



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2019.2.4.
COM(2019) 38 final

2019/0017 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

**az (EU) 2015/757 rendeletnek a hajó-fűtőolajfogyasztási globális adatgyűjtő rendszer
megfelelő figyelembevétele érdekében történő módosításáról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SEC(2019) 20 final} - {SWD(2019) 10 final} - {SWD(2019) 11 final}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

Az éghajlatváltozás olyan fontos kihívás, amelyet sürgősen kezelni kell. A Párizsi Megállapodás ezért célul tűzi ki, hogy a globális hőmérséklet-emelkedés az iparosodás előtti szinthez képest jóval 2 °C fok alatt maradjon, valamint folytatja az arra irányuló törekvéseket, hogy az üvegházhatásúgáz-kibocsátás minden országra kiterjedő jelentős csökkentésével 1,5 °C fokra legyen korlátozható a hőmérséklet-emelkedés.

A fosszilis tüzelőanyagok jelentős felhasználása miatt a globális hajózási tevékenység jelentős mennyiségű üvegházhatású gázt bocsát ki, és hozzájárul az éghajlatváltozáshoz. A nemzetközi tengeri szállításból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás a becslések szerint eléri a teljes globális üvegházhatásúgáz-kibocsátás körülbelül 2-3 %-át. Ez több, mint bármely uniós állam kibocsátása. Ha a hajózási ágazat ország lenne, a hatodik legnagyobb kibocsátó lenne a világon. Az ágazat uniós szintű hatása ugyanolyan jelentős: 2015-ben a teljes uniós üvegházhatásúgáz-kibocsátás 13 %-a a közlekedési ágazatból származott¹. Ugyanakkor a tengeri szállítás az egyetlen olyan ágazat, amelyre nem vonatkozik kifejezetten az uniós kibocsátáscsökkentési célkitűzés, illetve amelyre nem vonatkoznak kifejezetten a kibocsátás csökkentésére irányuló konkrét intézkedések.

A jövőben valószínűleg nőni fog a tengeri úton szállított áruk mennyisége, és emiatt jelentősen nőni fog az ebből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás, ha nem kerül sor gyorsan a kibocsátás csökkentésére irányuló intézkedésekre. A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) egy tanulmánya² szerint – a jövőbeli gazdasági és energiaügyi fejleményektől függően – a hajózásból származó globális kibocsátás 2050-ig 50–250 %-kal nőhet. Uniós szinten 1990–2008 között 48 %-kal nőtt a tengeri szállításból származó szén-dioxid-kibocsátás, és 2050-re várhatóan 86 %-kal meghaladja az 1990-es szintet annak ellenére, hogy az IMO 2011-ben az új hajók vonatkozásában elfogadta a hajók hatékonyságára vonatkozó minimum-előírásokat³. Ha nem történik semmi az ilyen kibocsátás kezelése érdekében, akkor az veszélybe sodorhatja a Párizsi Megállapodás célkitűzéseit és más ágazatok erőfeszítéseit.

A közlekedésről szóló, 2011. évi uniós fehér könyvnek megfelelően az EU 2013-ban elfogadta az arra vonatkozó stratégiát, hogy a tengeri kibocsátásokat fokozatosan figyelembe vegye az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésére irányuló uniós szakpolitikában⁴. Első lépésként az Európai Parlament és a Tanács 2015 áprilisában elfogadta a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről szóló (EU) 2015/757 rendeletet⁵ (a továbbiakban az angol rövidítés alapján:

¹ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>

² <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Greenhouse-Gas-Studies-2014.aspx>

³ MEPC.203(62) IMO-határozat.

⁴ COM(2013) 479.

⁵ 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.).

uniós MRV-rendelet), amelyet 2016-ban két felhatalmazáson alapuló rendelet⁶ és két végrehajtási rendelet⁷ egészített ki. Az uniós MRV-rendelet az alábbiak érdekében jött létre:

- az Európai Gazdasági Térségen (EGT) belüli kikötőket felkereső valamennyi (5000 bruttó tonnatartalom feletti) hajó szén-dioxid-kibocsátásával kapcsolatos megbízható és hitelesített adatok gyűjtése, beleértve az ilyen hajók által a kikötőkben kibocsátott szén-dioxidot,
- megbízható információk szolgáltatása a jövőbeli szakpolitikai döntéshozatal és a szakpolitikai eszközök végrehajtásának támogatására, valamint a nemzetközi célkitűzések vagy intézkedések végrehajtásának lehetővé tételére (például az energiahatékonyság esetében),
- az adatokkal kapcsolatos szükséges átláthatóság biztosítása az új technológiák és operatív intézkedések alkalmazásának ösztönzésére a környezetkímélőbb hajók gyártása érdekében.

Az uniós MRV-rendelet szerint a hajózási társaságoknak be kell jelenteniük éves szén-dioxid-kibocsátásukat és egyéb vonatkozó információkat az EGT-kikötőkbe érkező, illetve onnan induló, valamint az EGT-kikötőkben horgonyzó hajóikkal kapcsolatban. A hajózási társaságok kötelezettségei 2017-ben kezdődtek a nyomkövetési tervek elkészítésével és e tervek akkreditált hitelesítőknek való benyújtásával. A tüzelőanyag-fogyasztás, a szén-dioxid-kibocsátás és az energiahatékonyság nyomon követése 2018-ban kezdődött, és az első kibocsátási jelentések 2019 áprilisában várhatók.

