claim" rendszeren) alapuló vásárolt tanúsítványok használata kizárt, mivel ellenkező esetben a nyersanyagként használt bioalapú műanyag nem lenne nyomon követhető. A nyersanyagként használt bioalapú műanyag beszerzését igazoló dokumentumokat elkülönítésen vagy anyagmérlegen alapuló rendszerek szerinti eljárások alapján kell elkészíteni.

Amennyiben a tanúsítási rendszer nem írja kifejezetten elő, hogy minden primer anyagot géntechnológiával nem módosított szervezetekből kell kinyerni, ennek igazolására további bizonyítékot kell benyújtani.

6. kritérium A nyersanyagok hatékony felhasználása a végtermék gyártása során

E kritérium követelményei a végtermék összeállításának helyszínére vonatkoznak.

A termékek gyártása és csomagolása során keletkező, hulladéklerakóban elhelyezett vagy energetikai hasznosítás nélkül elégetett hulladék mennyisége nem haladhatja meg:

a) a tamponok esetében a végtermék tömegének 8 %-át,

b) minden egyéb termék esetében a végtermék tömegének 4 %-át.

Értékelés és ellenőrzés:

A kérelmezőnek meg kell erősítenie a fenti követelményeknek való megfelelést.

A kérelmezőnek bizonyítékot kell benyújtania arról a hulladékmennyiségről, amelyet a gyártási folyamat során nem használtak fel újra vagy nem alakítottak át más anyagokká és/vagy energiává.

A kérelmezőnek ismertetnie kell a következők mindegyikét:

a) a termék és a csomagolás tömege,

b) a gyártás során keletkező összes hulladékáram,

c) a hasznosított hulladék feldolgozására szolgáló kezelés és a hulladéklerakóban elhelyezett vagy elégetett hulladékfrakció.

A hulladéklerakóban elhelyezett vagy energetikai hasznosítás nélkül elégetett hulladék mennyiségét a keletkezett hulladék és a hasznosított (újrahasznált, újrafeldolgozott stb.) hulladék mennyisége közötti különbség alapján kell kiszámítani.

([15]) Az előzőekben kifejtettek szerinti aktuálisan rendelkezésre álló módszer.

7. kritérium Tilalom vagy korlátozás hatálya alá eső anyagok

7.1. ***Az 1272/2008/EK rendeletnek megfelelően osztályozott anyagokra vonatkozó korlátozások***

Ez az alkritérium a végtermékre és annak bármely alkotóelemére vonatkozik.

A 8. táblázatban foglalt eltérés hiányában a végtermék, illetve annak bármely alkotóeleme nem tartalmazhat olyan összetevőt (önállóan vagy keverékekben), amely a 6. táblázatban megadott, az 1272/2008/EK rendeletnek megfelelően meghatározott veszélyességi osztályok vagy veszélyességi kategóriák valamelyikébe tartozik, és amelyre vonatkozik a kapcsolódó figyelmeztetőmondat-kódok valamelyike.

6. táblázat

Tilalom hatálya alá eső veszélyességi osztályok, veszélyességi kategóriák és kapcsolódó figyelmeztetőmondat-kódok

Rákkeltő, mutagén vagy reprodukciót károsító anyagok	
1A. és 1B. kategória	2. kategória
H340 Genetikai károsodást okozhat.	H341 Feltehetően genetikai károsodást okoz.
H350 Rákot okozhat.	H351 Feltehetően rákot okoz.
H350i Belélegezve rákot okozhat.	-
H360F Károsíthatja a termékenységet.	H361f Feltehetően károsítja a termékenységet.
H360D Károsíthatja a születendő gyermeket.	H361d Feltehetően károsítja a születendő gyermeket.
H360FD Károsíthatja a termékenységet. Károsíthatja a születendő gyermeket.	H361fd Feltehetően károsítja a termékenységet. Feltehetően károsítja a születendő gyermeket.
H360Fd Károsíthatja a termékenységet. Feltehetően károsítja a születendő gyermeket.	H362 A szoptatott gyermeket károsíthatja.
H360Df Károsíthatja a születendő gyermeket. Feltehetően károsítja a termékenységet.	
Akut toxicitás	
1. és 2. kategória	3. kategória
H300 Lenyelve halálos.	H301 Lenyelve mérgező.
H310 Bőrrel érintkezve halálos.	H311 Bőrrel érintkezve mérgező.
H330 Belélegezve halálos.	H331 Belélegezve mérgező.
H304 Lenyelve és a légutakba kerülve halálos lehet.	EUH070 Szembe kerülve mérgező.
Specifikus célszervi toxicitás	
1. kategória	2. kategória
H370 Károsítja a szerveket.	H371 Károsíthatja a szerveket.
H372 Ismétlődő vagy hosszabb expozíció esetén károsítja a szerveket.	H373 Ismétlődő vagy hosszabb expozíció esetén károsíthatja a szerveket.
Légzőszervi és bőrszenzibilizáció	
1A. kategória	1B. kategória
H317 Allergiás bőrreakciót válthat ki.	H317 Allergiás bőrreakciót válthat ki.

H334 Belélegezve allergiás és asztmás tüneteket és nehéz légzést okozhat.	H334 Belélegezve allergiás és asztmás tüneteket és nehéz légzést okozhat.
Az emberi egészségre és a környezetre ható endokrin károsító anyagok	
1. kategória	2. kategória
EUH380: Endokrin károsító hatású lehet az embereknél.	EUH381: Feltételezhetően endokrin zavart okozhat az embereknél.
EUH430: Endokrin károsító hatású lehet a környezetben.	EUH431: Feltételezhetően endokrin zavart okozhat a környezetben.
Perzisztens, bioakkumulatív és mérgező anyagok	
PBT	vPvB
EUH440: Felhalmozódik a környezetben és az élő szervezetekben, beleértve az embereket is.	EUH441: Nagymértékben felhalmozódik a környezetben és az élő szervezetekben, beleértve az embereket is.
Perzisztens, mobilis és mérgező anyagok	
PMT	vPvM
EUH450: Tartós, diffúz szennyezést okozhat a vízkészletekben.	EUH451: Rendkívül tartós, diffúz szennyezést okozhat a vízkészletekben.

Ezenfelül a 8. táblázatban foglalt eltérés hiányában a végtermék, illetve annak bármely alkotóeleme nem tartalmazhat olyan összetevőt (önállóan vagy keverékekben) 0,010 tömegszázalék feletti koncentrációban, amely a 7. táblázatban megadott, az 1272/2008/EK rendeletnek megfelelően meghatározott veszélyességi osztályok vagy veszélyességi kategóriák valamelyikébe tartozik, és amelyre vonatkozik a kapcsolódó figyelmeztetőmondat-kódok valamelyike.

7. táblázat

Korlátozás hatálya alá eső veszélyességi osztályok, veszélyességi kategóriák és kapcsolódó figyelmeztetőmondat-kódok

A vízi környezetre veszélyes anyagok	
1. és 2. kategória	3. és 4. kategória
H400 Nagyon mérgező a vízi élővilágra.	H412 Ártalmas a vízi élővilágra, hosszan tartó károsodást okoz.
H410 Nagyon mérgező a vízi élővilágra, hosszan tartó károsodást okoz.	H413 Hosszan tartó ártalmas hatást gyakorolhat a vízi élővilágra.
H411 Mérgező a vízi élővilágra, hosszan tartó károsodást okoz.	
Az ózonrétegre veszélyes anyagok	
H420 Károsítja a közegészséget és a környezetet, mert a légkör felső rétegeiben lebontja az ózont.	

8. táblázat

Eltérések az 1272/2008/EK rendelet szerinti harmonizált osztályozás alá eső anyagokra vonatkozó korlátozásoktól

Anyag típusa	Az eltérés tárgyát képező veszélyességi osztály, veszélyességi kategória és figyelmeztetőmondat-kód	Az eltérés feltételei
2-metil-2H-izotiazol-3-on (MIT)	H400, H314, H301, H311, H318, H410, H330 és H317	Csak vízzel oldható tintákban és a tintában 15 ppm-nél kisebb koncentrációban (felhasználás előtt) és a végtermékben 0,1 ppm-nél kisebb koncentrációban. A tintának meg kell felelnie a 7.3.4. alkritériumnak.
Dipropilén-glikol-dibenzoát	H412	Csak a nedvesség jelzésére használt olvadékragasztókban.
A harmonizált osztályozás szerinti H304 kategóriába sorolt anyagok és keverékek	H304	A 40 °C-on 20,5 cSt alatti viszkozitású anyagok.
Titán-dioxid (nanoforma)	H351	Csak pigmentként való használat esetén. Nem használható por vagy spray formájában.

A figyelmeztetőmondat-kódok általában anyagokra vonatkoznak. Ha azonban az anyagokról nem lehetséges külön adatokat beszerezni, a keverékekre vonatkozó besorolási szabályokat kell alkalmazni.

A fenti követelmény nem vonatkozik azon anyagok vagy keverékek használatára, amelyeket a gyártási folyamat során kémiailag oly módon módosítottak, hogy azok a veszélyek, amelyek miatt az anyagot vagy keveréket az 1272/2008/EK rendelet alapján osztályozták, már nem állnak fenn.

Ez a kritérium nem vonatkozik a következőkre:

– az 1907/2006/EK rendelet 2. cikkének (2) bekezdésében meghatározott hatálya alá nem tartozó anyagok;

– az 1907/2006/EK rendelet 2. cikke (7) bekezdése b) pontjának hatálya alá tartozó anyagok; ez a pont azokat a kritériumokat állapítja meg, amelyek alapján a szóban forgó rendelet V. mellékletében szereplő anyagok mentesülnek a regisztrálási, továbbfelhasználói és értékelési követelmények alól.

Értékelés és ellenőrzés:

A kérelmezőnek aláírással ellátott nyilatkozatot kell benyújtania a 7.1. alkritériumnak való megfelelésről, és rendelkezésre kell bocsátania az alkotóelemek gyártóinak vonatkozó nyilatkozatait, az összes felhasznált vegyi anyag jegyzékét, azok biztonsági adatlapját vagy a vegyi anyag beszállítóinak nyilatkozatát, valamint minden olyan vonatkozó nyilatkozatot, amely igazolja a követelménynek való megfelelést.

A korlátozás hatálya alá eső anyagok és elkerülhetetlen szennyeződések esetében a korlátozás hatálya alá eső anyag vagy szennyeződés koncentrációját és 100 %-os feltételezett retenciós faktort kell alkalmazni a végtermékben maradó korlátozás hatálya alá eső anyag vagy szennyeződés mennyiségének becsléséhez. A vegyipari termékben legfeljebb 0,0100 tömegszázalék szennyeződés lehet jelen, kivéve, ha a 7.3.8. kritérium további korlátozást ír elő. Az összetevőkből ismerten felszabaduló vagy lebomló anyagok összetevőknek, nem szennyeződésnek tekintendők.

A 100 %-os retenciós faktortól való bárminemű eltérést (például az oldószer párolgásával) vagy a korlátozás hatálya alá eső szennyeződés kémiai módosítását indokolni kell.

A 7.1. alkritérium szerinti követelmény alól mentesülő anyagok esetében (lásd az 1907/2006/EK rendelet IV. és V. mellékletét) a megfelelés igazolására elegendő a kérelmező ilyen értelmű nyilatkozata.

Mivel az uniós ökocímke használatára vonatkozó egyazon engedély hatálya alá különféle, ugyanazon vegyi anyagok felhasználásával előállított termékek vagy potenciális termékek is tartozhatnak, a szennyeződés számítását elegendő az engedély hatálya alá tartozó, a kritérium szempontjából a legkedvezőtlenebb tulajdonságú termékre vagy alkotóelemre (például a korlátozás hatálya alá eső festékek ellenőrzése esetében a legnagyobb nyomtatott felülettel rendelkező termékre) nézve benyújtani.

A fenti bizonyítékokat a kérelmező szállítói láncába tartozó bármely beszállító közvetlenül is benyújthatja az illetékes testületeknek.

7.2. ***Különös aggodalomra okot adó anyagok (SVHC-k)***

Ez az alkritérium a végtermékre és annak bármely alkotóelemére vonatkozik.

A végtermék, illetve annak bármely alkotóeleme nem tartalmazhat olyan összetevőt (önállóan vagy keverékekben), amely megfelel az 1907/2006/EK rendelet 57. cikkében említett kritériumoknak és amelyet az említett rendelet 59. cikkében leírt eljárásnak megfelelően azonosítottak, illetve amely szerepel a különös aggodalomra okot adó anyagok jelöltlistáján.

Értékelés és ellenőrzés:

A kérelmezőnek aláírással ellátott nyilatkozatot kell benyújtania arról, hogy a végtermék, illetve annak bármely alkotóeleme nem tartalmaz különös aggodalomra okot adó anyagokat. A nyilatkozatot alá kell támasztani a végtermék és annak alkotóelemei előállításához felhasznált valamennyi beszállított vegyi anyag és anyag biztonsági adatlapjával.

A különös aggodalomra okot adó anyagnak minősülő és az 1907/2006/EK rendelet 59. cikkének bekezdése szerinti jelöltlistán szereplő vegyi anyagok jegyzékét lásd:

https://www.echa.europa.eu/candidate-list-table.

A jegyzékre az uniós ökocímke iránti kérelem benyújtásának napján érvényes állapota szerint kell hivatkozni.

A különös aggodalomra okot adó anyagként azonosított elkerülhetetlen szennyeződések esetében a szennyeződés koncentrációját és 100 %-os feltételezett retenciós faktort kell alkalmazni a végtermékben maradó különös aggodalomra okot adó anyagnak minősülő szennyeződés mennyiségének becsléséhez. A vegyipari termékben legfeljebb 0,0100 tömegszázalék szennyeződés lehet jelen, kivéve, ha a 7.3.8. kritérium további korlátozást ír elő. Az összetevőkből ismerten felszabaduló vagy lebomló anyagok összetevőknek, nem szennyeződésnek tekintendők.

A 100 %-os retenciós faktortól való bárminemű eltérést (például az oldószer párolgásával) és a különös aggodalomra okot adó anyagnak minősülő szennyeződés kémiai módosítását indokolni kell.

7.3. ***Egyéb különleges korlátozások***

7.3.1. *Tilalom hatálya alá eső, meghatározott anyagok*

Ez az alkritérium a végtermékre és annak bármely alkotóelemére vonatkozik.

A következő anyagok (önállóan vagy keverékekben) nem adhatók hozzá a végtermékben vagy annak bármely alkotóelemében használt vegyipari termékhez:

a) 5-klór-2-metil-4-izotiazolin-3-on (CMIT);

b) akrilamid szuperabszorbens polimerekben;

c) alkil-fenol-etoxilátok (APE-k) és egyéb alkil-fenol-származékok [1]. Több mint 600 g/mol molekulatömegű, sztérikusan gátolt fenolos antioxidánsok megengedettek;

d) antibakteriális szerek (pl. nanoezüst és triklozán);

e) formaldehid és formaldehidet kibocsátó anyagok [2];

f) nitropézsmák és policiklusos pézsmák;

g) a szilikongyártásban katalizátorként használt szerves ónvegyületek;

h) parabének;

i) ftalátok [3];

j) endokrin károsító tulajdonságúként azonosított anyagok;

k) olyan anyagok, amelyek az endokrin károsító hatások szempontjából további vizsgálat tárgyát képező anyagok uniós prioritási listájának 1. vagy 2. kategóriába tartozó, az endokrin rendszert potenciálisan károsító anyagoknak minősülnek.

Értékelés és ellenőrzés:

A kérelmezőnek aláírással ellátott nyilatkozatot kell benyújtania az alkritériumnak való megfelelésről, és adott esetben mellékelnie kell a beszállítók nyilatkozatait is. Az ebben az alkritériumban felsorolt anyagok csak szennyeződésként és a vegyipari termékben 0,0100 tömegszázaléknál kisebb koncentrációban megengedettek, kivéve, ha a 7.3.8. kritérium további korlátozást ír elő. Az összetevőkből ismerten felszabaduló vagy lebomló anyagok összetevőknek, nem szennyeződésnek tekintendők.

[Megjegyzések:

[1] Az anyag neve = „Alkil-fenol”, lásd: https://echa.europa.eu/hu/advanced-search-for-chemicals.

[2] A formaldehid és a formaldehidet kibocsátó anyagok ragasztóanyagokban való felhasználását a 7.3.5. alkritérium szabályozza.

[3] A DINP engedélyezhető, ha ragasztókészítményekben használják fel, a ragasztókészítmény legfeljebb 0,010 tömegszázalékának megfelelő koncentrációban.]

7.3.2. *Illatanyagok*

Ez az alkritérium a végtermékre, annak bármely alkotóelemére, a különálló alkotóelemekre és a csomagolásra vonatkozik.

Illatanyagok nem adhatók hozzá sem a végtermékhez, sem annak bármely alkotóeleméhez, sem a különálló alkotóelemekhez, sem a csomagoláshoz.

Értékelés és ellenőrzés:

A kérelmezőnek aláírással ellátott nyilatkozatot kell benyújtania az alkritériumnak való megfelelésről.

7.3.3. *Lotionok*

Ez az alkritérium a végtermékre és annak bármely alkotóelemére vonatkozik.

Lotionok nem használhatók sem a termékben, sem annak alkotóelemeiben.

Értékelés és ellenőrzés:

A kérelmezőnek aláírással ellátott nyilatkozatot kell benyújtania a fenti alkritériumnak való megfelelésről.

7.3.4. *Festékek és színezékek*

Ez az alkritérium a végtermékre és annak bármely alkotóelemére vonatkozik. Ez a követelmény nem vonatkozik sem a különálló alkotóelemekre, sem a fogyasztói csomagolásra, sem a tájékoztató anyagokra.

a) A végtermék, illetve annak bármely alkotóeleme nem színezhető, és felületükre nem alkalmazható nyomtatás.

b) A következő alkotóelemek mentességet élveznek, és színezhetők, illetve felületükre alkalmazható nyomtatás:

   i. tamponkihúzószálak;

   ii. zárórendszerek;

   iii. a bőrrel közvetlenül nem érintkező anyagok, amennyiben a színezék vagy festék konkrét funkciókat tölt be (pl. a termék fehér vagy világos ruhán keresztüli észrevehetőségének csökkentése, az öntapadó csíkok rögzítési helyének jelzése, a nedvesség jelzése, a termék hátsó részének jelzése) vagy dekorációs célt szolgál.

Ezekben az esetekben a színezékekben és festékekben szennyeződésként előforduló antimon, arzén, bárium, kadmium, króm, ólom, higany, szelén, primer aromás aminok és poliklórozott bifenil mennyisége nem haladhatja meg az Európa Tanács által kiadott, az élelmiszerekkel érintkezésbe kerülő műanyagokban használt színezékekről szóló AP(89)1 állásfoglalásban ([16]) megadott határértékeket.

A felhasznált színezékeknek továbbá meg kell felelniük a következőknek:

a) műanyagokban való felhasználás esetében: a Német Szövetségi Kockázatértékelési Intézet (Bundesinstitut für Risikobewertung, a továbbiakban: BfR) által készített, a termékekben használt műanyag- és más polimerszínezékekről szóló IX. ajánlás ([17]) vagy a 817.023.21 svájci rendelet 2. melléklete ([18]) és 10. melléklete ([19]);

b) cellulóztartalmú anyagokban való felhasználás esetében: a BfR által készített, az élelmiszerekkel érintkezésbe kerülő papírról és kartonról szóló XXXVI. ajánlás ([20]).

A felhasznált színezékeknek és festékeknek meg kell felelniük a 7.1. és a 7.2. alkritériumnak is.

Értékelés és ellenőrzés:

A kérelmezőnek aláírással ellátott nyilatkozatot kell benyújtania a fenti alkritériumnak való megfelelésről, és adott esetben mellékelnie kell a beszállítók nyilatkozatait is.

Színezékek és/vagy festékek használatát a konkrét funkció meghatározásával meg kell indokolni, és dokumentumokat kell benyújtani, amelyek biztosítják, hogy a színezékben vagy festékben található szennyeződések megfelelnek az Európa Tanács AP(89)1 állásfoglalásának, és hogy a felhasznált színezékek engedélyezettek a BfR által készített, *a termékekben használt műanyag- és más polimerszínezékekről szóló IX. ajánlással*, a 817.023.21 svájci rendelet 2. mellékletével és 10. mellékletével, vagy a BfR által készített, az *élelmiszerekkel érintkezésbe kerülő papírról és kartonról szóló XXXVI. ajánlással* összhangban.

7.3.5. *A ragasztóanyagokra vonatkozó további korlátozások*

A szabad formaldehid-tartalom a kikeményedett ragasztóanyagban nem haladhatja meg a 10 ppm-t. A ragasztóanyag gyártása során keletkezett formaldehid küszöbértéke 250 ppm az újonnan előállított polimer diszperziós ragasztóanyagban. E követelmény alól mentesülnek az olvadékragasztók.

Értékelés és ellenőrzés:

A kérelmezőnek aláírással ellátott nyilatkozatot kell benyújtania a fenti alkritériumnak való megfelelésről, és adott esetben mellékelnie kell a beszállítók nyilatkozatait, valamint a ragasztóanyagban található bármely anyag/keverék biztonsági adatlapját és koncentrációját is.

A kérelmezőnek a formaldehidtartalomra vonatkozóan az ISO 14184-1:2011 vagy azzal egyenértékű vizsgálati módszer szerint végzett vizsgálatok eredményeit is be kell nyújtania.

7.3.6. *Szuperabszorbens polimerek (SAP)*

A termékben használt szuperabszorbens polimereknek meg kell felelniük az alábbiaknak:

a) legfeljebb 1 000 ppm értékben tartalmaznak olyan maradék monomereket [4], amelyek besorolásuk szerint a 7.1. alkritérium szerinti H-kódok alá tartoznak. A nátrium-poliakrilát esetében e határérték a nem reagált akrilsav és a keresztkötő ágensek teljes mennyiségére vonatkozik;

b) legfeljebb 10 tömegszázalékban tartalmaznak vízben oldódó kivonatokat [5], és ezeknek meg kell felelniük a 7.1., 7.2. és 7.3.1. alkritériumoknak. A nátrium-poliakrilát esetében ezek az akrilsav olyan monomerjeit és oligomerjeit jelentik, amelyek molekulatömege az ISO 17190 vizsgálati módszer szerint kisebb, mint a szuperabszorbens polimeré;

c) az akrilamid nem tartozik a szuperabszorbens polimerek közé.

([16]) Európa Tanács, Miniszteri Bizottság, AP(89)1 állásfoglalás az élelmiszerekkel érintkezésbe kerülő műanyagokban használt színezékekről, lásd: https://rm.coe.int/16804f8648.

([17]) https://www.bfr.bund.de/cm/349/IX-Colorants-for-Plastics-and-other-Polymers-Used-in-Commodities.pdf.

([18]) https://www.blv.admin.ch/dam/blv/fr/dokumente/lebensmittel-und-ernaehrung/rechts-und-vollzugsgrundlagen/lebensmittelrecht2017/anhang2-verordnung-materialien-kontakt-lm-gg.pdf.download.pdf/Annexe_2.pdf.

([19]) https://www.blv.admin.ch/dam/blv/en/dokumente/lebensmittel-und-ernaehrung/rechts-und-vollzugsgrundlagen/lebensmittelrecht2017/anhang10-verordnung-materialien-kontakt-lm-gg.pdf.download.pdf/Annex-10-ordinance-fdha-materials-and-articles-intended-to-come-into-contact-with-food-stuffs.pdf.

([20]) https://www.dssmith.com/contentassets/1bbf9877253f458aa0eed26b76f2d705/360-english.pdf.

Értékelés és ellenőrzés:

A kérelmezőnek aláírással ellátott nyilatkozatot kell benyújtania az ezen alkritériumnak való megfelelésről, és adott esetben mellékelnie kell a beszállítók nyilatkozatait, valamint a végtermékben található bármely anyag/keverék biztonsági adatlapját és koncentrációját is.

Ezenkívül a kérelmezőnek be kell nyújtania a beszállító nyilatkozatát is, amely dokumentálja a termékben használt szuperabszorbens polimer(ek) összetételét és a szuperabszorbens polimer(ek)ben található vízben oldódó kivonatok mennyiségét. A nyilatkozatot olyan biztonsági adatlapokkal vagy vizsgálati eredményekkel kell alátámasztani, amelyek feltüntetik a SAP-ban található maradék monomereket és azok mennyiségét. Az ajánlott vizsgálati módszerek a következők: az ISO 17190- és a WSP 210 szabvány szerinti módszer. A maradék monomerek és az oldódó kivonatok vizsgált mennyiségeit egy bizonyos időszak során ismétlődő mérések alapján átlagolni kell. Ismertetni kell az elemzésekhez használt módszereket és a mérések gyakoriságát, beleértve az elemzéshez igénybe vett laboratóriumokkal kapcsolatos információkat is.

[Megjegyzések:

[4] Maradék monomerek alatt a nem reagált akrilsav és a keresztkötő ágensek teljes mennyisége értendő.

[5] A SAP-ban található vízben oldódó kivonatok alatt a sók, valamint az akrilsav olyan monomerjei és oligomerjei értendők, amelyek molekulatömege kisebb, mint a SAP-é.]

7.3.7. *Szilikon*

Ez az alkritérium az öntapadó csíkról lehúzható védőfóliákra vonatkozik.

a) Oldószeralapú szilikonbevonatok nem használhatók.

b) Oktametil-ciklotetrasziloxán D4 (CAS 556-67-2), dekametil-ciklopentasziloxán D5 (CAS 541-02-6) és dodekametil-ciklohexasziloxán D6 (CAS 540-97-6) nem lehet 800 ppm (0,08 tömegszázalék) feletti koncentrációban jelen a szilikonkeverékben [6]. A 800 ppm-es határértéket minden anyagra külön-külön kell alkalmazni.

Értékelés és ellenőrzés:

A kérelmezőnek az öntapadó csíkról lehúzható védőfólia gyártójának aláírásával ellátott nyilatkozatot kell benyújtania az ezen alkritériumnak való megfelelésről, és mellékelnie kell a biztonsági adatlapokat is.

[Megjegyzés:

[6] Ebben az esetben szilikonkeverék alatt két vagy több szilikonnyersanyagból álló folyékony keverék értendő, amelyet nőknek szánt egyes higiéniai termékek (pl. tisztasági betétek és egészségügyi betétek) vagy pelenkák öntapadó csíkjáról lehúzható védőfólia vagy védőpapír bevonataként használnak.]

7.3.8. *Más, aggodalomra okot adó vegyi anyagok*

Ez az alkritérium a végtermékben található szennyeződésekre vonatkozik.

A következő vegyi anyagok nem lehetnek jelen a végtermékben a 9. táblázatban megadott értékeket meghaladó koncentrációban.

9. táblázat

Korlátozás hatálya alá eső vegyi anyagok jegyzéke

Anyagok	Korlátozások
Formaldehid	< 16 ppm
Dibenzo-p-dioxinok (PCDD-k): 2,3,7,8-TCDD; 1,2,3,7,8-PeCDD; 1,2,3,4,7,8-HxCDD; 1,2,3,6,7,8-HxCDD; 1,2,3,7,8,9-HxCDD; 1,2,3,4,6,7,8-HpCDD; OCDD	a PCDD-k, PCDF-ek és DLPCB-k kimutatható rokonvegyületeinek TEQ-összege < 2ng/kg
Dibenzofuránok (PCDF-ek): 2,3,7,8-TCDF; 1,2,3,7,8-PeCDF; 2,3,4,7,8- PeCDF; 1,2,3,4,7,8-HxCDF; 1,2,3,6,7,8-HxCDF; 1,2,3,7,8,9-HxCDF; 2,3,4,6,7,8-HxCDF; 1,2,3,4,6,7,8-HpCDF; 1,2,3,4,7,8,9-HpCDF; OCDF	
Dioxin jellegű PCB-k (DLPCB-k): PCB 77; PCB 81; PCB 126; PCB 169; PCB 105; PCB 114; PCB 118; PCB 123; PCB 156; PCB 157; PCB 167; PCB 189	

Anyagok	Korlátozások
Többgyűrűs aromás szénhidrogének (PAH-ok)	
Benzo[a]antracén; Benzo[a]pirén; Benzo[e]pirén; Krizén; Benzo[b] fluorantén; Benzo[k]fluorantén; Dibenzo[a,h]antracén; Benzo[j] fluorantrén; Benzo[g,h,i]perilén; Indeno[1,2,3,cd]pirén; Fenantrén; Pirén; Antracén; Fluorantén; Naftalin	Az egyes PAH-ok < 0,2 mg/kg A PAH-ok összege < 1 mg/kg
Fenolok	
Biszfenol-A	< 0,02 %
Nonilfenol-dietoxilát	< 10 mg/kg
Nonilfenol	< 10 mg/kg
Ftalátok	
DINP, DEHP, DNOP, DIDP, BBP, DBP, DiBP, DIHP, BMEP, DPP/DIPP, DnPP, DnHP, DMP, DHNUP, DCHP, DHxP, DIHxP, DIOP, DPrP, DNP, 1,2-benzén-dikarboxilsav, di-C6-10-alkilészterek, 1,2-benzén-dikarboxilsav, vegyes decil-, hexil- és oktil-diészterek	egyenként < 0,01 %
Növényvédő szerek	
Glifozát	< 0,5 mg/kg
AMPA	< 0,5 mg/kg
Kvintozen	< 0,5 mg/kg
Hexaklórbenzol	< 0,5 mg/kg
Szerves ónok	
Tributil-ón	< 2 ppb
Egyéb szerves ónok: Monobutil-ón; Dibutil-ón; Trifenil-ón; Dioktil-ón; Monooktil-ón;	Az egyes szerves ónok < 10ppb
Nehézfémek	
Antimon	< 30 mg/kg
Kadmium	< 0,1 mg/kg
Króm	< 1 mg/kg
Ólom	< 0,2 mg/kg
Higany	< 0,02 mg/kg

Értékelés és ellenőrzés:

A kérelmezőnek aláírással ellátott nyilatkozatot kell benyújtania a fenti alkritériumnak való megfelelésről, és adott esetben mellékelnie kell a beszállítók nyilatkozatait is.

Ezenkívül a kérelmezőnek be kell nyújtania a végterméken elvégzett elemzések eredményeit is. A vizsgálatokat reprezentatív terméken kell elvégezni. Azonos módon előállított termékek (pl. különböző méretű higiéniai termékek) esetében elegendő csak az egyik termékméreten elvégezni a vizsgálatokat. Alternatív megoldásként az elemzések külön-külön is elvégezhetők a végső (reprezentatív) terméket alkotó anyagok mindegyikén. Ismertetni kell az elemzésekhez használt módszereket és a mérés időpontját, beleértve az elemzéshez igénybe vett laboratóriumokkal kapcsolatos információkat is. Az ajánlott vizsgálati módszerek a következők: a minta előkészítéshez az NWSP 360.1R0 vagy ezzel egyenértékű módszer, az analit extrakcióhoz az NWSP 360.2R0 vagy ezzel egyenértékű módszer, a műszeres elemzéshez pedig az NWSP 360.3R0 vagy ezzel egyenértékű módszer. A mérést évente legalább egyszer el kell végezni.

8. kritérium Csomagolás

Ez a kritérium a fogyasztói csomagolásra és a gyűjtőcsomagolásra vonatkozó követelményeket határozza meg.

A gyűjtőcsomagolást kerülni kell, vagy kizárólag kartonból és/vagy papírból készülhet.

a) A csomagoláshoz használt karton és/vagy papír

A kartonból és/vagy papírból készült fogyasztói csomagolásnak legalább 40 %-ban kell újrafeldolgozott anyagot tartalmaznia.

A kartonból és/vagy papírból készült gyűjtőcsomagolásnak legalább 80 %-ban kell újrafeldolgozott anyagot tartalmaznia.

A fogyasztói csomagoláshoz és a gyűjtőcsomagoláshoz használt karton és/vagy papír fennmaradó részének (a 100 % és az újrafeldolgozott tartalom százalékos aránya közötti különbség) független harmadik fél – például az FSC vagy a PEFC – tanúsítási rendszere vagy ezekkel egyenértékű tanúsítási rendszer által kiadott, érvényes fenntartható erdőgazdálkodási tanúsítvánnyal kell rendelkeznie. A fenntartható erdőgazdálkodási tanúsítványt kiállító tanúsító szerveknek rendelkezniük kell a szóban forgó tanúsítási rendszer akkreditációjával/elismerésével.

b) A csomagoláshoz használt műanyag

– 2026. december 31-ig a műanyagból készült fogyasztói csomagolásnak legalább 20 %-ban kell újrafeldolgozott anyagot tartalmaznia.
– 2027. január 1-jétől a műanyagból készült fogyasztói csomagolásnak legalább 35 %-ban kell újrafeldolgozott anyagot tartalmaznia.

c) Újrafeldolgozhatóság

A fogyasztói csomagolás (karton és/vagy papír vagy műanyag) és a gyűjtőcsomagolás (karton és/vagy papír) újrafeldolgozható tartalmának legalább 95 tömegszázalékot kell kitennie, míg a maradék 5 %-nak az újrafeldolgozással összeegyeztethetőnek kell lennie.

d) További követelmények

– A kompozit csomagolás (akár fogyasztói csomagolás, akár gyűjtőcsomagolás esetében),a műanyagkeverékek használata, illetve a karton és/vagy papír műanyaggal vagy fémmel való bevonása nem megengedett.
– A fogyasztói csomagoláson fel kell tüntetni a fogyasztói csomagolás és a gyűjtőcsomagolás újrafeldolgozott tartalmát és újrafeldolgozhatóságát.

Értékelés és ellenőrzés:

A kérelmezőnek be kell nyújtania a következőket: 1. aláírással ellátott megfelelőségi nyilatkozat, amely feltünteti a fogyasztói csomagolás, valamint adott esetben a gyűjtőcsomagolás újrafeldolgozott tartalmának százalékos arányát; 2. megfelelőségi nyilatkozat, amely feltünteti a fogyasztói csomagolás és a gyűjtőcsomagolás újrafeldolgozhatóságát, és 3. nagy felbontású fénykép a fogyasztói csomagolásról, amelyen világosan látszanak a fogyasztói csomagolás és a gyűjtőcsomagolás újrafeldolgozott tartalmára és újrafeldolgozhatóságára vonatkozó információk.

Az illetékes testületek 2027. január 1-je után ismételten ellenőrzik a fogyasztói csomagolás újrafeldolgozottműanyag-tartalmának százalékos arányát feltüntető megfelelőségi nyilatkozatot.

A kérelmezőnek ellenőrzött számviteli dokumentumokat kell bemutatnia, amelyek igazolják, hogy a fogyasztói csomagoláshoz és a gyűjtőcsomagoláshoz felhasznált karton és/vagy papír fennmaradó része (a 100 % és az újrafeldolgozott tartalom százalékos aránya közötti különbség) a hatályos FSC-, PEFC- vagy ezekkel egyenértékű rendszerek szerint tanúsított anyagnak minősül. Az ellenőrzött számviteli dokumentumoknak az uniós ökocímke használatára vonatkozó engedély teljes időtartamára érvényesnek kell lenniük. Az illetékes testületek 12 hónappal az uniós ökocímke használatára vonatkozó engedély odaítélését követően ismételten ellenőrzik a számviteli dokumentumokat.

Az újrafeldolgozott tartalmat az EN 45557 vagy az ISO 14021 szabványnak megfelelően, az újrafeldolgozhatóságot pedig az EN 13430 vagy az ISO 18604 szabványnak megfelelően kell ellenőrizni.

A csomagolásban található újrafeldolgozottműanyag-tartalomnak meg kell felelnie a felügyeleti láncra vonatkozó valamely szabványnak, például az ISO 22095 vagy az EN 15343 szabványnak. Egyenértékű módszerek akkor fogadhatók el, ha azokat harmadik fél egyenértékűnek tekinti, továbbá mellékelni kell az e követelménynek való megfelelést igazoló részletes magyarázatokat és a kapcsolódó igazoló dokumentumokat. Az újrafeldolgozott anyag beszerzését igazoló számlákat is be kell nyújtani.

Ezenkívül a csomagolás újrafeldolgozhatóságának (újrafeldolgozásra való rendelkezésre állás és újrafeldolgozással való összeegyeztethetőség) vizsgálata során a szabványos vizsgálati előírásoknak megfelelően kell eljárni. A karton- és/vagy papírcsomagolás újrafeldolgozhatóságát újrapépesíthetőségi vizsgálattal kell értékelni, és ebben az esetben a kérelmezőnek a PTS-RH 021 módszer, az ATICELCA 501 értékelési rendszer vagy ezekkel egyenértékű, az illetékes testület által elfogadott standard módszer alapján készült vizsgálati jegyzőkönyv(ek) eredményeivel alátámasztva kell igazolnia a karton- és/vagy papírcsomagolás újrapépesíthetőségét. A műanyagcsomagolás esetében az elkülönítésen vagy ellenőrzött keverésen alapuló rendszerek – például a RecyClass rendszer – tanúsításai is elfogadhatók független harmadik fél által kiadott tanúsításként. Egyenértékű vizsgálati módszerek akkor fogadhatók el, ha azokat harmadik fél egyenértékűnek tekinti.

9. kritérium A termék és a csomagolás használatára és ártalmatlanítására vonatkozó iránymutatás

A végtermék használati utasítását a csomagoláson vagy nyomtatott és/vagy digitális terméktájékoztatóban kell rendelkezésre bocsátani.

A fogyasztói csomagolásnak iránymutatást kell tartalmaznia a fogyasztói csomagolás, a gyűjtőcsomagolás (ha van ilyen), a különálló alkotóelemek és a használt termék ártalmatlanítása tekintetében. A fogyasztói csomagoláson szöveggel vagy vizuális szimbólumokkal fel kell tüntetni a következőket:

– a fogyasztói csomagolást, a gyűjtőcsomagolást (ha van ilyen), a különálló alkotóelemeket és a használt terméket tilos a WC-be dobni, és

– a fogyasztói csomagolás, a gyűjtőcsomagolás (ha van ilyen), a különálló alkotóelemek és a használt termék helyes ártalmatlanításának módja.

Értékelés és ellenőrzés:

A kérelmezőnek nagy felbontású fényképet kell benyújtania a termék használati utasításáról.

A kérelmezőnek olyan nagy felbontású fényképet kell benyújtania a fogyasztói csomagolásról, amelyen világosan látszanak az ártalmatlanítással kapcsolatos információk.

10. kritérium Használatra való alkalmasság és termékminőség

A végtermék hatékonyságának/minőségének kielégítőnek és legalább a már forgalomban lévő termékekével egyenértékűnek kell lennie.

A használatra való alkalmasságot a 10. táblázatban feltüntetett jellemzők és paraméterek szerint kell vizsgálni. Amennyiben megállapítottak teljesítményküszöböket, ezeket el kell érni.

10. táblázat

A vizsgálandó termék használatra való alkalmasságát leíró jellemzők és paraméterek

Jellemzők		Előírt vizsgálati eljárás (teljesítményküszöb)			
		Babapelenkák	Intim betétek	Tamponok	Melltartóbetétek
Fogyasztói vizsgálatok	U1. Nedvszívás és szivárgás elleni védelem ([1])	Fogyasztói vizsgálat (a terméket tesztelő fogyasztók 80 %-a kielégítőnek ítéli a teljesítményt)			
	U2. Bőrszárazság	Fogyasztói vizsgálat (a terméket tesztelő fogyasztók 80 %-a kielégítőnek ítéli a teljesítményt)		Nem alkalmazható	Mint a babapelenkák és az intim betétek esetében
	U3. Illeszkedés és kényelem	Fogyasztói vizsgálat (a terméket tesztelő fogyasztók 80 %-a kielégítőnek ítéli a teljesítményt)			
	U4. Összteljesítmény	Fogyasztói vizsgálat (a terméket tesztelő fogyasztók 80 %-a kielégítőnek ítéli a teljesítményt)			

Jellemzők		Előírt vizsgálati eljárás (teljesítményküszöb)			
		Babapelenkák	Intim betétek	Tamponok	Melltartóbetétek
Technikai vizsgálatok	T1. Nedvszívás és szivárgás elleni védelem ([1])	Nedvszívási arány és szivárgás előtti nedvszívás		Syngina-módszer	Mint a babapelenkák és az intim betétek esetében
	T2. Bőrszárazság ([1])	TEWL (transzepidermális vízvesztés), újranedvesítési módszer vagy korneometrikus vizsgálatok		Nem alkalmazható	Mint a babapelenkák és az intim betétek esetében

([1]) E követelmények nem vonatkoznak azokra a tisztasági betétekre, amelyek a női alsóneműt hivatottak védeni.

Értékelés és ellenőrzés:

A fogyasztói és a technikai vizsgálatokról vizsgálati jegyzőkönyvet kell benyújtani. A vizsgálati jegyzőkönyvben ismertetni kell legalább a vizsgálati módszereket, az eredményeket és a felhasznált adatokat. A vizsgálatokat olyan laboratóriumok végezhetik, amelyek minőségbiztosítási rendszer tanúsításával rendelkeznek.

Az uniós ökocímkére pályázó, meghatározott típusú és méretű összes terméket vizsgálatoknak kell alávetni. Ha azonban bizonyítható, hogy a termékek teljesítménye azonos, csak egy méretet vagy termékcsoportonként különböző méretek reprezentatív keverékét kell megvizsgálni.

Különösen ügyelni kell a termékek mintavételére, szállítására és tárolására annak érdekében, hogy az eredmények reprodukálhatók legyenek. Javasolt elkerülni a termékek azonosíthatatlanná tételét vagy átcsomagolását semleges csomagolásba annak érdekében, hogy a termék és/vagy a csomagolás teljesítménye ne módosuljon, kivéve, ha a módosulás kizárható.