2016-ban a Párizsi Megállapodás hatálybalépését és az uniós MRV-rendelet elfogadását követően az IMO Tengeri környezet-védelmi Bizottsága (MEPC) elfogadta a MARPOL-egyezmény módosításait, amelyek létrehozták a hajók fűtőolaj-fogyasztására vonatkozó globális adatgyűjtő rendszer jogi kereteit (a továbbiakban: az IMO globális adatgyűjtő rendszere). A részletek, valamint az IMO globális adatgyűjtő rendszerének végrehajtási módjai később kerültek elfogadásra az MEPC 70. ülésén 2016 októberében, illetve az MEPC 71. ülésén 2017 júliusában elfogadott „iránymutatásban”. Az IMO globális adatgyűjtő rendszere keretében 2019-től nyomkövetési, 2020-tól pedig jelentési kötelezettségek állnak fenn.

⁶ A Bizottság (EU) 2016/2072 felhatalmazáson alapuló rendelete a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről szóló (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet szerinti hitelesítési tevékenységekről és a hitelesítők akkreditálásáról (HL L 320., 2016.11.26., 5. o.); a Bizottság (EU) 2016/2071 felhatalmazáson alapuló rendelete (2016. szeptember 22.) az (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a szén-dioxid-kibocsátások nyomonkövetési módszerei és az egyéb releváns információk nyomon követésére vonatkozó szabályok tekintetében történő módosításáról (HL L 320., 2016.11.26., 1. o.).

⁷ A Bizottság (EU) 2016/1927 végrehajtási rendelete (2016. november 4.) a nyomkövetési terveknek, kibocsátási jelentéseknek és megfelelőségi dokumentumoknak a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről szóló (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet szerinti formanyomtatványairól (HL L 299., 2016.11.5., 1–21. o.); a Bizottság (EU) 2016/1928 végrehajtási rendelete (2016. november 4.) a személyszállító, ro-ro és konténerszállító hajóktól eltérő hajó kategóriák esetében a szállított rakománynak a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről szóló (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról (HL L 299., 2016.11.5., 22–25. o.).

Ennek eredményeképpen 2019 januárjától az EGT-vel kapcsolatos tengeri szállítási tevékenységeket végző hajóknak mind az uniós MRV-rendelet, mind az IMO globális adatgyűjtő rendszere szerint is teljesíteniük kell nyomonkövetési és jelentési követelményeket.

Az uniós MRV-rendelet előrevetítette e két, az uniós és a globális nyomonkövetési, jelentési és hitelesítési rendszer együttes létezését. A rendelet 22. cikke szerint: „*Amennyiben nemzetközi megállapodás születik az üvegházhatásúgáz-kibocsátások nyomon követésének, jelentésének és hitelesítésének globális rendszeréről [...], a Bizottság felülvizsgálja ezt a rendeletet, és szükség esetén javaslatot tesz a rendelet módosítására annak érdekében, hogy hozzáigazítsa az említett nemzetközi megállapodáshoz.*”

E javaslat fő célja ezért az uniós MRV-rendelet módosítása, hogy kellően figyelembe vehető legyen az IMO új globális adatgyűjtő rendszere; ez a társaságok és hatóságok igazgatási erőfeszítéseinek észszerűsítése és csökkentése érdekében szükséges, egyúttal pedig lehetővé teszi az uniós MRV-rendelet célkitűzéseinek fenntartását.

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

Az uniós MRV-rendelet javasolt módosításai összhangban vannak az ezen a területen alkalmazott jelenlegi rendelkezésekkel, mert nem akadályozhatják az uniós MRV-rendszer kulcsfontosságú célkitűzéseinek megvalósítását, illetve általánosabban véve összhangban vannak az uniós éghajlat-politikával. A javaslat különösen az uniós MRV-rendelet előrevetített pozitív hatásának megőrzésére irányul, tekintettel a megbízható és hitelesített adatok gyűjtésére, a jövőbeli szakpolitikai döntéshozatalhoz szükséges információk biztosítására, valamint az energiahatékonysági intézkedések és magatartásformák hajózási célú alkalmazásának ösztönzésére.

Emellett ez a javaslat az egyéb uniós kibocsátáscsökkentési politikákban meghatározott megközelítést követi, amely szerint az üvegházhatásúgáz-kibocsátás nyomon követése, jelentése és hitelesítése alapvető szerepet játszik az uniós éghajlat-politikák hatékony végrehajtásában, például a kibocsátáskereskedelmi rendszer keretében. A javaslat összhangban van az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer átláthatósági rendelkezéseivel, beleértve a harmadik felek általi hitelesítést.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

Az EU 2015 márciusában benyújtotta az EU és tagállamai nemzetileg meghatározott hozzájárulásait az UNFCCC-nek, és – a 2014 októberében az Európai Tanács által jóváhagyott, és azóta jogszabályba átültetett, a 2030-ig tartó időszakra vonatkozó uniós éghajlat- és energiapolitikai kerettel összhangban⁸ – kötelezően vállalták, hogy 2030-ra az 1990-es szinthez képest legalább 40 %-kal csökkentik a hazai üvegházhatásúgáz-kibocsátást a gazdaság egészében. Minden ágazatnak hozzá kell járulnia az alacsony szén-dioxid-kibocsátásra való átálláshoz és a Párizsi Megállapodás céljainak teljesüléséhez.