A vizsgálatokra vonatkozó információkat – az adatok bizalmas kezelésének tiszteletben tartása mellett – az illetékes testületek rendelkezésére kell bocsátani. A vizsgálatok eredményeit közérthetően kell ismertetni, és az adatfelhasználó számára könnyen érthető kifejezésekkel, mértékegységekkel és szimbólumokkal kell bemutatni. Ennek során az alábbi elemeket kell meghatározni: a vizsgálatok helye és időpontja; a vizsgált termékek kiválasztásához alkalmazott kritériumok és a reprezentativitásuk; a kiválasztott vizsgálati jellemzők és adott esetben bizonyos jellemzők figyelmen kívül hagyásának okai; az alkalmazott vizsgálati módszerek és adott esetben korlátaik. A vizsgálatok eredményeinek felhasználását illetően egyértelmű iránymutatást kell adni.

További iránymutatások a fogyasztói vizsgálatokhoz:

– A mintavételnek, a vizsgálat megtervezésének, a tesztelők kiválasztásának és a vizsgálati eredmények kiértékelésének meg kell felelniük a standard statisztikai eljárásoknak (AFNOR Q 34-019, ASTM E1958-07e1 vagy ezekkel egyenértékű módszer).

– Minden terméket kérdőív alapján kell értékelni. A vizsgálatnak legkevesebb 72 óráig, amennyiben lehetséges, egy hétig kell tartania, és a termék szokásos alkalmazási feltételei között kell megvalósulnia.

– A tesztelők ajánlott száma legalább 30 fő (függetlenül attól, hogy a terméket kizárólag az egyik nem fogyasztói számára tervezték-e). A felmérésben részt vevő összes személy a vizsgált termék meghatározott típusának/méretének tényleges felhasználója.

– Amennyiben a terméket nem kizárólag az egyik nem fogyasztói számára tervezték, a férfi és női tesztelők arányának 1:1-nek kell lennie.

– A vizsgálatban részt vevő személyeknek reprezentálniuk kell a piacon jelenlevő fogyasztók különböző csoportjainak arányait. Az életkort, az országot és a nemet egyértelműen meg kell adni.

– Beteg vagy krónikus bőrbetegségben szenvedő személyek nem vehetnek részt a vizsgálatban. Azokat az eseteket, amikor a tesztelő személy megbetegszik a fogyasztói vizsgálat során, fel kell tüntetni a kérdőíven, továbbá válaszai nem vehetők figyelembe a kiértékelésnél.

– A fogyasztói vizsgálatok (nedvszívás és szivárgásvédelem, bőrszárazság, illeszkedés és kényelem, valamint összteljesítmény) során a terméket vizsgáló fogyasztók 80 %-ának kielégítőnek kell minősítenie a teljesítményt, ami azt jelenti, hogy a fogyasztó 60 pont felettinek értékeli a terméket (1–100-ig terjedő pontozási skálán). Alternatívaként a terméket vizsgáló fogyasztók 80 %-ának kell a terméket jónak, illetve nagyon jónak értékelnie (öt minősítési fokozat esetében: nagyon gyenge, gyenge, átlagos, jó, nagyon jó).

– Az eredményeket a fogyasztói vizsgálat befejezését követően statisztikailag ki kell értékelni.

– Ismertetni kell azokat a külső tényezőket, mint például márkázás, piaci részesedés és reklám, amelyek hatással lehetnek a termékek vélt teljesítményére.

A technikai vizsgálatok további követelményei:

– Amennyire lehetséges, a vizsgálatoknak termékre szabott, megismételhető és szigorú módszereken kell alapulniuk.

– A méréseket legalább öt mintán kell elvégezni. Az átlageredményeket a szórással együtt kell megadni.

– A melltartóbetétek esetében ajánlott technikai vizsgálatok megegyeznek a babapelenkák és az intim betétek esetében ajánlottakkal.

A kérelem értékeléssel és ellenőrzéssel foglalkozó részében megadott információknak megfelelően be kell nyújtani a termék tömegére, méreteire és tervezési sajátosságaira vonatkozó leírást.

11. kritérium Vállalati társadalmi felelősségvállalás a munkaügyi szempontok figyelembevételével

Ez a kritérium a nedvszívó higiéniai végtermék összeállításának helyszínére vonatkozó követelményeket határozza meg.

Tekintettel a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet (ILO) multinacionális vállalatokra és a szociális politikára vonatkozó elvekről szóló háromoldalú nyilatkozatára ([21]), az ENSZ Globális Megállapodására (2. pillér) ([22]), az üzleti vállalkozások emberi jogi felelősségére vonatkozó ENSZ-irányelvekre ([23]), valamint az OECD multinacionális vállalatokra vonatkozó iránymutatására ([24]), a kérelmezőnek harmadik fel által kiadott, helyszíni ellenőrzésekkel alátámasztott igazolást kell benyújtania arra vonatkozóan, hogy a termék végső összeállítását végző üzemben tiszteletben tartották az említett nemzetközi dokumentumokban, valamint az alábbi kiegészítő rendelkezésekben foglalt, alkalmazandó elveket.

Az ILO alapegyezményei:

i. Gyermekmunka:

  – a foglalkoztatás alsó korhatáráról szóló, 1973. évi 138. számú egyezmény

  – a gyermekmunka legrosszabb formáiról szóló, 1999. évi 182. számú egyezmény

ii. Kényszermunka:

  – a kényszermunkáról szóló, 1930. évi 29. számú egyezmény és a kényszermunkáról szóló egyezmény 2014. évi jegyzőkönyve

  – a kényszermunka felszámolásáról szóló, 1957. évi 105. számú egyezmény

iii. Az egyesülési szabadság és a kollektív tárgyaláshoz való jog:

  – az egyesülési szabadság és a szervezkedési jog védelméről szóló, 1948. évi 87. számú egyezmény

  – a szervezkedési és a kollektív tárgyalási jogról szóló, 1949. évi 98. számú egyezmény

iv. Megkülönböztetés:

  – az egyenlő értékű munka esetén egyenlő díjazásáról szóló, 1951. évi 100. számú egyezmény

  – a foglalkoztatásból és a foglalkozásból eredő hátrányos megkülönböztetésről szóló, 1958. évi 111. számú egyezmény

Kiegészítő rendelkezések:

v. Munkaidő:

  – a munkaidőről (ipar) szóló, 1919. évi 1. számú egyezmény

  – a heti pihenőnapról (ipar) szóló, 1921. évi 14. számú egyezmény

vi. Díjazás:

  – a legkisebb munkabérek megállapítására vonatkozó eljárásról szóló, 1970. évi 131. számú egyezmény

  – a fizetett éves szabadságról szóló, 1970. évi 132. számú egyezmény (módosított)

([21]) ILO NORMLEX (http://www.ilo.org/dyn/normlex/en) és támogató iránymutatások.
([22]) Az ENSZ Globális Megállapodása (2. pillér), https://www.unglobalcompact.org/what-is-gc/participants/141550.
([23]) Az üzleti vállalkozások emberi jogi felelősségére vonatkozó irányelvek, https://www.unglobalcompact.org/library/2.
([24]) Az OECD multinacionális vállalatokra vonatkozó iránymutatása, https://www.oecd.org/daf/inv/mne/48004323.pdf.

– Létminimum: A kérelmezőnek biztosítania kell, hogy a szokásos (48 órát meg nem haladó) munkahéten fizetett bérek (az adók, jutalmak, juttatások és túlórabérek nélkül) elegendőek legyenek a munkavállaló és egy négyfős család alapvető szükségleteinek (lakhatás, energia, táplálkozás, ruházat, egészségügyi ellátás, oktatás, ivóvíz, gyermekgondozás és közlekedés) kielégítéséhez, valamint bizonyos diszkrecionális jövedelem biztosításához. Ennek ellenőrzése az SA8000 szociális szabvány ([25]) javadalmazásra vonatkozó útmutatása alapján történik.

vii. Egészség és biztonság:

– a vegyi anyagok biztonságos munkahelyi használatáról szóló, 1981. évi 170. számú egyezmény

– a munkavállalók biztonságáról és egészségvédelméről szóló, 1990. évi 155. számú egyezmény

– a munkakörnyezetről (levegőszennyezés, zaj és rezgés) szóló, 1977. évi 148. számú egyezmény

viii. Szociális védelem és társadalmi befogadás:

– az orvosi ellátásról és a táppénzről szóló, 1969. évi 130. számú egyezmény

– a társadalombiztosítás minimális normáiról szóló, 1952. évi 102. számú egyezmény

– az üzemi balesetek esetén járó ellátásokról szóló, 1964. évi 121. számú egyezmény

– az egyenlő elbírálásról (baleseti kártérítés) szóló, 1925. évi 19. számú egyezmény

– az anyaság védelméről szóló, 2000. évi 183. számú egyezmény

ix. Méltányos elbocsátás:

– a munkaviszony megszüntetéséről szóló, 1982. évi 158. számú egyezmény

Az egyesülési szabadságot és a kollektív tárgyaláshoz való jogot törvényileg korlátozó helyeken a vállalkozás nem korlátozhatja a munkavállalókat abban, hogy alternatív mechanizmusokat dolgozzanak ki sérelmeik kifejezésére és jogaik védelmére a munkafeltételek és a foglalkoztatási feltételek tekintetében, és elismeri azokat a legitim munkavállalói szervezeteket, amelyekkel a munkahelyi kérdésekről párbeszédet tud folytatni.

Az ellenőrzési folyamat kiterjed a külső, ágazatfüggetlen szervezetekkel és érdekeltekkel folytatott konzultációkra a gyártóhelyek közelében, beleértve a szakszervezeteket, a közösségi szervezeteket, a civil szervezeteket és a munkaügyi szakértőket. Érdemi konzultációt kell folytatni két különböző alcsoport legalább két érdekelt felével. Azokon a helyszíneken, ahol a nemzeti jog nem tudja biztosítani, hogy a vállalati társadalmi felelősségvállalás megfeleljen a fent említett nemzetközi egyezményeknek, az ellenőrzési folyamat részeként harmadik félnek kell helyszíni ellenőrzéseket lefolytatnia, amelyek ágazatfüggetlen értékelők által végzett, előre be nem jelentett helyszíni ellenőrzéseket is magukban foglalnak.

Annak érdekében, hogy az érdeklődő fogyasztók hozzáférjenek a teljesítményt bizonyító adatokhoz, az uniós ökocímke használatára vonatkozó engedély érvényességi ideje alatt a kérelmezőnek az interneten közzé kell tennie az ellenőrzések összesített eredményeit és főbb megállapításait (ideértve a következőkre vonatkozó részleteket: a) hányszor és milyen súlyos mértékben került sor az egyes munkavállalói jogok és munkahelyi egészségvédelmi és biztonsági előírások megsértésére; b) jogorvoslati stratégia – ahol a jogorvoslat magában foglalja az üzleti vállalkozások emberi jogi felelősségére vonatkozó ENSZ-irányelvek koncepciója szerinti megelőzést; c) az érdekelt felekkel folytatott konzultáció során felárt ismétlődő jogsértések alapvető okainak értékelése – kivel konzultáltak, milyen kérdések merültek fel, ez hogyan befolyásolta a korrekciós intézkedési tervet).

Értékelés és ellenőrzés:

A kérelmezőnek igazolnia kell az e követelményeknek való megfelelést, ehhez be kell nyújtania a fent meghatározott rendelkezésekkel összhangban lévő magatartási kódexe legfrissebb változatát, minden egyes, végterméket összeállító üzem igazoló ellenőrzési jelentését azon modell(ek) tekintetében, amely(ek)re ökocímkét kérvényez, valamint egy olyan internetes hivatkozást, ahol megtalálhatók a közzétett eredmények és megállapítások.

A harmadik felek által végzett helyszíni ellenőrzéseket olyan ellenőröknek kell lebonyolítaniuk, akik rendelkeznek az annak értékeléséhez szükséges képesítéssel, hogy az ágazati gyártóüzemek megfelelnek-e a szociális normáknak és a magatartási kódexeknek, azokban az országokban pedig, amelyek ratifikálták az ILO 1947. évi 81. számú, az iparban és a kereskedelemben a munkaügyi ellenőrzésről szóló egyezményét, és ahol az ILO felügyelet szerint a nemzeti munkaügyi felügyeleti rendszer hatékony ([26]), valamint a munkaügyi felügyeleti rendszerek hatálya kiterjed a fentebb felsorolt területekre ([27]), közigazgatási szerv által kijelölt munkaügyi felügyelőknek kell ellátniuk ezt a feladatot.

([25]) Social Accountability International, SA8000 nemzetközi szabvány, http://www.sa-intl.org.
([26]) Lásd a 21. lábjegyzetet.
([27]) Lásd a 21. lábjegyzetet.

Az ILO felsorolt alapegyezményei alkalmazandó elveinek, valamint a munkaidőre, a díjazásra, az egészségre és a biztonságra, továbbá a külső érdekeltekkel folytatott konzultációkra vonatkozó kiegészítő rendelkezéseknek való megfelelést ellenőrző, harmadik felek által alkalmazott rendszerekből vagy ellenőrzési folyamatokból származó érvényes tanúsítványok is elfogadhatók. E tanúsítványok a kérelem benyújtásának napján nem lehetnek 12 hónapnál régebbiek.

12. kritérium Az uniós ökocímkén feltüntetett információ

Az uniós ökocímke logója elhelyezhető a termék fogyasztói csomagolásán. A választható szövegmezős címke használata esetén a címkének a következő három állítást kell tartalmaznia:

– „A környezetre gyakorolt hatás csökkentését szem előtt tartva tervezték”,

– „Megfelel a káros anyagokra vonatkozó szigorú követelményeknek”,

– „Igazolt teljesítmény”,

A kérelmezőnek követnie kell az uniós ökocímke logójának használatáról szóló iránymutatásban szereplő, a logó használatára vonatkozó utasításokat:

http://ec.europa.eu/environment/ecolabel/documents/logo_guidelines.pdf

Értékelés és ellenőrzés:

A kérelmezőnek nyilatkozatot kell benyújtania az e követelménynek való megfelelésről, mellékelve a termék fogyasztói csomagolásáról készült nagy felbontású fényképet, amelyen világosan látszik a címke, a nyilvántartási szám/az engedélyszám, valamint adott esetben a címkével együtt megjeleníthető minden állítás.

II. MELLÉKLET

Az újrahasználható menstruációs kelyhek uniós ökocímkéjének odaítélésére vonatkozó kritériumok

Az uniós ökocímke odaítélésére vonatkozó kritériumok célja elismerni a piacon elérhető legjobb környezeti teljesítményt felmutató újrahasználható menstruációs kelyheket. A kritériumok az e termékek életciklusához kapcsolódó fő környezeti hatásokra összpontosítanak, és támogatják a gazdaság körforgásos jellegét.

Értékelési és ellenőrzési követelmények

Ahhoz, hogy egy adott terméknek odaítéljék az uniós ökocímkét, a terméknek minden egyes követelménynek meg kell felelnie. A kérelmezőnek írásban kell megerősítenie, hogy valamennyi kritérium teljesül.

Minden kritériumhoz konkrét értékelési és ellenőrzési követelmények tartoznak.

Ha a kérelmezőnek a kritériumoknak való megfelelés igazolására nyilatkozatokat, dokumentumokat, elemzéseket, vizsgálati jegyzőkönyveket vagy egyéb bizonyítékot kell benyújtania, azok az esetnek megfelelően származhatnak a kérelmezőtől és/vagy annak beszállítójától (beszállítóitól).

Az illetékes testületeknek előnyben kell részesíteniük a vizsgáló- és kalibrálólaboratóriumokra vonatkozó harmonizált szabvány szerint akkreditált szervezetek által kiállított tanúsítványokat, valamint a termékek, folyamatok és szolgáltatások tanúsítását végző szervezetekre vonatkozó harmonizált szabvány szerint akkreditált szervezetek által kiállított igazolásokat.

Adott esetben az egyes kritériumok tekintetében a megadott vizsgálati módszerektől eltérő vizsgálati módszerek is alkalmazhatók, amennyiben a kérelmet elbíráló illetékes testület elfogadja azok egyenértékűségét.

Az illetékes testületek szükség szerint igazoló dokumentumokat kérhetnek, illetve független ellenőrzéseket vagy helyszíni ellenőrzéseket végezhetnek.

Az uniós ökocímkés termékek beszállítóiban vagy gyártási helyszíneiben bekövetkező változásokról értesíteni kell az illetékes testületeket, valamint igazoló adatokat kell a rendelkezésükre kell bocsátani a kritériumoknak való folytatólagos megfelelés ellenőrzéséhez.

Az uniós ökocímke odaítélésének előfeltétele, hogy a termék megfeleljen azon ország vagy országok valamennyi vonatkozó jogi követelményének, ahol a terméket forgalmazni kívánják. A kérelmezőnek nyilatkozatot kell tennie arról, hogy a termék megfelel ennek a feltételnek.

Az uniós ökocímke iránti kérelemmel együtt a következő információkat kell benyújtani:

a) a termék leírása, beleértve az egyes termékegységek tömegét és a termék össztömegét;

b) a fogyasztói csomagolás leírása, beleértve adott esetben annak össztömegét;

c) a gyűjtőcsomagolás leírása, beleértve adott esetben annak össztömegét;

d) a különálló alkotóelemek leírása, beleértve azok tömegét;

e) a termékben felhasznált alkotóelemek, anyagok és vegyületek, ezek mindegyikének tömege és adott esetben CAS-száma.

E melléklet alkalmazásában:

1. „adalékanyagok”: az alkotóelemekhez, az anyagokhoz vagy a végtermékhez a termék egyes jellemzőinek javítása vagy megőrzése érdekében hozzáadott anyagok;

2. „kompozit csomagolás”: két vagy több különböző, egymástól kézzel szétválaszthatatlan anyagból álló, és ezért egyetlen, szétválaszthatatlan egységet képező csomagolási egység, a címkékhez, záróelemekhez és lezárásokhoz használt anyagok kivételével;

3. „gyűjtőcsomagolás”, más néven másodlagos csomagolás: olyan csomagolás, amelynek célja, hogy meghatározott számú értékesítési egységet foglaljon magában az értékesítési helyen, akár a fogyasztó részére értékesítik ezeket az egységeket ilyen formában, akár csak a polcok feltöltésére szolgálnak az értékesítési helyen, akár készlet-nyilvántartási vagy forgalmazási egységet képeznek, és amelyet a termékről a termék tulajdonságainak megváltoztatása nélkül el lehet távolítani;

4. „szennyeződés”: a termelésből – beleértve a nyersanyagok termelését is – származó maradványanyagok, szennyező anyagok stb., amelyek a nyersanyagban/összetevőben és/vagy a (végtermékben vagy annak valamely alkotóelemében használt) vegyipari termékben kevesebb mint 100 ppm (0,0100 tömegszázalék, 100 mg/kg) koncentrációban találhatók meg;

5. „összetevő”: a (végtermékben vagy annak valamely alkotóelemében használt) vegyipari termékben található valamennyi anyag, beleértve a nyersanyagokban található adalékanyagokat (pl. tartósítószereket és stabilizátorokat). Az összetevőkből stabil gyártási körülmények között ismerten felszabaduló anyagok (pl. formaldehid és arilamin) szintén összetevőknek tekintendők;

6. „csomagolás”: bármilyen anyagból készült tárgyak, amelyek termékek tárolására, megóvására, kezelésére, szállítására vagy bemutatására szolgálnak, és amelyek funkciójuk, anyaguk és kialakításuk alapján különböző csomagolási formákra oszthatók fel, beleértve a következőket:

   a) olyan tárgyak, amelyek a termék tárolásához, megtámasztásához vagy megóvásához szükségesek annak teljes élettartama során, de nem képezik a termék olyan szerves részét, amelyet a termékkel együtt történő használatra, fogyasztásra vagy ártalmatlanításra szánnak;

   b) az a) pontban említett valamely tárgy azon alkotóelemei és kiegészítő elemei, amelyek a tárgy szerves részét képezik;

   c) az a) pontban említett tárgy kiegészítő elemei, amelyek közvetlenül a termékre vannak rögzítve vagy ahhoz vannak kapcsolva, és csomagolási funkciót látnak el, de nem képezik a termék olyan szerves részét, amelyet a termékkel együtt történő használatra, fogyasztásra vagy ártalmatlanításra szánnak; stb.;

7. „műanyagok”: az 1907/2006/EK rendelet 3. cikkének 5. pontja értelmében vett polimerek, amelyekhez esetleg adalékanyagokat vagy egyéb anyagokat adtak, és amelyek a végtermék és/vagy a csomagolás fő szerkezeti alkotóelemeként funkcionálhatnak, kivéve a kémiailag nem módosított természetes polimereket;

8. „polimer”: monomer egységek egy vagy több típusának sorozatával jellemzett molekulákból álló anyag. Az ilyen molekulák széles molekulatömeg-tartományban oszlanak el, amelyben a molekulasúly különbségét elsősorban a monomer egységek számának különbsége okozza. A polimer a következőkből áll: a) a legalább három monomer egységet tartalmazó molekulák egyszerű súlytöbbsége, amelyek legalább egy másik monomer egységhez vagy egyéb reagenshez kovalens kötéssel kapcsolódnak; b) az azonos molekulatömegű molekulák kevesebb mint egyszerű súlytöbbsége. E fogalommeghatározás összefüggésében a „monomer egység” a polimerben található monomer anyag kötött formáját jelenti az 1907/2006/EK rendeletben meghatározottak szerint;

9. „újrafeldolgozhatóság”: egy tárgy újrafeldolgozható részeinek mennyisége (tömeg vagy százalékos arány szerint);

10. „újrafeldolgozott tartalom”: egy tárgy (terület, hosszúság, térfogat vagy tömeg szerinti) azon részaránya, amely fogyasztói és/vagy ipari felhasználás után újrafeldolgozott anyagból származik. Ebben az esetben a „tárgy” utalhat a termékre vagy a csomagolásra;

11. „újrafeldolgozás”: a 2008/98/EK irányelv 3. cikkével összhangban olyan hasznosítási művelet, amelynek során a hulladék anyagokat újrafeldolgozás révén termékké vagy anyaggá alakítják, akár azok eredeti használati céljára, akár más célokra. Ez magában foglalja a szerves anyagok feldolgozását is, de nem tartalmazza az energetikai hasznosítást és az üzemanyagként való használatra történő vagy az újratöltéshez szükséges újrafeldolgozást;

12. „fogyasztói csomagolás”, más néven elsődleges csomagolás: olyan csomagolás, amelynek célja, hogy az értékesítési ponton a végső felhasználó vagy a fogyasztó számára termékekből és csomagolásból álló értékesítési egységet képezzen;

13. „különálló alkotóelem”: olyan csomagolási alkotóelem, amely elkülönül a csomagolási egység fő részétől, esetleg eltérő anyagból is készül, és amelyet a termékhez való hozzáférés érdekében teljesen és tartósan le kell választani a fő csomagolási egységről, továbbá amelytől jellemzően külön tételként és hamarabb válnak meg, mint a csomagolási egységtől. Az újrahasználható menstruációs kelyhek esetében minden olyan (védő- vagy higiéniai funkcióval rendelkező) alkotóelem, amelyet a termék használata előtt el kell távolítani, például a kehellyel rendszerint együtt értékesített zsák/tasak;

14. „endokrin károsító tulajdonságúként azonosított anyagok”, más néven endokrin károsító anyagok: olyan anyagok, amelyekről az 1907/2006/EK rendelet 57. cikkének f) pontja (a különös aggodalomra okot adó anyagok jelöltlistája) vagy az 528/2012/EU rendelet vagy az 1107/2009/EK rendelet vagy az 1272/2008/EK rendelet szerint megállapították, hogy (az emberi egészségre és/vagy a környezetre) endokrin károsító tulajdonságokkal rendelkeznek;

15. „szintetikus polimerek”: a cellulózpéptől eltérő makromolekuláris anyagok, amelyeket szándékosan állítanak elő az alábbi módszerek valamelyikével:

    a) polimerizációs folyamat, például poliaddíció vagy polikondenzáció, illetve a monomerek és egyéb kiindulási anyagok kombinációjának bármely más hasonló folyamata;

    b) természetes vagy szintetikus makromolekulák kémiai módosítása;

    c) mikrobiális fermentáció.

1. kritérium A nyersanyag előállítása során keletkező kibocsátások

1.1. ***Por és kloridok levegőbe történő kibocsátása***

a) Porkibocsátások

i. Ez a követelmény csak a szilikonokra vonatkozik.

A nyersanyagként használt elemi szilícium tárolása és kezelése során az alábbi technikák közül legalább egyet alkalmazni kell:

– Az elemi szilícium silókban történő tárolása (őrlés után),

– Az elemi szilícium esőtől és széltől védett fedett területeken történő tárolása (őrlés után,

– Az elemi szilícium tárolóba való töltése során olyan berendezések használata, amelyek elszívó kürtővel és elvezetőcsővel rendelkeznek a diffúz porkibocsátások leválasztására (őrlés után),

– Az őrlőgép atmoszférájának a légköri nyomásnál valamivel alacsonyabb nyomáson tartása.

ii. Ez a követelmény a szilikonokra és más elasztomerekre egyaránt vonatkozik.

Az irányított porkibocsátások éves átlaga nem érheti el az 5 mg/Nm³-t. A porkibocsátásokat folyamatosan nyomon kell követni.

b) Kloridkibocsátások

i. Ez a követelmény csak a szilikonokra vonatkozik.

A metil-kloridból, a közvetlen szintézisből és a desztillálásból származó távozó gázokat termikus oxidációnak, majd nedves mosásnak kell alávetni. A klórozott vegyületek termikus oxidációs eljárás során való égetése engedélyezett.

ii. Ez a követelmény a szilikonoktól eltérő elasztomerekre vonatkozik.

A poliklórozott dibenzo-p-dioxin- (PCDD) és a poliklórozott dibenzofurán- (PCDF) kibocsátások nem érhetik el a 0,01 ng TEQ/Nm³-t (a mintavételi időszak során mért adatok átlagaként). A PCDD-/PCDF-kibocsátások nyomon követését hathavonta kell elvégezni.

Értékelés és ellenőrzés:

A kérelmezőnek be kell nyújtania a nyersanyag beszállítójának nyilatkozatát arra vonatkozóan, hogy megfelel az 1.1. kritériumnak. A nyilatkozatnak továbbá igazolnia kell a következőknek való megfelelést:

– az 1.1. kritérium a) pontjának i. alpontja: a szilikon beszállítójának fel kell tüntetnie, hogy a telephelyén milyen technikát alkalmaz, és kiegészítő adatként fényképeket vagy műszaki leírásokat kell mellékelnie,

– az 1.1. kritérium a) pontjának ii. alpontja: a nyersanyag-beszállítónak rendelkezésre kell bocsátania a telephelyen végzett pormérések eredményeit, valamint a porkibocsátás éves átlagát. Az elfogadott módszerek az EN 15267-1, EN 15267-2, EN 15267-3, EN 15267-4, EN 13284-1 és EN 13284-2 szabvány szerinti módszerek. A szilikongyártás esetében a mérésnek ki kell terjednie legalább az elemi szilícium őrlésére, tárolására és kezelésére,

– az 1.1. kritérium b) pontjának i. alpontja: a szilikon beszállítójának részletes adatokat kell szolgáltatnia a metil-kloridból, a közvetlen szintézisből és a desztillálásból származó távozó gázok feldolgozásáról,

– az 1.1. kritérium b) pontjának ii. alpontja: a nyersanyag beszállítójának a kezelt gázokkal kapcsolatban rendelkezésre kell bocsátania a PCDD-/PCDF-kibocsátások méréseinek eredményeit. Az elfogadott módszerek az EN 1948-1, EN 1948-2 és EN 1948-3 szabvány szerinti módszerek.

1.2. ***Réz és cink vízbe történő kibocsátása***

Ez a kritérium csak a szilikonokra vonatkozik.

A polidimetil-sziloxán (PDMS) előállítási szakaszából származó szennyvizet kicsapatással vagy lúgos körülmények közötti flokkulációval elő kell kezelni, majd ülepítést és szűrést kell végezni. Ez az alábbiakat foglalja magában:

a) az iszap ártalmatlanítás előtti víztelenítése; valamint

b) a szilárd fém maradékanyagok kinyerése fémvisszanyerő üzemekben.

A kezelt szennyvízben a réz koncentrációjának 0,5 mg/l alatt, míg a cink koncentrációjának 2 mg/l alatt kell lennie.

Értékelés és ellenőrzés:

A kérelmezőnek be kell nyújtania a szilikon beszállítójának nyilatkozatát arra vonatkozóan, hogy megfelel az 1.2. kritériumnak, valamint annak igazolását, hogy az üzem szennyvízkezelő rendszerén belül a kicsapatást/flokkulációt szolgáló szakaszt ülepítés követi. Ezenkívül a szilikon beszállítójának rendelkezésre kell bocsátania a kezelt szennyvíz réz- és cinktartalmára vonatkozó mérési eredményeket.

1.3. ***CO_2-kibocsátások***

Ez a kritérium csak a szilikonokra vonatkozik.

A szilikongyártásból származó CO_2-kibocsátások, beleértve a villamosenergia-termelésből származó kibocsátásokat is (függetlenül attól, hogy az energiát a gyártóüzem telephelyén vagy azon kívül termelik), 1 kg szilikonra vetítve nem haladhatják meg a 6,58 kg-t. A CO_2-kibocsátások számításakor figyelembe kell venni a szilikongyártás során használt valamennyi nem megújuló energiaforrást. Az egyes energiaforrásokból származó CO_2-kibocsátások kiszámításához az 1. táblázat szerinti kibocsátási referenciaértékeket kell használni. Szükség esetén az egyéb energiaforrásokra vonatkozó CO_2-kibocsátási tényezőket az (EU) 2018/2066 rendelet VI. melléklete tartalmazza, míg a hálózati villamos energiára vonatkozó CO_2-kibocsátási tényezőknek összhangban kell lenniük az (EU) 2019/331 felhatalmazáson alapuló rendelettel.

1. táblázat

A különböző energiaforrásokból származó CO_2-kibocsátások referenciaértékei

Tüzelőanyag	CO_2-kibocsátások	Mértékegység	Hivatkozás
Szén	94,6	g fosszilis CO_2/MJ	(EU) 2018/2066 rendelet
Nyersolaj	73,3	g fosszilis CO_2/MJ	(EU) 2018/2066 rendelet
Fűtőolaj 1.	74,1	g fosszilis CO_2/MJ	(EU) 2018/2066 rendelet
Fűtőolaj 2–5.	77,4	g fosszilis CO_2/MJ	(EU) 2018/2066 rendelet
LPG	63,1	g fosszilis CO_2/MJ	(EU) 2018/2066 rendelet
Földgáz	56,1	g fosszilis CO_2/MJ	(EU) 2018/2066 rendelet
Hálózati villamos energia	376	g fosszilis CO_2/kWh	(EU) 2019/331 rendelet

Értékelés és ellenőrzés:

A kérelmezőnek be kell nyújtania a szilikongyártásból származó CO_2-kibocsátásokra vonatkozó adatokat és részletes számításokat.

A CO_2-kibocsátási adatok kapcsán figyelembe kell venni a nyersanyaggyártás során felhasznált összes energiaforrást, beleértve a villamosenergia-termelésből származó kibocsátásokat is (függetlenül attól, hogy az energiát a gyártóüzem telephelyén vagy azon kívül termelik).

A gyártási folyamatokhoz beszerzett és felhasznált, megújuló forrásokból származó energia mennyiségét nem kell figyelembe venni a CO_2-kibocsátások kiszámításakor. A biomassza-tüzelés esetében ez azt jelenti, hogy a biomasszának meg kell felelnie az (EU) 2018/2001 irányelv idevágó fenntarthatósági és üvegházhatásúgáz-kibocsátás megtakarítására vonatkozó kritériumainak. A kérelmezőnek megfelelő dokumentumokkal kell igazolnia, hogy az üzemben ilyen típusú energiát ténylegesen használnak, illetve külső forrásból beszereztek (a szerződés másolata és a megvásárolt villamos energia megújuló részarányát feltüntető számla).

A számításoknak és/vagy az anyagmérlegeknek 12 hónapos gyártási időszakon kell alapulniuk. A számításokat évente meg kell ismételni. Új vagy felújított gyártóüzem esetében a számításokat az üzem legalább 45 egymást követő napon át tartó stabil üzemelésére kell alapozni. A számításoknak az adott időszak szempontjából reprezentatívnak kell lenniük.

A hálózati villamos energia esetében a fent megadott értéket (európai átlag) kell használni, kivéve, ha a kérelmező olyan dokumentumokat nyújt be, amelyek alapján megállapíthatók a saját villamosenergia-szolgáltatóira vonatkozó konkrét értékek (eredetigazolt villamos energiára vagy tanúsított villamos energiára vonatkozó szerződés). Ebben az esetben a kérelmező a megadott érték helyett ezt az értéket használhatja. A megfelelést alátámasztó dokumentumoknak (pl. szerződésmásolatnak) tartalmazniuk kell az átlagértéket feltüntető műszaki leírásokat.

2. kritérium A gyártással összefüggő környezetgazdálkodás

Minden olyan üzemnek, ahol a nyersanyagokat (szilikont vagy más elasztomereket) vagy a végtermékeket állítják elő, rendszerekkel kell rendelkeznie a következők végrehajtására:

a) víztakarékosság. A vízgazdálkodási rendszert dokumentálni vagy ismertetni kell, kitérve legalább a következő szempontokat érintő információkra: a vízmozgások nyomon követése; a zárt rendszerekben történő vízkeringtetés igazolása; a szennyvízképződés mérséklésével és az optimalizálási arányokkal kapcsolatos folyamatos fejlesztési célkitűzések és célértékek (ha releváns, azaz ha az üzemben használnak vizet);

b) integrált hulladékgazdálkodási terv, amely az ártalmatlanítással szemben a gyártóüzemben keletkező valamennyi hulladék esetében az ártalmatlanítástól eltérő kezelési módokat részesíti előnyben, és figyelembe veszi a hulladék megelőzését, újrafelhasználását, újrafeldolgozását, hasznosítását és végleges ártalmatlanítását magában foglaló hulladékhierarchiát. A hulladékgazdálkodási tervet dokumentálni vagy ismertetni kell, kitérve legalább a következő szempontokat érintő információkra: a különböző hulladékfrakciók szétválasztása; a nem veszélyes hulladékáramban lévő újrafeldolgozható anyagok kezelése, gyűjtése, szétválasztása és használata; anyagok egyéb felhasználásra történő visszanyerése; a veszélyes hulladék kezelése, gyűjtése, szétválasztása és ártalmatlanítása az illetékes helyi és a nemzeti szabályozó hatóságok által meghatározottak szerint; valamint a hulladék megelőzését, újrafelhasználását, újrafeldolgozását, és a nem megelőzhető hulladékfrakciók hasznosítását (beleértve az energetikai hasznosítást is) szolgáló folyamatos fejlesztési célkitűzések és célértékek;

c) az energiahatékonyság és az energiagazdálkodás optimalizálása. Az energiagazdálkodási rendszernek ki kell terjednie valamennyi energiafogyasztó berendezésre, beleértve a gépeket, a világítást, a légkondicionálást és a hűtést is. Az energiagazdálkodási rendszernek tartalmaznia kell az energiahatékonyság javítását célzó intézkedéseket, kitérve legalább a következő szempontokat érintő információkra: energiaadat-gyűjtési terv kidolgozása és végrehajtása a legfontosabb energetikai adatok azonosítása érdekében; az energiafogyasztás elemzése, amely tartalmazza az energiafogyasztó rendszerek, eljárások és létesítmények jegyzékét; a hatékonyabb energiafelhasználást célzó intézkedések meghatározása; az energiafogyasztás csökkentésével kapcsolatos folyamatos fejlesztési célkitűzések és célértékek.

Értékelés és ellenőrzés:

A kérelmezőnek be kell nyújtania 1. a nyersanyagok (szilikon vagy más elasztomerek) gyártójának, valamint 2. az újrahasználható menstruációs kelyhek gyártójának nyilatkozatát arra vonatkozóan, hogy megfelel e kritériumnak. A nyilatkozatot jelentéssel kell alátámasztani, amely részletesen ismerteti a beszállítók által az egyes érintett telephelyeken a szabványok – így az ISO 14001 és/vagy az ISO 50001 – víz- hulladék és energiatervekre vonatkozó követelményeinek betartása céljából elfogadott eljárásokat.

Ha a hulladékgazdálkodást kiszervezik, akkor e kritérium vonatkozásában az alvállalkozó megfelelőségi nyilatkozatát is be kell nyújtani.

Az uniós környezetvédelmi vezetési és hitelesítési rendszerben (EMAS) nyilvántartásba vett és/vagy az ISO 14001, ISO 50001, EN 16247 vagy ezekkel egyenértékű szabvány/rendszer szerint tanúsított kérelmezők esetében e követelmények akkor tekinthetők teljesítettnek, ha:

a) a gyártóüzem(ek) víz-, hulladék- és energiagazdálkodási terveinek integrálását dokumentálják a vállalat EMAS környezetvédelmi nyilatkozatában; vagy

b) az ISO 14001, ISO 50001, EN 16247 szabvány vagy az ezekkel egyenértékű rendszer megfelelőképpen integrálja a gyártóüzem(ek) víz-, hulladék- és energiagazdálkodási terveit.

3. kritérium A nyersanyagok hatékony felhasználása a végtermék gyártása során

E kritérium követelményei a végtermék gyártásának helyszínére vonatkoznak.

A végtermékek gyártása és csomagolása során keletkező, hulladéklerakóban elhelyezett vagy energetikai hasznosítás nélkül elégetett hulladék mennyisége nem haladhatja meg a végtermék tömegének 4 %-át.

Értékelés és ellenőrzés:

A kérelmezőnek meg kell erősítenie a fenti követelménynek való megfelelést.

A kérelmezőnek bizonyítékot kell benyújtania arról a hulladékmennyiségről, amelyet a gyártási folyamat során nem használtak fel újra vagy nem alakítottak át más anyagokká és/vagy energiává.

A kérelmezőnek ismertetnie kell a következők mindegyikét:

a) a termék és a csomagolás tömege,

b) a gyártás során keletkező összes hulladékáram, és

c) a hasznosított hulladék feldolgozására szolgáló kezelés és a hulladéklerakóban elhelyezett vagy elégetett hulladékfrakció.

A hulladéklerakóban elhelyezett vagy energetikai hasznosítás nélkül elégetett hulladék mennyiségét a keletkezett hulladék és a hasznosított (újrahasznált, újrafeldolgozott stb.) hulladék mennyisége közötti különbség alapján kell kiszámítani.

4. kritérium Tilalom vagy korlátozás hatálya alá eső anyagok

4.1. ***Az 1272/2008/EK rendeletnek megfelelően osztályozott anyagokra vonatkozó korlátozások***

Ez a kritérium a végtermékre és annak bármely alkotóelemére vonatkozik.

A 4. táblázatban foglalt eltérés hiányában a végtermék, illetve annak bármely alkotóeleme nem tartalmazhat olyan összetevőt (önállóan vagy keverékekben), amely a 2. táblázatban megadott, az 1272/2008/EK rendeletnek megfelelően meghatározott veszélyességi osztályok vagy veszélyességi kategóriák valamelyikébe tartozik, és amelyre vonatkozik a kapcsolódó figyelmeztetőmondat-kódok valamelyike.

2. táblázat

Tilalom hatálya alá eső veszélyességi osztályok, veszélyességi kategóriák és kapcsolódó figyelmeztetőmondat-kódok

Rákkeltő, mutagén vagy reprodukciót károsító anyagok	
1A. és 1B. kategória	2. kategória
H340 Genetikai károsodást okozhat.	H341 Feltehetően genetikai károsodást okoz.
H350 Rákot okozhat.	H351 Feltehetően rákot okoz.
H350i Belélegezve rákot okozhat.	-
H360F Károsíthatja a termékenységet.	H361f Feltehetően károsítja a termékenységet.
H360D Károsíthatja a születendő gyermeket.	H361d Feltehetően károsítja a születendő gyermeket.
H360FD Károsíthatja a termékenységet. Károsíthatja a születendő gyermeket.	H361fd Feltehetően károsítja a termékenységet. Feltehetően károsítja a születendő gyermeket.
H360Fd Károsíthatja a termékenységet. Feltehetően károsítja a születendő gyermeket.	H362 A szoptatott gyermeket károsíthatja.
H360Df Károsíthatja a születendő gyermeket. Feltehetően károsítja a termékenységet.	

Akut toxicitás	
1. és 2. kategória	3. kategória
H300 Lenyelve halálos.	H301 Lenyelve mérgező.
H310 Bőrrel érintkezve halálos.	H311 Bőrrel érintkezve mérgező.
H330 Belélegezve halálos.	H331 Belélegezve mérgező.
H304 Lenyelve és a légutakba kerülve halálos lehet.	EUH070 Szembe kerülve mérgező.
Specifikus célszervi toxicitás	
1. kategória	2. kategória
H370 Károsítja a szerveket.	H371 Károsíthatja a szerveket.
H372 Ismétlődő vagy hosszabb expozíció esetén károsítja a szerveket.	H373 Ismétlődő vagy hosszabb expozíció esetén károsíthatja a szerveket.
Légzőszervi és bőrszenzibilizáció	
1A. kategória	1B. kategória
H317 Allergiás bőrreakciót válthat ki.	H317 Allergiás bőrreakciót válthat ki.
H334 Belélegezve allergiás és asztmás tüneteket és nehéz légzést okozhat.	H334 Belélegezve allergiás és asztmás tüneteket és nehéz légzést okozhat.
Az emberi egészségre és a környezetre ható endokrin károsító anyagok	
1. kategória	2. kategória
EUH380: Endokrin károsító hatású lehet az embereknél.	EUH381: Feltételezhetően endokrin zavart okozhat az embereknél.
EUH430: Endokrin károsító hatású lehet a környezetben.	EUH431: Feltételezhetően endokrin zavart okozhat a környezetben.
Perzisztens, bioakkumulatív és mérgező anyagok	
PBT	vPvB
EUH440: Felhalmozódik a környezetben és az élő szervezetekben, beleértve az embereket is.	EUH441: Nagymértékben felhalmozódik a környezetben és az élő szervezetekben, beleértve az embereket is.
Perzisztens, mobilis és mérgező anyagok	
PMT	vPvM
EUH450: Tartós, diffúz szennyezést okozhat a vízkészletekben.	EUH451: Rendkívül tartós, diffúz szennyezést okozhat a vízkészletekben.