A javaslat összhangban van az alacsony kibocsátású mobilitásra vonatkozó stratégiával, amely fellépéseket határoz meg a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás

⁸ Az (EU) 2018/410 irányelv, az (EU) 2018/842 rendelet és a földhasználatról szóló (EU) 2018/841 rendelet.

további csökkentésére az EU által – többek között a 2030-ig terjedő időszakra – vállalt és végrehajtott szélesebb körű dekarbonizációs erőfeszítések részeként⁹.

Az egyes hajók szén-dioxid-kibocsátásával kapcsolatos megbízható tájékoztatással az uniós MRV-rendelet kulcsfontosságú szerepet játszik a jövőbeli uniós szintű döntéshozatal megkönnyítésében, valamint az ágazatra vonatkozó lehetséges jövőbeli éghajlat-politika irányításában. A javaslat biztosítja ezt az alapvető elvet. Az uniós MRV-rendelet mint létező uniós szakpolitikai eszköz az első lépést jelenti a megfelelő irányba ahhoz, hogy a jövőbeli szakpolitikai fejlesztés alapjává váljon.

A javaslat emellett összhangban van az energiaunió által megfogalmazott, az energiahatékonyság előtérbe helyezésére vonatkozó alapelvvel, mert vélhetően fokozni fogja az energiahatékonysági intézkedések végrehajtását a hajózási ágazatban.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

- **Jogalap**

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 191–193. cikke megerősíti és meghatározza az EU éghajlatváltozás területén meglévő hatásköreit. A javaslat jogalapja az EUMSZ 192. cikke.

- **Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)**

Az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében megfogalmazott szubszidiaritás elvének megfelelően e javaslat célkitűzései csak uniós szintű bizottsági javaslattal valósíthatók meg, mert a javaslat meglévő uniós jogszabályok módosítására vonatkozik.

A hajók kibocsátásával és energiahatékonyságával kapcsolatos adatok uniós szintű gyűjtése és közzététele azzal az előnnyel jár, hogy az eredmények teljes mértékben összehasonlíthatók, mivel egyetlen követelményrendszerre épülnek. Ez jobban hozzájárul az információhiány miatt fennálló piaci akadályok megszüntetéséhez.

- **Arányosság**

A javaslat megfelel az arányosság elvének, mert az uniós MRV-rendelet célkitűzéseinek teljesítéséhez szükségesnél nagyobb mértékű beavatkozást nem tartalmaz, ugyanakkor biztosítja a belső piac megfelelő működését és az európai hajózási ágazat versenyképességét.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

Ez a módosító rendeletre irányuló javaslat abból következik, hogy a javaslat célja egy meglévő uniós MRV-rendelet módosítása.

⁹ COM(2016) 501.

3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

- **A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése/célravezetőségi vizsgálata**

Fontos megjegyezni, hogy az uniós MRV-rendelet felülvizsgálatára előzetes értékelés nélkül kerül sor, mert arra csak 2019 vége felé, az első megfelelési ciklus lezárultát követően nyílt volna lehetőség. A meglévő uniós MRV-rendelet értékelése ezért nem része az előkészítő munkának, és nem szerepel a szakpolitikai lehetőségek értékelésében.

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

Az uniós MRV-rendelet javasolt módosításai nagy vonalakban összhangban vannak az érdekelt feleknek a nyilvános online konzultációra és a célzott e-felmérésre adott válaszaiban kifejezett érdekekkel. A civil társadalmi szervezetek, a nemzeti akkreditáló testületek, a kutatási intézmények és a polgárok/egyének széles körben támogatják, hogy az uniós MRV-rendelet módosításakor meg kell őrizni néhány fontos célkitűzést. Idetartozik a kibocsátáscsökkentéssel kapcsolatos tudatosság növelése, a piaci szereplők megbízható tájékoztatása a tüzelőanyag-fogyasztásról és az energiahatékonyságról, valamint a tájékoztatáson alapuló szakpolitikai döntéshozatalhoz szükséges adatgyűjtés. A hajózási ágazat számára azonban az adminisztratív terhek csökkentése a legfontosabb prioritás. Az EGT-tagállamok és az uniós MRV-rendelet hitelesítői széles körben támogatják ezeket a célkitűzéseket is, mindenekelőtt a megbízható adatok gyűjtését a jövőbeli politikák kidolgozása és az igazgatási erőfeszítések minimalizálása érdekében.

- **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

A kibocsátás-előrejelző tanulmányok az üvegházhatású gázokról szóló harmadik IMO-tanulmány¹⁰ adataira támaszkodnak. E tanulmányokat figyelembe vettük elsősorban a nemzetközi hajózásból származó kibocsátásokkal és a kibocsátások előrejelzésével, valamint a nemzetközi hajózás műszaki és operatív intézkedéseiből származó kibocsátáscsökkentési potenciállal összefüggésben.