Ezenfelül a 4. táblázatban foglalt eltérés hiányában a végtermék, illetve annak bármely alkotóeleme nem tartalmazhat olyan összetevőt (önállóan vagy keverékekben) 0,010 tömegszázalék feletti koncentrációban, amely a 3. táblázatban megadott, az 1272/2008/EK rendeletnek megfelelően meghatározott veszélyességi osztályok vagy veszélyességi kategóriák valamelyikébe tartozik, és amelyre vonatkozik a kapcsolódó figyelmeztetőmondat-kódok valamelyike.

3. táblázat

Korlátozás hatálya alá eső veszélyességi osztályok, veszélyességi kategóriák és kapcsolódó figyelmeztetőmondat-kódok

A vízi környezetre veszélyes anyagok	
1. és 2. kategória	3. és 4. kategória
H400 Nagyon mérgező a vízi élővilágra.	H412 Ártalmas a vízi élővilágra, hosszan tartó károsodást okoz.
H410 Nagyon mérgező a vízi élővilágra, hosszan tartó károsodást okoz.	H413 Hosszan tartó ártalmas hatást gyakorolhat a vízi élővilágra.
H411 Mérgező a vízi élővilágra, hosszan tartó károsodást okoz.	
Az ózonrétegre veszélyes anyagok	
H420 Károsítja a közegészséget és a környezetet, mert a légkör felső rétegeiben lebontja az ózont.	

4. táblázat

Eltérések az 1272/2008/EK rendelet szerinti harmonizált osztályozás alá eső anyagokra vonatkozó korlátozásoktól

Anyag típusa	Az eltérés tárgyát képező veszélyességi osztály, veszélyességi kategória és figyelmeztetőmondat-kód	Az eltérés feltételei
A harmonizált osztályozás szerinti H304 kategóriába sorolt anyagok.	H304	A 40 °C-on 20,5 cSt alatti viszkozitású anyagok.
Titán-dioxid (nanoforma)	H351	Csak pigmentként való használat esetén. Nem használható por vagy spray formájában.

A figyelmeztetőmondat-kódok általában anyagokra vonatkoznak. Ha azonban az anyagokról nem lehetséges külön adatokat beszerezni, a keverékekre vonatkozó besorolási szabályokat kell alkalmazni.

A fenti követelmény nem vonatkozik azon anyagok vagy keverékek használatára, amelyeket a gyártási folyamat során kémiailag oly módon módosítottak, hogy azok a veszélyek, amelyek miatt az anyagot vagy keveréket az 1272/2008/EK rendelet alapján osztályozták, már nem állnak fenn.

Ez a kritérium nem vonatkozik a következőkre:

– az 1907/2006/EK rendelet 2. cikkének (2) bekezdésében meghatározott hatálya alá nem tartozó anyagok;

– az 1907/2006/EK rendelet 2. cikke (7) bekezdése b) pontjának hatálya alá tartozó anyagok; ez a pont azokat a kritériumokat állapítja meg, amelyek alapján a szóban forgó rendelet V. mellékletében szereplő anyagok mentesülnek a regisztrálási, továbbfelhasználói és értékelési követelmények alól.

Értékelés és ellenőrzés:

A kérelmezőnek aláírással ellátott nyilatkozatot kell benyújtania a 4.1. alkritériumnak való megfelelésről, és rendelkezésre kell bocsátania az alkotóelemek gyártóinak vonatkozó nyilatkozatait, az összes felhasznált vegyi anyag jegyzékét, azok biztonsági adatlapját vagy a vegyi anyag beszállítóinak nyilatkozatát, valamint minden olyan vonatkozó nyilatkozatot, amely igazolja a követelménynek való megfelelést.

A korlátozás hatálya alá eső anyagok és elkerülhetetlen szennyeződések esetében a korlátozás hatálya alá eső anyag vagy szennyeződés koncentrációját és 100 %-os feltételezett retenciós faktort kell alkalmazni a végtermékben maradó korlátozás hatálya alá eső anyag vagy szennyeződés mennyiségének becsléséhez. A vegyipari termékben legfeljebb 0,0100 tömegszázalék szennyeződés lehet jelen. Az összetevőkből ismerten felszabaduló vagy lebomló anyagok összetevőknek, nem szennyeződésnek tekintendők.

A 100 %-os retenciós faktortól való bárminemű eltérést (például az oldószer párolgásával) vagy a korlátozás hatálya alá eső szennyeződés kémiai módosítását indokolni kell.

A 4.1. alkritérium szerinti követelmény alól mentesülő anyagok esetében (lásd az 1907/2006/EK rendelet IV. és V. mellékletét) a megfelelés igazolására elegendő a kérelmező ilyen értelmű nyilatkozata.

Mivel az uniós ökocímke használatára vonatkozó egyazon engedély hatálya alá különféle, ugyanazon vegyi anyagok felhasználásával előállított termékek vagy potenciális termékek is tartozhatnak, a szennyeződés számítását elegendő az engedély hatálya alá tartozó, a kritérium szempontjából a legkedvezőtlenebb tulajdonságú termékre vagy alkotóelemre (például a korlátozás hatálya alá eső festékek ellenőrzése esetében a legnagyobb nyomtatott felülettel rendelkező termékre) nézve benyújtani.

A fenti bizonyítékokat a kérelmező szállítói láncába tartozó bármely beszállító közvetlenül is benyújthatja az illetékes testületeknek.

4.2. *Különös aggodalomra okot adó anyagok (SVHC-k)*

Ez a kritérium a végtermékre és annak bármely alkotóelemére vonatkozik.

A végtermék, illetve annak bármely alkotóeleme nem tartalmazhat olyan összetevőt (önállóan vagy keverékekben), amely megfelel az 1907/2006/EK rendelet 57. cikkében említett kritériumoknak és amelyet az említett rendelet 59. cikkében leírt eljárásnak megfelelően azonosítottak, illetve amely szerepel a különös aggodalomra okot adó anyagok jelöltlistáján.

Értékelés és ellenőrzés:

A kérelmezőnek aláírással ellátott nyilatkozatot kell benyújtania arról, hogy a végtermék, illetve annak bármely alkotóeleme nem tartalmaz különös aggodalomra okot adó anyagokat. A nyilatkozatot alá kell támasztani a végtermék és annak alkotóelemei előállításához felhasznált valamennyi beszállított vegyi anyag és anyag biztonsági adatlapjával.

A különös aggodalomra okot adó anyagnak minősülő és az 1907/2006/EK rendelet 59. cikkének bekezdése szerinti jelöltlistán szereplő vegyi anyagok jegyzékét lásd:

https://www.echa.europa.eu/candidate-list-table.

A jegyzékre az uniós ökocímke iránti kérelem benyújtásának napján érvényes állapota szerint kell hivatkozni.

A különös aggodalomra okot adó anyagként azonosított elkerülhetetlen szennyeződések esetében a szennyeződés koncentrációját és 100 %-os feltételezett retenciós faktort kell alkalmazni a végtermékben maradó különös aggodalomra okot adó anyagnak minősülő szennyeződés mennyiségének becsléséhez. A vegyipari termékben legfeljebb 0,0100 tömegszázalék szennyeződés lehet jelen. Az összetevőkből ismerten felszabaduló vagy lebomló anyagok összetevőknek, nem szennyeződésnek tekintendők.

A 100 %-os retenciós faktortól való bárminemű eltérést (például az oldószer párolgásával) és a különös aggodalomra okot adó anyagnak minősülő szennyeződés kémiai módosítását indokolni kell.

4.3. *Egyéb különleges korlátozások*

4.3.1. *Tilalom hatálya alá eső, meghatározott anyagok*

Ez a kritérium a végtermékre és annak bármely alkotóelemére vonatkozik.

A következő anyagok (önállóan vagy keverékekben) nem adhatók hozzá a végtermékben vagy annak bármely alkotóelemében használt vegyipari termékhez:

a) 5-klór-2-metil-4-izotiazolin-3-on (CMIT);

b) alkil-fenol-etoxilátok (APE-k) és egyéb alkil-fenol-származékok [1];

c) antibakteriális szerek (pl. nanoezüst és triklozán);

d) formaldehid és formaldehidet kibocsátó anyagok;

e) metil-izotiazolinon (MIT);

f) nitropézsmák és policiklusos pézsmák;

g) a szilikongyártásban katalizátorként használt szerves ónvegyületek;

h) parabének;

i) ftalátok;

j) endokrin károsító tulajdonságúként azonosított anyagok;

k) olyan anyagok, amelyek az endokrin károsító hatások szempontjából további vizsgálat tárgyát képező anyagok uniós prioritási listájának 1. vagy 2. kategóriába tartozó, az endokrin rendszert potenciálisan károsító anyagoknak minősülnek.

Értékelés és ellenőrzés:

A kérelmezőnek aláírással ellátott nyilatkozatot kell benyújtania az alkritériumnak való megfelelésről, és adott esetben mellékelnie kell a beszállítók nyilatkozatait is. Az ebben az alkritériumban felsorolt anyagok csak szennyeződésként és a vegyipari termékben 0,0100 tömegszázaléknál kisebb koncentrációban lehetnek jelen. Az összetevőkből ismerten felszabaduló vagy lebomló anyagok összetevőknek, nem szennyeződésnek tekintendők.

[Megjegyzés:

[1] Az anyag neve = „Alkil-fenol”, lásd: https://echa.europa.eu/es/advanced-search-for-chemicals.]

4.3.2. *Illatanyagok*

Ez a kritérium a végtermékre, annak bármely alkotóelemére, a különálló alkotóelemekre és a csomagolásra vonatkozik.

Illatanyagok nem adhatók hozzá sem a végtermékhez, sem annak bármely alkotóeleméhez, sem a különálló alkotóelemekhez, sem a csomagoláshoz.

Értékelés és ellenőrzés:

A kérelmezőnek aláírással ellátott nyilatkozatot kell benyújtania az alkritériumnak való megfelelésről.

4.3.3. *Festékek és színezékek*

Ez az alkritérium a végtermékre és annak bármely alkotóelemére vonatkozik. Ez a követelmény nem vonatkozik sem a különálló alkotóelemekre, sem a fogyasztói csomagolásra, sem a tájékoztató anyagokra.

Az újrahasználható menstruációs kelyhekben felhasznált színezékek és festékek mennyisége nem haladhatja meg a kehely össztömegének 2 %-át.

A színezékekben és festékekben szennyeződésként előforduló antimon, arzén, bárium, kadmium, króm, ólom, higany, szelén, primer aromás aminok és poliklórozott bifenil mennyisége nem haladhatja meg az Európa Tanács által kiadott, az élelmiszerekkel érintkezésbe kerülő műanyagokban használt színezékekről szóló AP(89)1 állásfoglalásban ([1]) megadott határértékeket.

A felhasznált színezékeknek továbbá meg kell felelniük a Német Szövetségi Kockázatértékelési Intézet (Bundesinstitut für Risikobewertung, a továbbiakban: BfR) által készített, a termékekben használt műanyag- és más polimerszínezékekről szóló IX. ajánlásnak ([2]) vagy a 817.023.21 svájci rendelet 2. mellékletének ([3]) és 10. mellékletének ([4]).

A felhasznált színezékeknek és festékeknek meg kell felelniük a 4.1. és a 4.2. alkritériumnak is.

Értékelés és ellenőrzés:

A kérelmezőnek aláírással ellátott nyilatkozatot kell benyújtania a fenti alkritériumnak való megfelelésről, és adott esetben mellékelnie kell a beszállítók nyilatkozatait is, továbbá olyan dokumentumokat kell benyújtania, amelyek biztosítják, hogy a színezékben vagy festékben található szennyeződések megfelelnek az Európa Tanács AP(89)1 állásfoglalásának, és hogy a felhasznált színezékek és festékek engedélyezettek a BfR által készített, *a termékekben használt műanyag- és más polimerszínezékekről szóló IX. ajánlással*, a 817.023.21 svájci rendelet 2. mellékletével és 10. mellékletével, vagy a BfR által készített, az *élelmiszerekkel érintkezésbe kerülő papírról és kartonról szóló XXXVI. ajánlással* összhangban.

([1]) Lásd a 16. lábjegyzetet.
([2]) Lásd a 17. lábjegyzetet.
([3]) Lásd a 18. lábjegyzetet.
([4]) Lásd a 19. lábjegyzetet.

4.3.4. *Ciklosziloxánok*

Ez az alkritérium a végtermékre és annak bármely alkotóelemére vonatkozik.

Oktametil-ciklotetrasziloxán D4 (CAS 556-67-2), dekametil-ciklopentasziloxán D5 (CAS 541-02-6) és dodekametil-ciklohexasziloxán D6 (CAS 540-97-6) nem lehet 100 ppm (0,0100 tömegszázalék) feletti koncentrációban jelen a nyersanyagként használt szilikonban. A 100 ppm-es határértéket minden anyagra külön-külön kell alkalmazni.

Értékelés és ellenőrzés:

A kérelmezőnek aláírással ellátott nyilatkozatot kell benyújtania a fenti alkritériumnak való megfelelésről, és adott esetben mellékelnie kell a beszállítók nyilatkozatait is.

5. kritérium Csomagolás

Ez a kritérium a fogyasztói csomagolásra és a gyűjtőcsomagolásra vonatkozó követelményeket határozza meg.

A gyűjtőcsomagolást kerülni kell, vagy kizárólag kartonból és/vagy papírból készülhet.

a) A csomagoláshoz használt karton és/vagy papír

A kartonból és/vagy papírból készült fogyasztói csomagolásnak legalább 40 %-ban kell újrafeldolgozott anyagot tartalmaznia.

A kartonból és/vagy papírból készült gyűjtőcsomagolásnak legalább 80 %-ban kell újrafeldolgozott anyagot tartalmaznia.

A fogyasztói csomagoláshoz és a gyűjtőcsomagoláshoz használt karton és/vagy papír fennmaradó részének (a 100 % és az újrafeldolgozott tartalom százalékos aránya közötti különbség) független harmadik fél – például az FSC vagy a PEFC – tanúsítási rendszere vagy ezekkel egyenértékű tanúsítási rendszer által kiadott, érvényes fenntartható erdőgazdálkodási tanúsítvánnyal kell rendelkeznie. A fenntartható erdőgazdálkodási tanúsítványt kiállító tanúsító szerveknek rendelkezniük kell a szóban forgó tanúsítási rendszer akkreditációjával/elismerésével.

b) A csomagoláshoz használt műanyag

– 2026. december 31-ig a műanyagból készült fogyasztói csomagolásnak legalább 20 %-ban kell újrafeldolgozott anyagot tartalmaznia.
– 2027. január 1-jétől a műanyagból készült fogyasztói csomagolásnak legalább 35 %-ban kell újrafeldolgozott anyagot tartalmaznia.

c) Újrafeldolgozhatóság

A fogyasztói csomagolás (karton és/vagy papír vagy műanyag) és a gyűjtőcsomagolás (karton és/vagy papír) újrafeldolgozható tartalmának legalább 95 tömegszázalékot kell kitennie, míg a maradék 5 %-nak az újrafeldolgozással összeegyeztethetőnek kell lennie.

d) További követelmények

– A kompozit csomagolás (akár fogyasztói csomagolás, akár gyűjtőcsomagolás esetében),a műanyagkeverékek használata, illetve a karton és/vagy papír műanyaggal vagy fémmel való bevonása nem megengedett.
– A fogyasztói csomagoláson fel kell tüntetni a fogyasztói csomagolás és a gyűjtőcsomagolás újrafeldolgozott tartalmát és újrafeldolgozhatóságát.

e) Különálló alkotóelem: zsák vagy tasak

Az újrahasználható menstruációs kelyheket 100 %-ban tanúsított, fenntartható eredetű szálakból készült újrahasználható zsákban vagy tasakban kell értékesíteni.

Értékelés és ellenőrzés:

A kérelmezőnek be kell nyújtania a következőket: 1. aláírással ellátott megfelelőségi nyilatkozat, amely feltünteti a fogyasztói csomagolás, valamint adott esetben a gyűjtőcsomagolás újrafeldolgozott tartalmának százalékos arányát; 2. megfelelőségi nyilatkozat, amely feltünteti a fogyasztói csomagolás és a gyűjtőcsomagolás újrafeldolgozhatóságát, és 3. nagy felbontású fénykép a fogyasztói csomagolásról, amelyen világosan látszanak a fogyasztói csomagolás és a gyűjtőcsomagolás újrafeldolgozott tartalmára és újrafeldolgozhatóságára vonatkozó információk.

Az illetékes testületek 2027. január 1-je után ismételten ellenőrzik a fogyasztói csomagolás újrafeldolgozottműanyag-tartalmának százalékos arányát feltüntető megfelelőségi nyilatkozatot.

A kérelmezőnek ellenőrzött számviteli dokumentumokat kell bemutatnia, amelyek igazolják, hogy a fogyasztói csomagoláshoz és a gyűjtőcsomagoláshoz felhasznált karton és/vagy papír fennmaradó része (a 100 % és az újrafeldolgozott tartalom százalékos aránya közötti különbség) a hatályos FSC-, PEFC- vagy ezekkel egyenértékű rendszerek szerint tanúsított anyagnak minősül. Az ellenőrzött számviteli dokumentumoknak az uniós ökocímke használatára vonatkozó engedély teljes időtartamára érvényesnek kell lenniük. Az illetékes testületek 12 hónappal az engedély odaítélését követően ismételten ellenőrzik a számviteli dokumentumokat.

Az újrafeldolgozott tartalmat az EN 45557 vagy az ISO 14021 szabványnak megfelelően, az újrafeldolgozhatóságot pedig az EN 13430 vagy az ISO 18604 szabványnak megfelelően kell ellenőrizni.

A csomagolásban található újrafeldolgozottműanyag-tartalomnak meg kell felelnie a felügyeleti láncra vonatkozó valamely szabványnak, például az ISO 22095 vagy az EN 15343 szabványnak. Egyenértékű módszerek akkor fogadhatók el, ha azokat harmadik fél egyenértékűnek tekinti, továbbá mellékelni kell az e követelménynek való megfelelést igazoló részletes magyarázatokat és a kapcsolódó igazoló dokumentumokat. Az újrafeldolgozott anyag beszerzését igazoló számlákat is be kell nyújtani.

Ezenkívül a csomagolás újrafeldolgozhatóságának (újrafeldolgozásra való rendelkezésre állás és újrafeldolgozással való összeegyeztethetőség) vizsgálata során a szabványos vizsgálati előírásoknak megfelelően kell eljárni. A karton- és/vagy papírcsomagolás újrafeldolgozhatóságát újrapépesíthetőségi vizsgálattal kell értékelni, és ebben az esetben a kérelmezőnek a PTS-RH 021 módszer, az ATICELCA 501 értékelési rendszer vagy ezekkel egyenértékű, az illetékes testület által elfogadott standard módszer alapján készült vizsgálati jegyzőkönyv(ek) eredményeivel alátámasztva kell igazolnia a karton- és papírcsomagolás újrapépesíthetőségét. A műanyagcsomagolás esetében az elkülönítésen vagy ellenőrzött keverésen alapuló rendszerek – például a RecyClass rendszer – tanúsításai is elfogadhatók független harmadik fél által kiadott tanúsításként. Egyenértékű vizsgálati módszerek akkor fogadhatók el, ha azokat harmadik fél egyenértékűnek tekinti.

Ezenfelül a kérelmezőnek megfelelőségi nyilatkozatot kell benyújtania, amelyet az újrahasználható zsákra vagy tasakra vonatkozó, független tanúsító által tanúsított, érvényes felügyeletilánc-tanúsítvánnyal kell alátámasztani. Az FSC-, a PEFC-, az OEKO-TEX-, a GOTS-, illetve az ezekkel egyenértékű tanúsítási rendszereket el kell fogadni független harmadik fél általi tanúsításként.

6. kritérium A termék és a csomagolás ártalmatlanítására vonatkozó iránymutatás

A fogyasztói csomagolásnak iránymutatást kell tartalmaznia a fogyasztói csomagolás, a gyűjtőcsomagolás (ha van ilyen), a különálló alkotóelemek és a használt termék ártalmatlanítása tekintetében. A fogyasztói csomagoláson szöveggel vagy vizuális szimbólumokkal fel kell tüntetni a következőket:

a) a fogyasztói csomagolást, a gyűjtőcsomagolást (ha van ilyen), a különálló alkotóelemeket és a kelyhet tilos a WC-be dobni, és

b) a fogyasztói csomagolás, a gyűjtőcsomagolás (ha van ilyen), a különálló alkotóelemek és életciklusa végén a kehely helyes ártalmatlanításának módja.

Értékelés és ellenőrzés:

A kérelmezőnek olyan nagy felbontású fényképet kell benyújtania a fogyasztói csomagolásról, amelyen világosan látszanak az ártalmatlanítással kapcsolatos információk.

7. kritérium Tájékoztatás a termék használatáról

A termékhez használati utasítást kell mellékelni. A gyártónak gondoskodnia kell arról, hogy a felhasználó legalább a következő információkat megkapja:

a) A megfelelő méretű kehely kiválasztása. Ezt az információt úgy kell feltüntetni, hogy a felhasználó még a vásárlás előtt hozzáférhessen (pl. a fogyasztói csomagoláson).

b) A kehely megfelelő használata a szivárgás és/vagy a kényelmetlenség elkerülése érdekében.

c) Mennyi ideig viselhető a kehely kiürítés előtt. A viselés maximális időtartamára vonatkozó információkat vizsgálati tanulmányokkal kell alátámasztani. Ezt az információt jól látható módon, például logóval vagy félkövér betűkkel kell mind a csomagoláson, mind pedig a használati utasításon feltüntetni.

d) A kehely használat előtti és utáni tisztítása egyazon menstruációs időszak alatt. Meg kell adni legalább a kézmosás jelentőségével, a kifőzéssel (szükséges-e, és ha igen, mennyi ideig), a vízzel (meleg/hideg), a szappannal (használható-e, és ha igen, milyen mennyiségben) és a tisztítás időtartamával kapcsolatos információkat. Ezeket az információkat vizsgálati tanulmányokkal kell alátámasztani.

e) A kehely tisztítása és tárolása a menstruációs időszakok között. Meg kell adni legalább a kézmosás jelentőségével, a kifőzés jelentőségével (beleértve annak időtartamát), a vízzel (meleg/hideg), a szappannal (használható-e, és ha igen, milyen mennyiségben) és a tisztítás időtartamával kapcsolatos információkat. Ezeket az információkat vizsgálati tanulmányokkal kell alátámasztani.

f) A kehely élettartama (meddig használható). Ezenkívül fel kell tüntetni azt az állítást, hogy a kehely esetleges elszíneződése nem befolyásolja annak élettartamát és működését.

g) Tájékoztatást kell nyújtani a toxikus sokk szindróma kialakulásának kockázatáról.

Értékelés és ellenőrzés:

A kérelmezőnek be kell nyújtania a tájékoztató anyagok/terméktájékoztató egy-egy példányát és adott esetben a kehely felhasználóknak szóló információkat feltüntető csomagolását. A kérelmezőnek be kell nyújtania a fenti követelményeket alátámasztó releváns vizsgálatokat/tanulmányokat – pl. biológiai kockázatértékeléseket vagy toxikológiai tanulmányokat – is.

8. kritérium Használatra való alkalmasság és termékminőség

A végtermék hatékonyságának/minőségének kielégítőnek és legalább a már forgalomban lévő termékekével egyenértékűnek kell lennie.

A használatra való alkalmasságot az 5. táblázatban feltüntetett jellemzők és paraméterek szerint kell vizsgálni. Amennyiben megállapítottak teljesítményküszöböket, ezeket el kell érni.

A használatra való alkalmasságot az újrahasználható menstruációs kelyhek gyártásához használt anyagok biokompatibilitására vonatkozó hivatkozott technikai vizsgálatokkal kell vizsgálni. A biokompatibilitás-vizsgálatnak a citotoxicitás, a pirogenitás, a szenzibilizáció, a bőrirritáció és az implantáció (90 nap) biológiai értékelésére kell irányulnia.

5. táblázat

A vizsgálandó termék használatra való alkalmasságát leíró jellemzők és paraméterek

Jellemzők		Előírt vizsgálati eljárás (teljesítményküszöb)
Fogyasztói vizsgálatok	U1. Szivárgás elleni védelem	Fogyasztói vizsgálat (a terméket tesztelő fogyasztók 80 %-a kielégítőnek ítéli a teljesítményt)
	U2. Illeszkedés és kényelem	
	U3. Összteljesítmény	
Technikai vizsgálatok	T1. Biokompatibilitás	A citotoxicitás, a pirogenitás, a szenzibilizáció, a bőrirritáció és az implantáció (90 nap) tekintetében végzett vizsgálatok alapján nincsenek releváns, az ISO 10993 szabvány szerinti biológiai hatások. Alternatív megoldásként az USP VI. osztály szerinti szabványnak (akut szisztémás toxicitás, intradermális toxicitás és implantációs vizsgálat) való megfelelés is igazolható.

Értékelés és ellenőrzés:

Vizsgálati jegyzőkönyvet kell benyújtani, amely ismerteti a vizsgálati módszereket, a vizsgálati eredményeket és a felhasznált adatokat. A vizsgálatokat olyan laboratóriumok végezhetik, amelyek minőségbiztosítási rendszer tanúsításával rendelkeznek.

A fogyasztói vizsgálatokat az uniós ökocímkére pályázó, adott termékeken kell elvégezni. Ha azonban bizonyítható, hogy a termékek teljesítménye azonos, elegendő csak egy méretet vagy termékcsoportonként különböző méretek reprezentatív keverékét megvizsgálni.

Az uniós ökocímkére pályázó újrahasználható menstruációs kelyhek gyártásához felhasznált anyag(ok)on technikai vizsgálatokat kell végezni. Ha azonban bizonyítható, hogy egyazon anyag felhasználásával többféle újrahasználható menstruációs kelyhet gyártanak, a szóban forgó anyagot elegendő csak egy alkalommal vizsgálni. Magukat az újrahasználható menstruációs kelyheket nem kell technikai vizsgálatnak alávetni, csak a kelyhek gyártásához használt anyagokat (ezek közé tartoznak a felhasznált szilikonok, a keresztkötésű szilikon-elasztomerek, más elasztomerek, a színezőanyagok és bármely egyéb anyag).

Különösen ügyelni kell az anyagok és a termékek mintavételére, szállítására és tárolására annak érdekében, hogy az eredmények reprodukálhatók legyenek. Javasolt elkerülni a termékek azonosíthatatlanná tételét vagy átcsomagolását semleges csomagolásba annak érdekében, hogy a termék és/vagy a csomagolás teljesítménye ne módosuljon, kivéve, ha a módosulás kizárható.

A vizsgálatokra vonatkozó információkat – az adatok bizalmas kezelésének tiszteletben tartása mellett – az illetékes testületek rendelkezésére kell bocsátani. A vizsgálatok eredményeit közérthetően kell ismertetni, és az adatfelhasználó számára könnyen érthető kifejezésekkel, mértékegységekkel és szimbólumokkal kell bemutatni. Ennek során az alábbi elemeket kell meghatározni: a vizsgálatok helye és időpontja; a vizsgált anyagok kiválasztásához alkalmazott kritériumok és a reprezentativitásuk; a kiválasztott vizsgálati jellemzők és adott esetben bizonyos jellemzők figyelmen kívül hagyásának okai; az alkalmazott vizsgálati módszerek és adott esetben korlátaik. A vizsgálatok eredményeinek felhasználását illetően egyértelmű iránymutatást kell adni.

További iránymutatások a fogyasztói vizsgálatokhoz:

– A mintavételnek, a vizsgálat megtervezésének, a tesztelők kiválasztásának és a vizsgálati eredmények kiértékelésének meg kell felelniük a standard statisztikai eljárásoknak (AFNOR Q 34-019, ASTM E1958-07e1 vagy ezekkel egyenértékű módszer).

– Minden terméket kérdőív alapján kell értékelni. A vizsgálatnak legkevesebb 72 óráig, amennyiben lehetséges, egy hétig kell tartania, és a termék szokásos alkalmazási feltételei között kell megvalósulnia.

– A tesztelők ajánlott száma legalább 30 fő. A felmérésben részt vevő összes személy a vizsgált termék meghatározott típusának/méretének tényleges felhasználója.

– A vizsgálatban részt vevő személyeknek reprezentálniuk kell a piacon jelenlevő fogyasztók különböző csoportjainak arányait. Az életkort és az országot egyértelműen meg kell adni.

– Beteg vagy krónikus betegségben szenvedő személyek nem vehetnek részt a vizsgálatban. Azokat az eseteket, amikor a tesztelő személy megbetegszik a fogyasztói vizsgálat során, fel kell tüntetni a kérdőíven, továbbá válaszai nem vehetők figyelembe a kiértékelésnél.

– A fogyasztói vizsgálatok (szivárgásvédelem, illeszkedés és kényelem, valamint összteljesítmény) során a terméket vizsgáló fogyasztók 80 %-ának kielégítőnek kell minősítenie a teljesítményt, ami azt jelenti, hogy a fogyasztó 60 pont felettinek értékeli a terméket (1–100-ig terjedő pontozási skálán). Alternatívaként a terméket vizsgáló fogyasztók 80 %-ának kell a terméket jónak, illetve nagyon jónak értékelnie (öt minősítési fokozat esetében: nagyon gyenge, gyenge, átlagos, jó, nagyon jó).

– Az eredményeket a fogyasztói vizsgálat befejezését követően statisztikailag ki kell értékelni.

– Ismertetni kell azokat a külső tényezőket, mint például márkázás, piaci részesedés és reklám, amelyek hatással lehetnek a termékek vélt teljesítményére.

A technikai vizsgálatok további követelményei:

– Amennyire lehetséges, a vizsgálatoknak termékre szabott, megismételhető és szigorú módszereken kell alapulniuk.

– A technikai vizsgálatokat az ISO 10993 szabványsorozattal vagy az USP VI. osztály szerinti szabvánnyal összhangban kell elvégezni.

– El kell fogadni azokat a vizsgálati módszereket is, amelyek hatóköre és követelményei egyenértékűeknek tekinthetők a megnevezett nemzeti és nemzetközi szabványokéival, és amelyek egyenértékűségét független harmadik fél megerősítette.

A kérelem értékeléssel és ellenőrzéssel foglalkozó részében megadott információknak megfelelően be kell nyújtani a termék tömegére, méreteire és tervezési sajátosságaira vonatkozó leírást.

9. kritérium Vállalati társadalmi felelősségvállalás a munkaügyi szempontok figyelembevételével

Ez a kritérium az újrahasználható menstruációs kehely mint végtermék gyártási helyszínére vonatkozó követelményeket határozza meg.

Tekintettel a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet (ILO) multinacionális vállalatokra és a szociális politikára vonatkozó elvekről szóló háromoldalú nyilatkozatára ([5]), az ENSZ Globális Megállapodására (2. pillér) ([6]), az üzleti vállalkozások emberi jogi felelősségére vonatkozó ENSZ-irányelvekre ([7]), valamint az OECD multinacionális vállalatokra vonatkozó iránymutatására ([8]), a kérelmezőnek harmadik fel által kiadott, helyszíni ellenőrzésekkel alátámasztott igazolást kell benyújtania arra vonatkozóan, hogy a termék végső összeállítását végző üzemben tiszteletben tartották az említett nemzetközi dokumentumokban, valamint az alábbi kiegészítő rendelkezésekben foglalt, alkalmazandó elveket.

([5]) Lásd a 21. lábjegyzetet.
([6]) Lásd a 22. lábjegyzetet.
([7]) Lásd a 23. lábjegyzetet.
([8]) Lásd a 24. lábjegyzetet.

Az ILO alapegyezményei:

a) Gyermekmunka:

- a foglalkoztatás alsó korhatáráról szóló, 1973. évi 138. számú egyezmény
- a gyermekmunka legrosszabb formáiról szóló, 1999. évi 182. számú egyezmény

b) Kényszermunka:

- a kényszermunkáról szóló, 1930. évi 29. számú egyezmény és a kényszermunkáról szóló egyezmény 2014. évi jegyzőkönyve
- a kényszermunka felszámolásáról szóló, 1957. évi 105. számú egyezmény

c) Az egyesülés szabadsága és a kollektív tárgyaláshoz való jog:

- az egyesülési szabadság és a szervezkedési jog védelméről szóló, 1948. évi 87. számú egyezmény
- a szervezkedési és a kollektív tárgyalási jogról szóló, 1949. évi 98. számú egyezmény

d) Megkülönböztetés:

- az egyenlő értékű munka esetén egyenlő díjazásáról szóló, 1951. évi 100. számú egyezmény
- a foglalkoztatásból és a foglalkozásból eredő hátrányos megkülönböztetésről szóló, 1958. évi 111. számú egyezmény

Kiegészítő rendelkezések:

e) Munkaidő:

- a munkaidőről (ipar) szóló, 1919. évi 1. számú egyezmény
- a heti pihenőnapról (ipar) szóló, 1921. évi 14. számú egyezmény

f) Díjazás:

- a legkisebb munkabérek megállapítására vonatkozó eljárásról szóló, 1970. évi 131. számú egyezmény
- a fizetett éves szabadságról szóló, 1970. évi 132. számú egyezmény (módosított)
- Létminimum: A kérelmezőnek biztosítania kell, hogy a szokásos (48 órát meg nem haladó) munkahéten fizetett bérek (az adók, jutalmak, juttatások és túlórabérek nélkül) elegendőek legyenek a munkavállaló és egy négyfős család alapvető szükségleteinek (lakhatás, energia, táplálkozás, ruházat, egészségügyi ellátás, oktatás, ivóvíz, gyermekgondozás és közlekedés) kielégítéséhez, valamint bizonyos diszkrecionális jövedelem biztosításához. Ennek ellenőrzése az SA8000 szociális szabvány ([9]) javadalmazásra vonatkozó útmutatása alapján történik.

g) Egészség és biztonság:

- a vegyi anyagok biztonságos munkahelyi használatáról szóló, 1981. évi 170. számú egyezmény
- a munkavállalók biztonságáról és egészségvédelméről szóló, 1990. évi 155. számú egyezmény
- a munkakörnyezetről (levegőszennyezés, zaj és rezgés) szóló, 1977. évi 148. számú egyezmény

h) Szociális védelem és társadalmi befogadás:

- az orvosi ellátásról és a táppénzről szóló, 1969. évi 130. számú egyezmény
- a társadalombiztosítás minimális normáiról szóló, 1952. évi 102. számú egyezmény
- az üzemi balesetek esetén járó ellátásokról szóló, 1964. évi 121. számú egyezmény
- az egyenlő elbírálásról (baleseti kártérítés) szóló, 1925. évi 19. számú egyezmény
- az anyaság védelméről szóló, 2000. évi 183. számú egyezmény

i) Méltányos elbocsátás:

- a munkaviszony megszüntetéséről szóló, 1982. évi 158. számú egyezmény

Az egyesülési szabadságot és a kollektív tárgyaláshoz való jogot törvényileg korlátozó helyeken a vállalkozás nem korlátozhatja a munkavállalókat abban, hogy alternatív mechanizmusokat dolgozzanak ki sérelmeik kifejezésére és jogaik védelmére a munkafeltételek és a foglalkoztatási feltételek tekintetében, és elismeri azokat a legitim munkavállalói szervezeteket, amelyekkel a munkahelyi kérdésekről párbeszédet tud folytatni.

([9]) Lásd a 25. lábjegyzetet.

Az ellenőrzési folyamat kiterjed a külső, ágazatfüggetlen szervezetekkel és érdekeltekkel folytatott konzultációkra a gyártóhelyek közelében, beleértve a szakszervezeteket, a közösségi szervezeteket, a civil szervezeteket és a munkaügyi szakértőket. Érdemi konzultációt kell folytatni két különböző alcsoport legalább két érdekelt felével. Azokon a helyszíneken, ahol a nemzeti jog nem tudja biztosítani, hogy a vállalati társadalmi felelősségvállalás megfeleljen a fent említett nemzetközi egyezményeknek, az ellenőrzési folyamat részeként harmadik félnek kell helyszíni ellenőrzéseket lefolytatnia, amelyek ágazatfüggetlen értékelők által végzett, előre be nem jelentett helyszíni ellenőrzéseket is magukban foglalnak.

Annak érdekében, hogy az érdeklődő fogyasztók hozzáférjenek a teljesítményt bizonyító adatokhoz, az uniós ökocímke használatára vonatkozó engedély érvényességi ideje alatt a kérelmezőnek az interneten közzé kell tennie az ellenőrzések összesített eredményeit és főbb megállapításait (ideértve a következőkre vonatkozó részleteket: a) hányszor és milyen súlyos mértékben került sor az egyes munkavállalói jogok és munkahelyi egészségvédelmi és biztonsági előírások megsértésére; b) jogorvoslati stratégia – ahol a jogorvoslat magában foglalja az üzleti vállalkozások emberi jogi felelősségére vonatkozó ENSZ-irányelvek koncepciója szerinti megelőzést; c) az érdekelt felekkel folytatott konzultáció során felárt ismétlődő jogsértések alapvető okainak értékelése – kivel konzultáltak, milyen kérdések merültek fel, ez hogyan befolyásolta a korrekciós intézkedési tervet).

Értékelés és ellenőrzés:

A kérelmezőnek igazolnia kell az e követelményeknek való megfelelést, ehhez be kell nyújtania a fent meghatározott rendelkezésekkel összhangban lévő magatartási kódexe legfrissebb változatát, minden egyes, végterméket összeállító üzem igazoló ellenőrzési jelentését azon modell(ek) tekintetében, amely(ek)re ökocímkét kérvényez, valamint egy olyan internetes hivatkozást, ahol megtalálhatók a közzétett eredmények és megállapítások.

A harmadik felek által végzett helyszíni ellenőrzéseket olyan ellenőröknek kell lebonyolítaniuk, akik rendelkeznek az annak értékeléséhez szükséges képesítéssel, hogy az ágazati gyártóüzemek megfelelnek-e a szociális normáknak és a magatartási kódexeknek, azokban az országokban pedig, amelyek ratifikálták az ILO 1947. évi 81. számú, az iparban és a kereskedelemben a munkaügyi ellenőrzésről szóló egyezményét, és ahol az ILO felügyelet szerint a nemzeti munkaügyi felügyeleti rendszer hatékony ([10]), valamint a munkaügyi felügyeleti rendszerek hatálya kiterjed a fentebb felsorolt területekre ([11]), közigazgatási szerv által kijelölt munkaügyi felügyelőknek kell ellátniuk ezt a feladatot.

Az ILO felsorolt alapegyezményei alkalmazandó elveinek, valamint a munkaidőre, a díjazásra, az egészségre és a biztonságra, továbbá a külső érdekeltekkel folytatott konzultációkra vonatkozó kiegészítő rendelkezéseknek való megfelelést ellenőrző, harmadik felek által alkalmazott rendszerekből vagy ellenőrzési folyamatokból származó érvényes tanúsítványok is elfogadhatók. E tanúsítványok a kérelem benyújtásának napján nem lehetnek 12 hónapnál régebbiek.

10. kritérium Az uniós ökocímkén feltüntetett információ

Az uniós ökocímke logója elhelyezhető a termék fogyasztói csomagolásán. A választható szövegmezős címke használata esetén a címkének a következő három állítást kell tartalmaznia:

– „A környezetre gyakorolt hatás csökkentését szem előtt tartva tervezték”,

– „Megfelel a káros anyagokra vonatkozó szigorú követelményeknek”,

– „Igazolt teljesítmény”.

A kérelmezőnek követnie kell az uniós ökocímke logójának használatáról szóló iránymutatásban szereplő, a logó használatára vonatkozó utasításokat:

https://ec.europa.eu/environment/ecolabel/documents/logo_guidelines.pdf

Értékelés és ellenőrzés:

A kérelmezőnek nyilatkozatot kell benyújtania az e követelménynek való megfelelésről, mellékelve a termék fogyasztói csomagolásáról készült nagy felbontású fényképet, amelyen világosan látszik a címke, a nyilvántartási szám/az engedélyszám, valamint adott esetben a címkével együtt megjeleníthető minden állítás.

([10]) Lásd a 21. lábjegyzetet.
([11]) Lásd a 21. lábjegyzetet.

A BIZOTTSÁG (EU) 2023/1810 HATÁROZATA

(2023. szeptember 19.)

kerékpárok előállítása során felhasznált egyes anyagokra vagy alkatrészekre vonatkozóan, az (EU) 2015/2446 felhatalmazáson alapuló rendelet 56. cikkének (1) bekezdésével összhangban, az említett rendelet szerinti általános preferenciarendszer keretében alkalmazott származási szabályok tekintetében Kambodzsa és Vietnám között alkalmazandó kiterjesztett kumulációra irányuló kérelemről

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az Uniós Vámkódex létrehozásáról szóló, 2013. október 9-i 952/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([1]) és különösen annak 64. cikke (3) bekezdésére,

tekintettel a 952/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek az Uniós Vámkódex egyes rendelkezéseire vonatkozó részletes szabályok tekintetében történő kiegészítéséről szóló, 2015. július 28-i (EU) 2015/2446 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendeletre ([2]) és a különösen annak 56. cikkére,

mivel:

(1) Az (EU) 2015/2446 felhatalmazáson alapuló rendelet 56. cikkének (1) bekezdése úgy rendelkezik, hogy az Európai Unió általános preferenciarendszerének (a továbbiakban: GSP-rendszer) kedvezményezett országai kérelmezhetik a kiterjesztett kumulációt olyan országgal, amellyel az Uniónak az Általános Vám- és Kereskedelmi Egyezmény (GATT) XXIV. cikke értelmében szabadkereskedelmi megállapodása áll fenn.