- **Bizottsági szolgálati munkadokumentum – hatásvizsgálat**

Sor került egy hatásvizsgálat kidolgozására annak elemzésére, hogy az uniós MRV-rendelet mely jellemzői igazíthatók hozzá az IMO globális adatgyűjtő rendszerének jellemzőihez. Ez a dokumentum kiegészíti a javaslatot 2013-ban kísérő hatásvizsgálatot, amelyben szerepeltek az uniós MRV-rendelettel kapcsolatos becsült költségek. Emellett az említett hatásvizsgálatot tartalmazó új bizottsági szolgálati munkadokumentum a 2017 júniusában közzétett bevezető hatásvizsgálatra és a 2017 decemberében lezárult nyilvános konzultációra épül.

Az Európai Bizottság Szabályozói Ellenőrzési Testülete értékelte a hatásvizsgálat tervezetét, és 2018. július 13-án pozitív véleményt adott ki. A Testület ajánlásokat tett a jelentés további javítására, amelyek szerepelnek a felülvizsgált jelentésben. A hatásvizsgálat vezetői

¹⁰ <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Documents/Third%20Greenhouse%20Gas%20Study/GHG3%20Executive%20Summary%20and%20Report.pdf>

összefoglalója és a Szabályozói Ellenőrzési Testület véleménye elérhető a Bizottság honlapján¹¹.

Mivel meg kell őrizni az uniós MRV-rendelet legfontosabb célkitűzéseit, két harmonizálási lehetőséget már az első körben elvetettünk: az irányítás és a szén-dioxidról szóló jelentés. Az irányítás harmonizálása nem tűnt járható útnak, mert az azzal járna, hogy az EU és tagállamai csak az uniós lobogó alatt közlekedő hajók kibocsátásáról gyűjthetnének adatokat, a nem uniós lobogó alatt közlekedő, EGT-kikötőket érintő hajók üvegházhatásúgáz-kibocsátásáról viszont nem. Emellett a szén-dioxidról szóló jelentések összehangolása azzal járna, hogy a hajók nem jelentenék be szén-dioxid-kibocsátási adataikat. Ez egyáltalán nem felelne meg az uniós MRV-rendelet célkitűzésének, amely a hajók szén-dioxid-kibocsátási teljesítményével és az éghajlatra gyakorolt hatásukkal kapcsolatos.

E korlátozásokat szem előtt tartva a hatásvizsgálat három szakpolitikai alternatívát értékelt:

1. alternatíva – Alapforgatókönyv

Ez a lehetőség azt tükrözi, mi történne, ha nem kerülne sor semmilyen intézkedésre.

2. alternatíva – Egyszerűsítés

E forgatókönyv értelmében különböző harmonizálási lehetőségek értékelésére került sor az alábbiak vonatkozásában: hatály, fogalommeghatározások, nyomonkövetési paraméterek, nyomonkövetési tervek és formanyomtatványok, hitelesítés és átláthatóság.

3. alternatíva – Nagy fokú konvergencia

E lehetőség értelmében az uniós MRV-rendelet módosítása azt jelentené, hogy valamennyi műszaki szempontja összhangban lenne az IMO globális adatgyűjtő rendszerével, annak kockázata mellett, hogy ez veszélyeztetné a várt piaci hatást.

A három alternatíva összehasonlítása az alábbi következtetésekhez vezetett:

A fogalommeghatározások, a nyomonkövetési paraméterek, valamint a nyomonkövetési tervek és formanyomtatványok szükség esetén történő harmonizálása hozzájárul a hajózási vállalatok és a nemzeti hatóságok adminisztratív terhének csökkentéséhez, és lehetővé teszi a két rendszer jelentési kötelezettségeinek való megfelelést.

Nem veszélyezteti ugyanakkor a jelenlegi uniós MRV-rendelet célkitűzéseit és várható pozitív hatásait.

Ezzel szemben az olyan szempontok harmonizálása, mint a hatály, a hitelesítés és az átláthatóság súlyosan érintené az uniós MRV-rendelet célkitűzéseit, ugyanakkor nem feltétlenül járulna hozzá az adminisztratív terhek jelentős csökkentéséhez. Az átláthatóság harmonizálása esetében elvesznének az abból fakadó előnyök, hogy a hajónként elérhető energiahatékonysági adatok ösztönzőleg hathatnának az ilyen intézkedések alkalmazására. A hitelesítési követelmények harmonizálása azt jelentené, hogy fel kellene adni a harmadik

¹¹ <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/?fuseaction=ia>

felek homogén és független hitelesítési rendszerét. Végezetül, a hatály harmonizálása hiányos információkhoz vezetne az EGT kibocsátásával kapcsolatban.

Következésképpen a 2. lehetőség (egyszerűsítés) az előnyben részesített lehetőség, és szükség esetén javasolt az olyan elemek harmonizálása, mint a fogalommeghatározások, a nyomkövetési paraméterek, valamint a nyomkövetési tervek és formanyomtatványok.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

Az egyszerűsítésre irányuló javasolt megközelítés csökkentené a megfelelési erőfeszítéseket az egyszerűsítés elmaradásához képest. A fent ismertetetteknek megfelelően hozzájárulna a hajózási társaságok adminisztratív terhének csökkentéséhez, és lehetővé tenné a jelentési kötelezettségeknek való megfelelést a két nyomkövetési, jelentési és hitelesítési rendszer keretében. Ebben az összefüggésben az uniós MRV-rendelet javasolt felülvizsgálata feltételezhetően kezeli a Célravezető és hatáskör szabályozás program iránti igényeket, és szükségessé teszi az uniós jogszabályok egyszerűsítésére és fokozott hatékonyságára vonatkozó lehetőségek vizsgálatát.

- **Alapjogok**

A javaslat tiszteletben tartja az alapvető jogokat, és betartja az elsősorban az Európai Unió Alapjogi Chartája által elismert elveket. A javaslat különösen az Európai Unió Alapjogi Chartájának 37. cikkében megfogalmazott, a fenntartható fejlődés elvével összhangban álló magas színvonalú környezetvédelemre irányuló célkitűzéshez járul hozzá.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A javaslat nincs hatással az uniós költségvetésre.

5. EGYÉB KIDOLGOZANDÓ ELEMEK

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

A Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság (MEPC) által elért eredményekre válaszul 2016. októberi és 2017. júliusi ülésén a Bizottság az IMO globális adatgyűjtő rendszerével kapcsolatos releváns iránymutatások elfogadásakor megkezdte az uniós MRV-rendelet 22. cikkének megfelelő elemzést.

Ez a javaslat csökkenteni kívánja az olyan tengeri szállítási tevékenységeket végző hajók adminisztratív terheit, amelyekre az uniós MRV-rendelet és az IMO globális adatgyűjtő rendszere is vonatkozik, miközben fenn kívánja tartani az erre a területre jellemző uniós intézkedés konkrét célkitűzéseit.

Ezért az alábbi módosítások javasoltak:

1. A „társaság” és a „jelentési időszak” fogalommeghatározásának, valamint a nyomkövetési és jelentési kötelezettségek hozzárendelésének a „társaságok változása” esetén figyelembe kell vennie az IMO globális adatgyűjtő rendszerével kapcsolatos párhuzamos rendelkezéseket. Ez biztosítani fogja, hogy azon hajók esetében, amelyek az uniós MRV-rendelet és az IMO globális adatgyűjtő rendszere keretében is végeznek az EGT-vel kapcsolatos tengeri szállítási tevékenységeket, a hasonló módon kiszámított jelentési időszakokban ugyanazok a jogalanyok végezzék

a nyomon követést és tegyenek jelentést. Ennek érdekében módosulni fog az uniós MRV-rendelet 3. cikke és 11. cikkének (2) bekezdése.

2. Az IMO globális adatgyűjtő rendszerének évente az nyomon követendő és bejelentendő adatokat érintő rendelkezéseit figyelembe kell venni annak biztosítására, hogy a mindkét rendszer hatálya alá tartozó hajózási tevékenységek vonatkozásában egyszerűsített adatok képezzék az adatgyűjtés tárgyát. Ennek érdekében kötelező paraméterként meg kell határozni, és be kell jelenteni a „hordképességet”, miközben a „szállított rakomány” önkéntes nyomonkövetési paraméter az olyan társaságok számára, amelyek hajlandók számításokat közzétenni a hajóik átlagos energiahatékonyságáról a szállított rakomány alapján. A jelenlegi uniós hajózási „tengeren töltött idő” paramétert felváltja az IMO globális adatgyűjtő rendszerében alkalmazott „úton töltött órák”. Végezetül, a „megtett távolság” kiszámításának alapját az IMO globális adatgyűjtő rendszerére vonatkozó iránymutatás értelmében megőrzött lehetőségek képezik. Ennek érdekében az uniós MRV-rendelet 6. cikkének (3) bekezdése, 9. cikkének (1) bekezdése, 10. cikke, 11. cikkének (3) bekezdése, 21. cikkének (2) bekezdése és a II. melléklet A(1) pontja módosulni fog.
3. A nyomonkövetési tervek minimális tartalmát egyszerűsíteni kell a hajózási energiahatékonysági gazdálkodási terv (SEEMP) kidolgozásáról szóló IMO-iránymutatás figyelembevételére érdekében, kivéve azokat a rendelkezéseket, amelyek szükségesek annak biztosításához, hogy uniós MRV-rendelet keretében csak az uniós vonatkozású adatok nyomon követésére és jelentésére kerüljön sor. Ennek érdekében módosulni fog a rendelet 6. cikkének (3) bekezdése.

Másrészről az uniós MRV-rendelet néhány releváns elemét meg kell őrizni. Ezek az alábbiak:

1. A hatály továbbra is kiterjed az uniós MRV-rendelet hatálya alá tartozó hajókra és tevékenységekre (vagyis kiterjed a tengeri szállítási célokból az uniós kikötőket felkereső, 5000 bruttó tonnátartalmat meghaladó hajók többségére). A tengeri szállítási tevékenységnek nem minősülő hajózási tevékenységekre (ilyen például a kotrás, a csövezetékek lefektetése és az tengeri létesítmények telepítésének támogatása) továbbra sem vonatkoznak a nyomonkövetési és jelentési követelmények.
2. A hajók uniós kikötőkben való szén-dioxid-kibocsátását is külön nyomon kell követni és jelenteni kell, hogy ösztönzőleg hasson a szén-dioxid-kibocsátás csökkentése érdekében elérhető intézkedések alkalmazására az uniós kikötőkben, és még inkább felhívja a figyelmet a hajózási eredetű kibocsátásokra. Az uniós tagállamok belföldi utakkal kapcsolatos adatait is nyomon kell követni és be kell jelenteni, hogy a tagállamok hatóságai megbízható és összehasonlítható adatokkal rendelkezzenek a hajózási eredetű nemzeti kibocsátásaikról. Az akkreditált harmadik felek általi adathitelesítéssel kapcsolatos jelenlegi nyomonkövetési, jelentési és hitelesítési rendelkezéseket fenn kell tartani azon uniós célkitűzés megőrzése érdekében, amely időben összehasonlítható és megbízható információkat kíván biztosítani a további uniós vagy globális döntéshozatal számára.
3. Az uniós MRV-rendeletnek az egyes hajók szén-dioxid-kibocsátásával és energiahatékonyságával kapcsolatos adatainak közzétételére vonatkozó rendelkezéseit is fenn kell tartani az olyan piaci akadályok könnyebb megszüntetése érdekében, amelyek akadályozzák az energiahatékonyabb technológiák és magatartásformák alkalmazását az ágazatban.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE**az (EU) 2015/757 rendeletnek a hajó-fűtőolajfogyasztási globális adatgyűjtő rendszer megfelelő figyelembevétele érdekében történő módosításáról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹²,tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére¹³,rendes jogalkotási eljárás keretében¹⁴,

mivel:

- (1) A tengeri szállítás a hajók szén-dioxid-kibocsátásának eredményeképpen hatással van a globális éghajlatra. 2015-ben a tengeri szállítás a teljes uniós üvegházhatásúgáz-kibocsátás 13 %-át tette ki¹⁵. A nemzetközi tengeri szállítás továbbra is az egyetlen olyan szállítási mód, amely nem szerepel az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésével kapcsolatos uniós kötelezettségvállalások között.
- (2) A társjogalkotók által az (EU) 2018/842 európai parlamenti és tanácsi rendeletben¹⁶ és az (EU) 2018/410 európai parlamenti és tanácsi irányelvben¹⁷ megfogalmazott

¹² HL C [...], [...], [...]. o.¹³ XXX¹⁴ XXX¹⁵ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>¹⁶ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/842 rendelete (2018. május 30.) a Párizsi Megállapodásban vállalt kötelezettségek teljesítése érdekében a tagállamok által 2021-től 2030-ig kötelezően teljesítendő, az éghajlat-politikai fellépéshez hozzájáruló éves üvegházhatásúgáz-kibocsátás-csökkentések meghatározásáról, valamint az 525/2013/EU rendelet módosításáról (HL L 156., 2018.6.19., 26. o.).¹⁷ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/410 irányelve (2018. március 14.) a 2003/87/EK irányelvnek a költséghatékony kibocsátáscsökkentés és az alacsony szén-dioxid-kibocsátású technológiákba történő beruházások növelése érdekében történő módosításáról és az (EU) 2015/1814 határozat módosításáról (HL L 76., 2018.3.19., 3. o.).

kötelezettségvállalásnak megfelelően valamennyi gazdasági ágazatnak hozzá kell járulnia az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentéséhez.

- (3) Az éghajlat- és energiapolitika 2030-ra szóló keretéről szóló, 2014. februári európai parlamenti állásfoglalás felszólította a Bizottságot és a tagállamokat, hogy tűzzenek ki egy 2030-ra kötelezően megvalósítandó uniós célt, amely szerint az üvegházhatású gázok kibocsátását az 1990-es szinthez képest legalább 40 %-kal kell csökkenteni. Az Európai Parlament arra is rámutatott, hogy ahhoz, hogy az Unió méltányos mértékben részt vállalhasson a globális erőfeszítésekben, minden gazdasági ágazatnak hozzá kell járulnia az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentéséhez.
- (4) 2014. október 24-i következtetéseiben az Európai Tanács jóváhagyta azt a kötelező uniós célkitűzést, amelynek értelmében 2030-ra az 1990-es szinthez képest legalább 40 %-kal csökkenteni kell az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását az Unióban. Az Európai Tanács hangsúlyozta továbbá annak fontosságát, hogy a közlekedési ágazatban csökkenjen az üvegházhatásúgáz-kibocsátás és a fosszilis tüzelőanyagoktól való függőséggel kapcsolatos kockázat, valamint felkérte a Bizottságot, hogy folytassa az eszközök és intézkedések tanulmányozását egy olyan átfogó és technológiai szempontból semleges megközelítés érdekében, amely többek között előmozdítaná a közlekedésből származó kibocsátás csökkentését, a megújuló energiaforrások alkalmazását és az energiahatékonyságot.
- (5) A közlekedésről szóló, 2011. évi uniós fehér könyvnek¹⁸ megfelelően a Bizottság 2013-ban elfogadta az arra vonatkozó stratégiát, hogy a tengeri kibocsátásokat fokozatosan figyelembe vegye az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésére irányuló uniós szakpolitikában¹⁹.
- (6) Az Európai Parlament és a Tanács 2015 áprilisában elfogadta a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről szóló (EU) 2015/757 rendeletet²⁰ (a továbbiakban az angol rövidítés alapján: uniós MRV-rendelet), amelyet 2016-ban két felhatalmazáson alapuló rendelet²¹ és két végrehajtási rendelet²² egészített ki. Az uniós MRV-rendelet célja a hajók

¹⁸ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_en.pdf

¹⁹ COM(2013) 479.