(2) Az (EU) 2015/2446 felhatalmazáson alapuló rendelet 56. cikkének (1) és (2) bekezdése meghatározza azokat a feltételeket, amelyek mellett a GSP-rendszer kedvezményezett országai kiterjesztett kumuláció keretében felhasználhatnak olyan országból származó anyagokat, amellyel az Uniónak a hatályos GATT XXIV. cikke értelmében szabadkereskedelmi megállapodása áll fenn. Az 56. cikk (1) bekezdése úgy rendelkezik, hogy az említett kumuláció csak akkor alkalmazható, ha a kiterjesztett kumulációban részt vevő országok vállalták, hogy megfelelnek a GSP-rendszerben foglalt származási szabályoknak, az EU–Vietnám szabadkereskedelmi megállapodásban meghatározott származási szabályoknak, valamint a származási szabályok végrehajtására vonatkozó valamennyi egyéb rendelkezésnek, továbbá az e szabályok helyes végrehajtásának biztosításához szükséges mértékben igazgatási együttműködést folytatnak mind az Unióval, mind egymással.

(3) A Bizottságnak saját belső eljárásai szerint kell határozatot hoznia az ilyen kérelmekről.

(4) Kambodzsa 2022. december 2-án kelt levelében az (EU) 2015/2446 felhatalmazáson alapuló rendelet 56. cikkének (1) bekezdése alapján kérelmet nyújtott be a Kambodzsa és Vietnám közötti kiterjesztett kumuláció iránt. A kérelem a Kambodzsából származó, a Harmonizált Rendszer (HR) 87.11, 87.12 és 95.03 vámtarifaszáma alá tartozó, az Európai Unióba a GSP-rendszer preferenciális vámtételei alapján történő kivitelre szánt kerékpárok előállításához felhasznált, Vietnámból származó egyes anyagokra vagy alkatrészekre vonatkozik.

(5) Kérelmének alátámasztására Kambodzsa emlékeztetett arra, hogy mivel Vietnámot 2023. január 1-jétől törölték a GSP-rendszer szerinti általános előírás kedvezményezett országainak listájáról, a kerékpárok gyártásához felhasznált vietnámi anyagok vagy alkatrészek nem származónak minősülnek, és ennek következtében a kambodzsai kerékpárgyártók nem élvezhetik az uniós piachoz való vámmentes hozzáférés előnyeit. Ugyanakkor a gazdaság diverzifikálása érdekében, valamint azért, hogy a kambodzsai kerékpárágazat ezután is több ezer ember számára

([1]) HL L 269., 2013.10.10., 1. o.
([2]) HL L 343., 2015.12.29., 1. o.

foglalkoztatást és megélhetést biztosítson, továbbra is lehetővé kell tenni az (EU) 2015/2446 felhatalmazáson alapuló rendelet 56. cikkének (1) bekezdésében előírt kiterjesztett kumuláció keretében történő hozzáférést a kerékpárok előállításához felhasznált, Vietnámból származó bizonyos anyagokhoz vagy alkatrészekhez.

(6) A kérelemmel benyújtásával egyidejűleg Kambodzsa és Vietnám között létrejött az (EU) 2015/2446 felhatalmazáson alapuló rendelet 56. cikke (1) bekezdésének a) pontja szerinti igazgatási együttműködés folytatására vonatkozó közös vállalkozás, amelynek célja egyrészt a kerékpárok Kambodzsában történő előállításához felhasználandó vietnámi származó anyagokra vonatkozó, az EU–Vietnám szabadkereskedelmi megállapodás és a GSP-rendszer szerinti származási szabályoknak való megfelelés biztosítása a Kambodzsa által az Unióba exportált termékek tekintetében, másrészt az igazgatási együttműködés biztosítása mind az Unióval, mind egymás között.

(7) A fent említett közös vállalkozás mellékletei tartalmazzák a kiterjesztett kumuláció által érintett, Vietnámból származó, kerékpárok előállítása során felhasznált, a HR 32., 38., 39., 40., 48., 49., 73., 74., 76., 83., 85. és 87. árucsoportba tartozó anyagok vagy alkatrészek jegyzékét, valamint a származási igazolás kiadásáért és ellenőrzéséért felelős kambodzsai és vietnámi kormányzati hatóságok címeit és elérhetőségeit.

(8) A Bizottság megvizsgálta Kambodzsa kérelmét, beleértve a Kambodzsa és Vietnám közötti igazgatási együttműködésre vonatkozó közös vállalkozást és annak mellékleteit, és arra a következtetésre jutott, hogy azon anyagok vagy alkatrészek tekintetében, amelyek Vietnámból származóak és kerékpárok Kambodzsában történő gyártásához és a GSP-rendszer keretében az Unióba irányuló exportjához származó anyagként felhasználhatóak, teljesülnek a kiterjesztett kumuláció megadásának feltételei. Kambodzsa jelenleg a 978/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet ([3]) 2. cikkének d) pontja értelmében vett GSP-kedvezményezett ország. Továbbá a kerékpárok nem szerepelnek azon termékek jegyzékében, amelyek tekintetében a GSP-rendelet 1. cikke (2) bekezdése 1. pontjának a) alpontjában említett általános előírás alapján Kambodzsának nyújtott tarifális preferenciákat az (EU) 2020/550 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet ([4]) ideiglenesen visszavonta.

(9) A fentiek fényében Kambodzsa számára lehetővé kell tenni, hogy kiterjesztett kumulációt alkalmazzon a 87.11, 87.12 HR-vámtarifaszám alá tartozó kerékpárok előállításához felhasznált, a HR 32., 38., 39., 40., 48., 49., 73., 74., 76., 83., 85. és 87. árucsoportja alá tartozó egyes anyagokra és alkatrészekre. Mindazonáltal, mivel a 95.03 vámtarifaszám alá tartozó kérelmezett termékek már vámmentesek, a 95.03 vámtarifaszám nem tartozik e határozat hatálya alá.

(10) A kumuláció alkalmazásával előállított termékekre vonatkozóan kiállított származásmegjelölő nyilatkozatoknak külön utalást kell tartalmazniuk annak azonosítására, amikor az (EU) 2015/2447 bizottsági végrehajtási rendelet ([5]) 22–07. mellékletével összhangban kumuláció alkalmazására kerül sor.

(11) Az e határozattal engedélyezett kumulációt a 978/2012/EU rendelet 43. cikkének (3) bekezdésében meghatározott időpontig kell alkalmazni.

(12) Az Európai Bizottság e határozattal összhangban figyelemmel kíséri a kumulációból származó behozatal alakulását,

([3]) Az Európai Parlament és a Tanács 978/2012/EU rendelete (2012. október 25.) az általános tarifális preferenciák rendszerének alkalmazásáról és a 732/2008/EK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 303., 2012.10.31., 1. o.).

([4]) A Bizottság (EU) 2020/550 felhatalmazáson alapuló rendelete (2020. február 12.) a 978/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet II. és IV. mellékletének a Kambodzsai Királyságból származó egyes termékek vonatkozásában a 978/2012/EU rendelet 1. cikkének (2) bekezdésében említett előírások ideiglenes visszavonása tekintetében való módosításáról (HL L 127., 2020.4.22., 1. o.).

([5]) A Bizottság (EU) 2015/2447 végrehajtási rendelete (2015. november 24.) az Uniós Vámkódex létrehozásáról szóló 952/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet egyes rendelkezéseinek végrehajtására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 343., 2015.12.29., 558. o.).

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Kambodzsa jogosult az (EU) 2015/2446 felhatalmazáson alapuló rendelet 56. cikkének (1) bekezdésével összhangban származással kapcsolatos kiterjesztett kumulációt alkalmazni az EU-Vietnám szabadkereskedelmi megállapodás 1. jegyzőkönyvének II. mellékletével összhangban a Vietnámból származó és az I. mellékletben felsorolt, kerékpárok előállítása során felhasznált anyagokra vagy alkatrészekre vonatkozóan, hogy a II. mellékletben felsorolt kerékpárokat gyárthassa és a GSP-rendszer kedvezményes vámtarifája alapján az Unióba exportálhassa, feltéve, hogy a termék Unióba történő kivitelének időpontjában Kambodzsa a 978/2012/EU rendelet 2. cikkének d) pontja értelmében GSP-kedvezményezett országnak számít és szóban forgó rendelet 1. cikke (2) bekezdésében említett, a II. mellékletben felsorolt kerékpárokra vonatkozó preferenciális rendelkezéseket nem vonták vissza ideiglenesen a 978/2012/EU rendelet 19. cikkével összhangban, valamint az (EU) 2015/2446 felhatalmazáson alapuló rendelet II. címe 1. fejezete 2. szakaszának 2. alszakaszában meghatározott származási szabályok alkalmazandók.

2. cikk

A kambodzsai exportőrök által az 1. cikkben említett termékekre vonatkozóan kiállított származásmegjelölő nyilatkozatokban az (EU) 2015/2447 végrehajtási rendelet 22-07. mellékletében szereplő származási kritérium tekintetében a (6d) lábjegyzet szerint megjelölt helyre az „extended cumulation with Vietnam” (kiterjesztett kumuláció Vietnámmal) szövegrészt kell beilleszteni.

3. cikk

Kambodzsa illetékes hatóságai minden naptári negyedévet követő hónap végéig negyedéves jelentést küldenek a Bizottságnak az 1. cikkben említett kumuláció alkalmazásáról. Ez a jelentés tartalmazza az 1. cikkben említett termékekre vonatkozóan az utolsó időszakban kiállított származásmegjelölő nyilatkozatok és a REX-számukkal azonosított érintett exportőrök jegyzékét, a kerékpárok előállításához felhasznált, Vietnámból származó anyagok vagy alkatrészek mennyiségét és HR-vámtarifaszámát, valamint az Unióba exportált kerékpárok mennyiségét.

4. cikk

Az 1. cikkben említett kumuláció keretében előállított termékek a 978/2012/EU rendelet 43. cikkének (3) bekezdésében meghatározott időpontig a szóban forgó rendelet 1. cikke (2) bekezdése 1. pontjának a) alpontjában említett általános előírás hatálya alá tartoznak az Unióba történő behozatalkor.

5. cikk

Ez a határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetésének napján lép hatályba.

Kelt Brüsszelben, 2023. szeptember 19-én.

a Bizottság részéről
az elnök
Ursula VON DER LEYEN

I. MELLÉKLET

Az EU-Vietnám szabadkereskedelmi megállapodás 1. jegyzőkönyvében megállapított szabályok szerint Vietnámból származó anyagok vagy alkatrészek, amelyekre a kerékpárok Kambodzsában történő gyártása során kiterjesztett kumuláció alkalmazandó

HR2022-kód	Árumegnevezés
3208 90	- Egyéb
3209 90	- Egyéb
3814 00	- Máshol nem említett szerves oldószerkeverékek és hígítók; elkészített lakk- vagy festékeltávolítók
3923 50	- Dugó, fedő, kupak és hasonló lezáró
3923 90	- Egyéb
4011 50	- Kerékpárhoz
4012 90	- Egyéb
4013 20	- Kerékpárhoz
4016 99	- - Egyéb
4819 10	- Doboz, láda és tok hullámpapírból vagy -kartonból
4819 20	- Összehajtható doboz, láda és tok, a hullámpapírból vagy -kartonból készültek kivételével
4821 10	- Nyomtatott
4823 90	- Egyéb
4908 90	- Egyéb
4911 99	- - Egyéb
7303 00	Öntöttvas cső és üreges profil öntöttvasból.
7304 90	- Egyéb
7307 99	- - Egyéb
7315 11	- - Görgős lánc
7318 22	- - Más alátét
7318 24	- - Sasszeg és hasított szárú szög
7326 90	- Egyéb
7415 33	- - Csavar; fejescsavar és csavaranya
7601 20	- Alumíniumötvözetek
7606 92	- - Alumíniumötvözetből
7608 10	- Ötvözetlen alumíniumból
7608 20	- Alumíniumötvözetből
7616 10	- Alumíniumszög, széles fejű, rövid szög, ácskapocs (a 8305 vtsz. alá tartozó kivételével), csavar, fejescsavar, csavaranya, csavaros kampó, szegecs, sasszeg, hasított szárú szög, csavaralátét és hasonló cikk
8302 50	- Fali ruhaakasztó, kalaphorog és -tartó, falikar és hasonló rögzíthető árucikk

8311 30	- Nem nemesfém bevonatú rúd és bélelt huzal lánghegesztéshez, lángforrasztáshoz vagy lánggal történő keményforrasztáshoz
8507 60	- Lítium-ion
8528 72	- - Más, színes
8537 10	- Legfeljebb 1 000 V feszültségig
8714 10	- Motorkerékpárhoz (beleértve segédmotoros kerékpárhoz [mopedhez] is)
8714 91	- - Váz és villa és ezek része:
8714 92	- - Kerékabroncs és küllő
8714 93	- - Szabadon futó lánckerék és kerékagy, a kontrafék és a kerékagyfék kivételével
8714 94	- - Fék, kontrafék és kerékagyfék, valamint ezek alkatrésze:
8714 95	- - Nyereg
8714 96	- - Pedál és forgattyús hajtószerkezet és részei
8714 99	- - Egyéb

II. MELLÉKLET

Vietnámmal kiterjesztett kumuláció keretében Kambodzsában gyártott kész kerékpárok

HR2022-kód	Árumegnevezés
8711 60	- Elektromos hajtómotorral működő
8712 00	Kerékpár (áruszállításra szolgáló tricikli is), motor nélkül.

A BIZOTTSÁG (EU) 2023/1811 VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA

(2023. szeptember 20.)

az (EU) 2020/1550 végrehajtási határozatnak az agrár-élelmiszeripari láncra vonatkozó uniós jogszabályok alkalmazásának ellenőrzésére irányuló, 2024. évi bizottsági ellenőrzési program létrehozása tekintetében történő módosításáról

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az élelmiszer- és takarmányjog, valamint az állategészségügyi és állatjóléti szabályok, a növényegészségügyi szabályok, és a növényvédő szerekre vonatkozó szabályok alkalmazásának biztosítása céljából végzett hatósági ellenőrzésekről és más hatósági tevékenységekről, továbbá a 999/2001/EK, a 396/2005/EK, az 1069/2009/EK, az 1107/2009/EK, az 1151/2012/EU, a 652/2014/EU, az (EU) 2016/429 és az (EU) 2016/2031 európai parlamenti és tanácsi rendelet, az 1/2005/EK és az 1099/2009/EK tanácsi rendelet, valamint a 98/58/EK, az 1999/74/EK, a 2007/43/EK, a 2008/119/EK és a 2008/120/EK tanácsi irányelv módosításáról, és a 854/2004/EK és a 882/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet, a 89/608/EGK, a 89/662/EGK, a 90/425/EGK, a 91/496/EGK, a 96/23/EK, a 96/93/EK és a 97/78/EK tanácsi irányelv és a 92/438/EGK tanácsi határozat hatályon kívül helyezéséről szóló, 2017. március 15-i (EU) 2017/625 európai parlamenti és tanácsi rendeletre [1] (a hatósági ellenőrzésekről szóló rendelet) és különösen annak 118. cikke (1) bekezdésének b) pontjára,

mivel:

(1) Az agrár-élelmiszerláncra vonatkozó uniós jogszabályok végrehajtásáért a tagállamok felelnek, amelyek illetékes hatóságai hatósági ellenőrzések szervezése révén nyomon követik és ellenőrzik, hogy ténylegesen betartják és végrehajtják-e a vonatkozó uniós követelményeket. E nyomon követéssel és ellenőrzéssel párhuzamosan az (EU) 2017/625 rendelet 116. cikke előírja, hogy az uniós jogszabályok alkalmazásának ellenőrzése céljából a Bizottság szakértői ellenőrzéseket, többek között auditokat végezzenek a tagállamokban. E bizottsági ellenőrzéseket egyrészt az élelmiszer- és takarmánybiztonság, az állategészségügy és állatjólét, a növényegészségügy és a növényvédő szerek területén kell elvégezni, másrészt azoknak ki kell terjedniük a nemzeti ellenőrzési rendszerekre és az e rendszereket működtető illetékes hatóságok tevékenységére, figyelembe véve a közös agrárpolitika ellenőrzési rendszereivel fennálló szinergiákat.

(2) Az (EU) 2020/1550 bizottsági végrehajtási határozat [2] mellékletének 1–10. fejezete többéves ellenőrzési programot hozott létre, amelyet a Bizottság szakértőinek kell végrehajtaniuk a tagállamokban a 2021 és 2025 közötti időszakban az agrár-élelmiszeripari láncra vonatkozó uniós jogszabályok alkalmazásának ellenőrzése céljából, a Bizottság hivatali időszakához igazítva és prioritásait tükrözve.

(3) Az (EU) 2017/625 rendelet 118. cikke (1) bekezdése b) pontjának megfelelően minden év végéig közölni kell a tagállamokkal a következő évre vonatkozó bizottsági ellenőrzési programot meghatározó (EU) 2020/1550 végrehajtási határozat mellékletének 11. fejezetét. A 11. fejezetet aktualizálni kell, hogy tükrözze a 2024-re tervezett bizottsági ellenőrzési programot.

(4) Az (EU) 2020/1550 végrehajtási határozatot ezért ennek megfelelően módosítani kell,

(5) mivel ez a módosítás a 2024. évi éves ellenőrzési programot érinti, amely 2024. január 1-jétől alkalmazandó, e határozat alkalmazásának kezdőnapját el kell halasztani, hogy az egybeessen az említett időponttal,

[1] HL L 95., 2017.4.7., 1. o.

[2] A Bizottság (EU) 2020/1550 végrehajtási határozata (2020. október 23.) az agrár-élelmiszeripari láncra vonatkozó uniós jogszabályok alkalmazásának a Bizottság szakértői által a tagállamokban lefolytatott ellenőrzésére szolgáló, a 2021–2025 közötti időszakra vonatkozó többéves program kialakításáról (HL L 354., 2020.10.26., 9. o.).

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az (EU) 2020/1550 végrehajtási határozat melléklete e határozat mellékletének megfelelően módosul.

2. cikk

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

2024. január 1-jétől kell alkalmazni.

Kelt Brüsszelben, 2023. szeptember 20-án.

a Bizottság részéről
az elnök
Ursula VON DER LEYEN

MELLÉKLET

Az (EU) 2020/1550 végrehajtási határozat melléklete a következőképpen módosul:

1. A hatodik bekezdés második mondata helyébe a következő szöveg lép:

„A 11. fejezet meghatározza a 2024. évi ellenőrzési programot.”

2. A 11. fejezet helyébe a következő szöveg lép:

„11. **A 2024. évi ellenőrzési program**

Terület	Kiemelt terület	Fókusz 2024-ben
Élelmiszer és élelmiszer-biztonság	**Állati eredetű élelmiszerek**	Az emlősök és madarak húsának és az azokból készült termékeknek a biztonságossága A tej és az abból készült termékek biztonságossága A halászati termékek biztonságossága
	Nem állati eredetű élelmiszerek	Mikrobiológiai biztonság
	Élő állatokban és állati eredetű élelmiszerekben előforduló maradékanyagok	Kémiai biztonság – maradékanyagok
Takarmányok és takarmánybiztonság	**Takarmánybiztonság**	Általános takarmányhigiénia (beleértve a gyógyszeres takarmányokat is)
		Állati melléktermékek és azokból származó termékek
Állategészségügy	**Az (EU) 2016/429 rendelet szerinti A kategóriájú betegségek**	Afrikai sertéspestis Magas patogenitású madárinfluenza Juhhimlő és kecskehimlő
	Az (EU) 2016/429 rendelet szerinti B és C kategóriájú betegségek	Halbetegségek A B és C kategóriájú betegségek nyomonkövetési rendszere
	Felkészültség és megelőzés	Az afrikai sertéspestissel és a magas patogenitású madárinfluenzával kapcsolatos auditok során vizsgált vészhelyzeti tervezés
Állatjólét	**Mezőgazdasági üzem**	Pulyka Halak (beleértve a leölést és szállítást is)
Növényegészségügy	**Növénykárosítók megjelenése**	Jelentős veszélyt jelentő növénykárosítók megjelenése
	Növények, növényi termékek és egyéb anyagok Unión belüli mozgatása	Növényútlevelek
	Felkészültség és megelőzés	Növényegészségügyi felderítési programok
Növényvédő szerek és fenntartható használatuk	**Növényvédő szerek**	Kémiai biztonság (növényvédő szerek engedélyezése, forgalomba hozatala és használata, illegális növényvédő szerek, növényvédőszer-maradványok)

Terület	Kiemelt terület	Fókusz 2024-ben
Élelmiszer-minőség	**Biogazdálkodás**	Biogazdálkodás
Harmadik országból származó állatok és áruk Unióba történő beléptetése	**Állatok és áruk hatósági ellenőrzése**	Állatok és áruk
Antimikrobiális rezisztencia	**Zoonózisbaktériumoknál és kommenzális baktériumoknál előforduló antimikrobiális rezisztencia nyomon követése**	A zoonózisbaktériumoknál és kommenzális baktériumoknál előforduló antimikrobiális rezisztencia
Az agrár-élelmiszerlánc általános szempontjai	**Az auditok ajánlásainak utólagos nyomon követése**	Az ellenőrzési ajánlások általános és ágazati nyomon követése
	Géntechnológiával módosított szervezetek	Géntechnológiával módosított szervezetek
	Vészhelyzetek, felmerülő problémák és új fejlemények	Vészhelyzetek, felmerülő problémák és új fejlemények”

BELSŐ SZABÁLYZATOK ÉS ELJÁRÁSI SZABÁLYZATOK

AZ EURÓPAI SZÁMVEVŐSZÉK 37–2023. SZÁMÚ HATÁROZATA A SZÁMVEVŐSZÉK DOKUMENTUMAIHOZ VALÓ NYILVÁNOS HOZZÁFÉRÉSRŐL

AZ EURÓPAI SZÁMVEVŐSZÉK,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen a szerződés 15. cikkének (3) bekezdésére,

tekintettel az Európai Unió Alapjogi Chartájára és különösen annak 42. cikkére,

tekintettel az eljárási szabályzatra ([1]) és különösen annak 35. cikkére,

tekintettel az Unió általános költségvetésére alkalmazandó pénzügyi szabályokról, az 1296/2013/EU, az 1301/2013/EU, az 1303/2013/EU, az 1304/2013/EU, az 1309/2013/EU, az 1316/2013/EU, a 223/2014/EU és a 283/2014/EU rendelet és az 541/2014/EU határozat módosításáról, valamint a 966/2012/EU, Euratom rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2018. július 18-i (EU, Euratom) 2018/1046 parlamenti és tanácsi rendeletre ([2]) és különösen annak 258. cikke (1) bekezdésének második mondatára, valamint 259. cikkének (1) bekezdésére;

tekintettel a természetes személyeknek a személyes adatok uniós intézmények, szervek, hivatalok és ügynökségek általi kezelése tekintetében való védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 45/2001/EK rendelet és az 1247/2002/EK határozat hatályon kívül helyezéséről szóló, 2018. október 23-i (EU) 2018/1725 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([3]);

tekintettel a nyíltadat-politikáról és a dokumentumok további felhasználásáról szóló 6–2019. sz. európai számvevőszéki határozatra ([4]);

tekintettel az EU-minősített adatok (EUCI) védelmét szolgáló biztonsági szabályokról szóló 41/2021. sz. európai számvevőszéki határozatra ([5]),

tekintettel a Számvevőszék információosztályozási politikájára ([6]),

mivel

(1) az Európai Unióról szóló szerződés 1. cikkének második albekezdése kiemeli a nyitottság elvét, megállapítva, hogy a Szerződés új szakaszt jelent az Európa népei közötti egyre szorosabb egység létrehozásának folyamatában, amelyben a döntéseket a lehető legnyilvánosabban és az állampolgárokhoz a lehető legközelebb eső szinten hozzák meg.

(2) Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 15. cikkének (1) bekezdése megismétli, hogy a jó kormányzás előmozdítása és a civil társadalom részvételének biztosítása céljából az Unió intézményei, szervei és hivatalai munkájuk során a nyitottság elvének lehető legnagyobb mértékű tiszteletben tartásával járnak el.

(3) Az EUMSZ 15. cikkének (3) bekezdésének első albekezdése kimondja, hogy bármely uniós polgár, valamint valamely tagállamban lakóhellyel, illetve létesítő okirat szerinti székhellyel rendelkező természetes vagy jogi személy jogosult hozzáférni az Unió intézményeinek, szerveinek és hivatalainak dokumentumaihoz, függetlenül azok tárolási formájától.

(4) Az EUMSZ 15. cikke (3) bekezdése harmadik albekezdésének megfelelően valamennyi intézménynek, szervnek, hivatalnak és ügynökségnek gondoskodnia kell tevékenységének átláthatóságáról és saját eljárási szabályzatában rögzítenie kell a dokumentumaihoz való hozzáférésre vonatkozó különös rendelkezéseket.

([1]) HL L 103., 2010.4.23, 1. o..
([2]) HL L 193., 2018.7.30., 1. o.
([3]) HL L 295., 2018.11.21., 39. o.
([4]) https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/DECISION_ECA_6_2019/ECA-Decision_06-2019_EN.pdf.
([5]) HL L 256., 2021.7.19., 106. o.
([6]) https://www.eca.europa.eu/ContentPagesDocuments/Legal_framework/Information_Classification_Policy_EN.pdf.

(5) A nyilvánosság növeli a közigazgatás legitimitását, eredményességét és elszámoltathatóságát, elősegítve a demokrácia elveinek érvényesülését, ami különösen fontossá teszi a dokumentumokhoz való hozzáféréssel kapcsolatos helyes igazgatási gyakorlat előmozdítását.

(6) Mindazonáltal bizonyos köz- és magánérdekeket meg kell védeni a dokumentumokhoz való nyilvános hozzáférés elve alóli kivételek, különösen az ellenőrzési információk bizalmas jellegére vonatkozó nemzetközi belső ellenőrzési standardok alkalmazása révén,

A KÖVETKEZŐKÉPPEN HATÁROZOTT:

1. cikk

Cél

E határozat célja azon feltételek, korlátok és eljárások meghatározása, amelyek alapján az Európai Számvevőszék (a továbbiakban: a Számvevőszék) nyilvános hozzáférést biztosít a birtokában lévő dokumentumokhoz.

2. cikk

Kedvezményezettek és hatály

(1) Az e határozatban és az ellenőrzési adatok bizalmasságát szabályozó nemzetközi standardokban megállapított rendelkezések keretén és korlátozásain belül bármely uniós polgár, illetve valamely tagállamban lakóhellyel vagy létesítő okirat szerinti székhellyel rendelkező természetes vagy jogi személy jogosult a Számvevőszék dokumentumaihoz hozzáférni.

(2) Ugyanezen elvek, feltételek és korlátok betartásával a Számvevőszék a dokumentumaihoz való hozzáférést nem tagállamban lakó, illetve létesítő okirat szerinti székhellyel nem rendelkező természetes vagy jogi személyek számára is biztosíthat.

(3) E határozat nem érinti a Számvevőszék által birtokolt dokumentumokhoz való azon nyilvános hozzáférési jogokat, amelyek nemzetközi jogi okmányokból vagy az azokat végrehajtó közösségi jogi aktusokból származhatnak.

3. cikk

Fogalommeghatározások

E határozat alkalmazásában:

1. „dokumentum”: az adathordozótól függetlenül (papír alapú, elektronikus formátumban vagy hang-, kép- vagy audiovizuális felvételként tárolt) bármely, a Számvevőszék feladatkörébe tartozó politikára, tevékenységre és döntéshozatalra vonatkozó üggyel kapcsolatban készített, vagy a Számvevőszék által átvett és birtokában lévő adattartalom;

2. „harmadik fél”: természetes vagy jogi személy, vagy pedig a Számvevőszéken kívüli szervezet, beleértve a tagállamokat, a nem uniós országokat, valamint más uniós vagy nem uniós intézményeket és szerveket.

4. cikk

Kivételek

(1) A Számvevőszék megtagadja a dokumentumokhoz való hozzáférést, ha a közzététel veszélyeztetné a következők védelmét:

a) a közérdek, beleértve:

- a közbiztonságot,
- a védelmi és katonai ügyeket,
- a nemzetközi kapcsolatokat,
- az Európai Unió vagy bármely tagállam pénzügyi, monetáris vagy gazdaságpolitikáját;

b) az egyének magánélete és sérthetetlensége, illetve személyes adataik, különösen a személyes adatok védelmére vonatkozó uniós jogszabályokkal összhangban.

(2) Az (EU, Euratom) 2018/1046 rendelet 258. cikkének (1) bekezdésében, valamint 259. cikkének (1) bekezdésében meghatározott titoktartási szabályokkal, valamint más uniós jogi eszközök megfelelő rendelkezéseivel összhangban a Számvevőszék megtagadja az előzetes ellenőrzési észrevételeihez való hozzáférést. A Számvevőszék megtagadhatja a hozzáférést a megfigyelések előkészítése során használt dokumentumokhoz is.

(3) A Számvevőszék megtagadja a dokumentumokhoz való hozzáférést, ha a hozzáférhetővé tétel veszélyeztetné a következők védelmét:

– természetes vagy jogi személy kereskedelmi érdekei,

– szellemi tulajdon,

– bírósági, választott bírósági és vitarendezési eljárások és jogi tanácsadás,

– szemlék, vizsgálatok és ellenőrzések.

(4) A következő dokumentumokhoz való hozzáférést meg kell tagadni, ha hozzáférhetővé tételük súlyosan veszélyeztetné a Számvevőszék döntéshozatalát:

a) a Számvevőszék által belső használatra készített vagy hozzá beérkezett olyan ügyre vonatkozó dokumentumok, amelyekkel kapcsolatban még nem született döntés;

b) a Számvevőszéken belüli tárgyalások és előzetes egyeztetések részét képező, belső használatra korlátozott, állásfoglalásokat tartalmazó dokumentumok a döntés meghozatalát követően is.

(5) A (2), (3) és (4) bekezdésben meghatározott kivételek ellenére a Számvevőszék úgy határoz, hogy engedélyezi a dokumentumhoz való teljes vagy részleges hozzáférést, amennyiben a hozzáférhetővé tételhez nyomós közérdek fűződik.

(6) A hozzáférhetővé tételt indokolttá tevő közérdeknek egyszerre kell objektívnek és általánosnak lennie. A nyomós közérdek fennállására hivatkozó személynek meg kell jelölnie, hogy mely konkrét körülmények indokolják az érintett dokumentumok hozzáférhetővé tételét.

(7) Ha az e cikkben foglalt kivételek bármelyike a kért dokumentumnak csak részeit érinti, a dokumentum fennmaradó részei közzétehetők. A részleges hozzáférés jelenthet például adatminimalizálást (a tartalom anonimizálását vagy álnevesítését), egyes tartalmak kitakarását vagy törlését, illetve a dokumentum egy vagy több oldalának eltávolítását.

(8) Az e cikkben foglalt kivételek az Európai Gazdasági Közösség és az Európai Atomenergia-közösség levéltáraihoz való nyilvános hozzáférésre vonatkozó, a 354/83/EGK, Euratom tanácsi rendeletben ([7]) megállapított és módosított rendelkezések megsértése nélkül alkalmazandók.

(9) Ez a cikk nem érinti az 5. cikk egyéb rendelkezéseit.

5. cikk

Harmadik felek dokumentumai

(1) Olyan dokumentumhoz való hozzáférés iránti kérelem esetén, amelynek a Számvevőszék a birtokosa, de nem a szerzője, a Számvevőszék visszaigazolja a kérelem kézhezvételét, és megadja annak a személynek, intézménynek vagy szervnek a nevét, amelyhez a kérelmet intézni kell.

(2) Amennyiben a dokumentumot egy harmadik féllel közösen hozta létre, a Számvevőszék a határozathozatal előtt konzultál a harmadik féllel.

([7]) A Tanács 354/83/EGK, Euratom rendelete 1983. február 1-jei az Európai Gazdasági Közösség és az Európai Atomenergia-közösség levéltárainak a nyilvánosság számára történő megnyitásáról (HL L 43., 1983.2.15., 1. o.).

6. cikk

„Bizalmas” és „EU-minősített” számvevőszéki dokumentumok

(1) A „bizalmas” vagy „EU-minősített” számvevőszéki dokumentumok a Számvevőszék információosztályozási szabályzata által, illetve a 41–2021 sz. számvevőszéki határozata által olyannak minősített dokumentumok.

(2) Az ilyen dokumentumokhoz való hozzáférés iránti kérelmeket csak a Számvevőszék azon alkalmazottai kezelhetik, akik jogosultak megismerni ezeket a dokumentumokat. Ugyanezen személyek ítélik meg azt is, hogy a dokumentumokhoz való hozzáférésre vonatkozó kérelmek megválaszolásakor lehet-e arra hivatkozni, hogy az érintett számvevőszéki dokumentumok „bizalmasak” vagy „EU-minősítettek”.

(3) A „bizalmas” és az „EU-minősített” számvevőszéki dokumentumok hozzáférhetővé tétele csak a minősítés feloldását követően engedélyezhető. Ha a Számvevőszék úgy dönt, hogy megtagadja az ezen dokumentumokhoz való hozzáférést, döntését oly módon kell megindokolnia, hogy az ne sértse a 4. cikkben védett érdekeket.

7. cikk

Kérelmek

(1) A dokumentumokhoz való hozzáférésre vonatkozó kérelmeket írásban kell benyújtani, lehetőleg a Számvevőszék honlapján elérhető kapcsolatfelvételi űrlapon ([8]) keresztül, az Unió valamely hivatalos nyelvén. Kivételes körülmények között a dokumentumokhoz való hozzáférésre vonatkozó kérelmek postai úton is benyújthatók.

(2) A dokumentumokhoz való hozzáférésre vonatkozó kérelmeket pontosan kell kitölteni, és azoknak tartalmazniuk kell a kért dokumentum(ok) azonosítását lehetővé tevő elemeket, valamint a kérelmező nevét és elérhetőségét.

(3) A kérelmezők nem kötelesek megindokolni kérelmüket.

(4) Amennyiben a kérelem nem megfelelően lett kitöltve, vagy a kért dokumentumok nem azonosíthatók, a Számvevőszék felkéri a kérelmezőt, hogy pontosítsa a kérelmét, és segítséget nyújt a kérelmezőnek ebben.

(5) A 8. cikkben előírt határidőket csak attól az időponttól kezdve kell számítani, amikor a Számvevőszék megkapta a kért pontosításokat.

(6) Amennyiben a kérelem nagyon hosszú dokumentumra vagy nagyszámú dokumentumra vonatkozik, a Számvevőszék informális úton tárgyalhat a kérelmezővel a megfelelő megoldás megtalálása érdekében.

8. cikk

Az alapkérelmek feldolgozása

(1) A dokumentumokhoz való hozzáférésre vonatkozó kérelmekkel a Számvevőszék információs csoportja foglalkozik.

(2) A kérelmezőknek haladéktalanul átvételi elismervényt kell kapniuk.

(3) A kérelem tárgyától függően a Számvevőszék információs csoportjának konzultálnia kell az érintett osztállyal, vagy adott esetben az adatvédelmi tisztviselővel, illetve az információbiztonsági tisztviselővel annak érdekében, hogy dönthessen a kérelem kezelésének mikéntjéről. Az adott dokumentumhoz való hozzáférésre vonatkozó alapkérelemre adandó válasz megadására a főtitkár jogosult, aki ezt a hatáskört átruházhatja.

(4) A kérelem nyilvántartásba vételétől számított legfeljebb egy hónapon belül a Számvevőszék vagy a 11. cikkben leírtak szerint hozzáférést biztosít a kért dokumentumhoz, vagy írásos válaszban megindokolja a teljes vagy részleges elutasítást, illetve tájékoztatja a kérelmezőt arról a jogáról, hogy a 9. cikkben foglaltak szerint kérheti a Számvevőszéket álláspontjának felülvizsgálatára.

([8]) https://www.eca.europa.eu/hu/contact.

(5) Amennyiben a kérelem nagyon hosszú vagy nagyszámú dokumentumra vonatkozik, illetve belső konzultációt vagy harmadik felekkel folytatott konzultációt tesz szükségessé, a (4) bekezdésben említett határidő egy hónappal meghosszabbítható, feltéve, hogy ezt megindokolják és a kérelmezőt előzetesen értesítik.

(6) Abban az esetben, ha a Számvevőszék dolgozói személyesen kapnak dokumentumokhoz való hozzáférésre vonatkozó kérelmet, azt haladéktalanul továbbítaniuk kell a Számvevőszék információs csoportjának.

9. cikk

Megerősítő kérelmek

(1) Teljes vagy részleges elutasítás esetén a kérelmező a Számvevőszék válaszának kézhezvételétől számított egy hónapon belül megerősítő kérelmet címezhet a Számvevőszék elnökének, amelyben felkéri a Számvevőszéket álláspontjának felülvizsgálatára.

(2) Amennyiben a Számvevőszék nem válaszol a 8. cikkben előírt határidőn belül, ez is feljogosítja a kérelmezőt arra, hogy felülvizsgálatot kérjen.

(3) A megerősítő kérelmekre ugyanazon előírások vonatkoznak, mint a 7. cikkben az alapkérelmekre nézve meghatározottak.

10. cikk

A megerősítő kérelmek feldolgozása

(1) A megerősítő kérelem kézhezvételekor a Számvevőszék elnöke konzultál a Jogi Szolgálattal és – a kérelem tárgyától függően – az érintett szervezeti egységgel, valamint adott esetben az adatvédelmi, illetve az információbiztonsági tisztviselővel.

(2) A megerősítő kérelem nyilvántartásba vételétől számított legfeljebb egy hónapon belül a Számvevőszék vagy a 11. cikkben leírtak szerint hozzáférést biztosít a kért dokumentumhoz, vagy írásban megjelöli a teljes vagy részleges elutasítás okait.

(3) Teljes vagy részleges elutasítás esetén a Számvevőszék tájékoztatja a kérelmezőt a rendelkezésére álló jogorvoslati lehetőségekről, vagyis arról, hogy az EUMSZ 263. cikke alapján bírósági keresetet indíthat, 228. cikke alapján pedig panaszt tehet az ombudsmannál a Számvevőszékkel szemben.

(4) Kivételes esetekben, például ha a kérelem nagyon hosszú vagy nagyszámú dokumentumra vonatkozik, illetve belső konzultációt vagy harmadik felekkel folytatott konzultációt tesz szükségessé, a (2) bekezdésben megadott határidő egy hónappal meghosszabbítható, és erről a kérelmezőt előzetesen, indokolással értesíteni kell.

(5) Ha a Számvevőszék a fenti határidőn belül nem ad választ, az nemleges válasznak minősül, és feljogosítja a kérelmezőt a (3) bekezdésben említett jogorvoslati lehetőségek igénybevételére.

11. cikk

Kérelmet követően biztosított hozzáférés

(1) A dokumentumokat a már meglévő változatban és formában kell hozzáférhetővé tenni (lehetőleg elektronikus úton, a Számvevőszék által az információbiztonság garantálása érdekében jóváhagyott eszközök használatával), figyelembe véve a kérelmező preferenciáját is. A Számvevőszék nem köteles új dokumentumot létrehozni vagy információkat összeállítani a kérelmező számára.

(2) Ha a dokumentumok terjedelmesek vagy nehezen kezelhetők, a kérelmezőt fel lehet kérni arra, hogy a helyszínen, a Számvevőszékkel egyeztetett napon és időpontban tanulmányozza azokat.

(3) Másolatok elkészítésének és elküldésének költsége áthárítható a kérelmezőre, de nem haladhatja meg a ténylegesen felmerült költségeket. A helyszíni tanulmányozás, a 20 A4-es méretű oldalnál kevesebb másolat és az elektronikus formában történő közvetlen hozzáférés térítésmentes.

(4) Ha egy dokumentum nyilvános, a Számvevőszék úgy is eleget tehet a hozzáférés megadására vonatkozó kötelezettségének, hogy tájékoztatja a kérelmezőt arról, hogyan tudja elérni a dokumentumot.

12. cikk

Dokumentumok sokszorosítása

(1) Az e határozatnak megfelelően rendelkezésre bocsátott dokumentumokat a Számvevőszék előzetes írásbeli engedélye nélkül tilos sokszorosítani vagy kereskedelmi célokra felhasználni.

(2) Ez a határozat nem érinti a szerzői jogra vonatkozó azon szabályokat, amelyek korlátozhatják harmadik felek másolatkészítési vagy hasznosítási jogát a közzétett dokumentumok vonatkozásában, illetve a 6–2019. sz. számvevőszéki határozatot.

13. cikk

Átláthatósági portál

(1) A polgárok e határozat szerinti jogainak érvényesítése érdekében a Számvevőszék honlapja tartalmaz egy átláthatósági portált.

(2) Az átláthatósági portálon említett dokumentumokat lehetőség szerint hiperhivatkozásokon keresztül közvetlenül hozzáférhetővé kell tenni.

14. cikk

Záró rendelkezések

(1) A Számvevőszék 2005. március 10-i 12–2005. sz. határozata hatályát veszti.

(2) Ezt a határozatot az Európai Unió Hivatalos Lapjában ki kell hirdetni.

(3) Ez a határozat az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetésének napján lép hatályba.

Kelt Luxembourgban, 2023. július 13-án.

a Számvevőszék nevében
Tony MURPHY
elnök

HELYESBÍTÉSEK

Helyesbítés az Ukrajna területi integritását, szuverenitását és függetlenségét aláásó vagy fenyegető intézkedések miatti korlátozó intézkedésekről szóló 2014/145/KKBP határozat módosításáról szóló, 2023. február 25-i (KKBP) 2023/432 tanácsi határozathoz

(Az Európai Unió Hivatalos Lapja L 100., 2023. április 13.)

E helyesbítést semmisnek kell tekinteni.

Helyesbítés az Ukrajna területi integritását, szuverenitását és függetlenségét aláásó vagy fenyegető intézkedések miatti korlátozó intézkedésekről szóló 269/2014/EU rendelet végrehajtásáról szóló, 2023. február 25-i (EU) 2023/429 tanácsi végrehajtási rendelethez

(Az Európai Unió Hivatalos Lapja L 100., 2023. április 13.)

E helyesbítést semmisnek kell tekinteni.

ISSN 1977-0731 (elektronikus kiadás)
ISSN 1725-5090 (nyomtatott kiadás)

Az Európai Unió
Kiadóhivatala
L-2985 Luxembourg
LUXEMBURG

HU