²⁰ 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.).

²¹ A Bizottság (EU) 2016/2072 felhatalmazáson alapuló rendelete a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről szóló (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet szerinti hitelesítési tevékenységekről és a hitelesítők akkreditálásáról (HL L 320., 2016.11.26., 5. o.); A Bizottság (EU) 2016/2071 felhatalmazáson alapuló rendelete (2016. szeptember 22.) az (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a szén-dioxid-kibocsátások nyomonkövetési módszerei és az egyéb releváns információk nyomon követésére vonatkozó szabályok tekintetében történő módosításáról (HL L 320., 2016.11.26., 1. o.).

²² A Bizottság (EU) 2016/1927 végrehajtási rendelete (2016. november 4.) a nyomonkövetési terveknek, kibocsátási jelentéseknek és megfelelőségi dokumentumoknak a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről szóló (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet szerinti formanyomtatványairól (HL L 299., 2016.11.5., 1–21. o.); A Bizottság (EU) 2016/1928 végrehajtási rendelete (2016. november 4.) a személyszállító, ro-ro és konténerszállító hajóktól eltérő hajókatégoriák esetében a szállított rakományok a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről szóló (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról (HL L 299., 2016.11.5., 22–25. o.).

kibocsátásával kapcsolatos adatgyűjtés a további szakpolitikai döntéshozatal elősegítésére, valamint a kibocsátáscsökkentés ösztönzése azáltal, hogy az érintett piacok információkhoz jutnak a hajók hatékonyságáról. Az uniós MRV-rendelet kötelezi a társaságokat az Európai Gazdasági Térség (EGT) kikötőibe érkező vagy onnan induló hajók tüzelőanyag-fogyasztásának, szén-dioxid-kibocsátásának és energiahatékonyságának évenkénti nyomon követésére, jelentésére és hitelesítésére 2018-tól kezdődően. Ez az EGT kikötőinek szén-dioxid-kibocsátására is vonatkozik. Az első kibocsátási jelentések benyújtásának határideje 2019. április 30.

- (7) Az uniós MRV-rendelet 22. cikke kimondja, hogy amennyiben nemzetközi megállapodás születik az üvegházhatásúgáz-kibocsátások nyomon követésének, jelentésének és hitelesítésének globális rendszeréről, a Bizottságnak felül kell vizsgálnia az MRV-rendeletet, és szükség esetén javaslatot kell tennie az említett rendelet módosítására annak érdekében, hogy azt hozzáigazítsa az említett nemzetközi megállapodáshoz.
- (8) A 2015 decemberében az Egyesült Nemzetek Éghajlatváltozási Keretegyezménye (UNFCCC) részes feleinek 21. konferenciáján elfogadott Párizsi Megállapodás²³ értelmében az Unió és tagállamai a teljes gazdaságra vonatkozó kibocsátáscsökkentési célokat tűzték ki. A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) jelenleg is erőfeszítéseket tesz a nemzetközi tengeri kibocsátások korlátozására, amit ösztönözni kell. Az IMO 2016 októberében elfogadott²⁴ egy, a hajók fűtőolaj-fogyasztásával kapcsolatos adatgyűjtő rendszert (a továbbiakban: az IMO globális adatgyűjtő rendszere).
- (9) E két nyomonkövetési, jelentési és hitelesítési rendszer együttes fennállására való tekintettel a Bizottság az uniós MRV-rendelet 22. cikke értelmében értékelte, hogyan lehetne harmonizálni a két rendszert, hogy csökkenjen a hajókra vonatkozó adminisztratív teher az uniós MRV-rendelet célkitűzéseinek sérelme nélkül.
- (10) A hatásvizsgálat jelezte, hogy a két nyomonkövetési, jelentési és hitelesítési rendszer részleges harmonizálása hozzájárulhatna a hajózási társaságok adminisztratív terhének csökkentéséhez, ugyanakkor nem veszélyeztetné az uniós MRV-rendelet célkitűzéseit. Az ilyen részleges harmonizáció azonban nem módosíthatja az uniós MRV-rendeletben előírt irányítást, hatályt, hitelesítést, átláthatóságot vagy szén-dioxid-kibocsátás-jelentési követelményeket, mert komolyan veszélyeztetné a szóban forgó rendelet célkitűzéseit, és befolyásolná az MRV-rendelet azon képességét, hogy információk szolgáltatásával megalapozza a jövőbeli szakpolitikai döntéseket, valamint hogy ösztönözze az energiahatékonysági intézkedések és magatartásmódok alkalmazását a hajózásban. Az uniós MRV-rendelet bármely módosításának ezért korlátoznia kell az IMO globális adatgyűjtő rendszerével való harmonizációt a fogalommeghatározások, a nyomonkövetési paraméterek, valamint a nyomonkövetési tervek és formanyomtatványok vonatkozásában.
- (11) Az uniós MRV-rendelet módosításainak biztosítaniuk kell, hogy – amennyiben a hajózási tevékenységek mindkét rendszer hatálya alá tartoznak – a hasonlóan kiszámított jelentési időszakokban ugyanazok a jogalanyok legyenek felelősek a nyomon követésért. Ezért a társaságokra és a jelentési időszakokra vonatkozó fogalommeghatározásokat, beleértve a társaság változása esetén teendő bejelentéseket, módosítani kell az IMO rendelkezéseinek figyelembevétele érdekében.

²³ Párizsi Megállapodás (HL L 282., 2016.10.19., 4–18. o.).

²⁴ A MEPC.278(70) IMO-határozat, amely módosítja a MARPOL-egyezmény VI. mellékletét.

- (12) Az IMO globális adatgyűjtő rendszerének az évente nyomon követendő és jelentendő adatokkal kapcsolatos rendelkezéseit figyelembe kell venni annak biztosítása érdekében, hogy a mindkét rendszer hatálya alá tartozó hajózási tevékenységek esetében egyszerűsített adatgyűjtésre kerüljön sor. Ennek érdekében a „hordképesség” paramétert be kell jelenteni, ugyanakkor indokolt úgy rendelkezni, hogy a „szállított rakomány” bejelentése továbbra is önkéntes alapon történjen. A „tengeren töltött idő” paramétert felváltja az IMO globális adatgyűjtő rendszerében alkalmazott „úton töltött órák”. Végezetül, az adminisztratív terhek csökkentése érdekében a „megtett távolság” kiszámításának az IMO globális adatgyűjtő rendszerén²⁵ kell alapulnia.
- (13) A nyomonkövetési tervek tartalmát egyszerűsíteni kell az IMO globális adatgyűjtő rendszerének figyelembevétele érdekében, kivéve a terv azon részeit, amelyek szükségesek ahhoz, hogy az uniós MRV-rendelet keretében csak az uniós vonatkozású adatok nyomon követésére és jelentésére kerüljön sor. Ezért az „*utankénti*” rendelkezéseknek továbbra is a nyomonkövetési terv részét kell képezniük.
- (14) Az alkalmazás kezdetének későbbi időpontra történő áthelyezése elengedhetetlen ahhoz, hogy a jelentési időszakban egységes legyen a folyamatban lévő nyomon követés, jelentés és hitelesítés.
- (15) Az (EU) 2015/757 rendelet célja az EGT-kikötőket felkereső hajók szén-dioxid-kibocsátásának nyomon követése, jelentése és hitelesítése az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésére irányuló szakaszos megközelítés első lépéseként. A tagállamok ezt nem tudják kielégítően megvalósítani, mivel ez a léptékből és hatásokból adódóan jobban megvalósítható uniós szinten. Figyelembe kell venni az IMO globális adatgyűjtő rendszerét, valamint e rendeletnek biztosítania kell, hogy az összegyűjtött adatok egy egységes követelményrendszer alapján folyamatosan összehasonlíthatók és megbízhatók legyenek. Az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (16) Az (EU) 2015/757 rendeletet ennek megfelelően módosítani kell,
- ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

1. A 3. cikk a következőképpen módosul:
- a) a d) pont helyébe a következő szöveg lép:
- „d) »társaság«: a hajó tulajdonosa, illetve bármely más szervezet vagy személy, például az üzemben tartó vagy a hajót személyzet nélkül bérlo személy, aki a hajó tulajdonosától átvállalta a hajó üzemeltetésének felelősségét, és aki átvállalta a 336/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben előírt feladatokat és kötelezettségeket;”
- b) az m) pont helyébe a következő szöveg lép:
- „m) »jelentési időszak«: a január 1-jétől december 31-ig tartó időszak, december 31-gyel bezárólag. Az eltérő naptári évben kezdődő és véget

²⁵

MEPC282 (70) IMO-határozat.

erő hajóutak esetében a vonatkozó adatokat az adott naptári év vonatkozásában kell figyelembe venni;”

c) a szöveg egy új p) ponttal egészül ki:

„p) »hordképesség«: a nyári merülési vonalig terhelt hajó 1025 kg/m^3 sűrűségű vízben való merüléskor jelentkező vízkiszorítása és az üres hajó vízkiszorítása közötti, tonnában kifejezett különbség. A nyári merülési vonal a hatóságok vagy az általuk elismert valamely szervezet által jóváhagyott stabilitási tájékoztatóban tanúsított maximális nyári merülési vonal.”

2. A 6. cikk a következőképpen módosul:

a) a (3) bekezdés a következőképpen módosul:

i. az a), b) és c) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) a hajó adatai, beleértve a nevét, az IMO-nál vezetett azonosító számát, a típusát és a társaság nevét;”

„b) a hajómotorok és egyéb fűtőolaj-fogyasztók leírása, valamint a fűtőolaj-típusok;”

„c) kibocsátási tényezők;”

ii. a d) pontot el kell hagyni;

iii. a g) pontot el kell hagyni;

iv. a h) pont iii. alpontjának helyébe a következő szöveg lép:

„iii. az úton töltött idő meghatározására és rögzítésére szolgáló eljárások, felelősségi körök, képletek és adatforrások;”

v. az i) pont helyébe a következő szöveg lép:

„i. adatminőség, beleértve az adathiányok azonosítására és kiküszöbölésére szolgáló eljárásokat;”

3. A 9. cikk (1) bekezdése a következőképpen módosul:

a) az e) és az f) pont helyébe a következő szöveg lép:

„e) úton töltött órák;”

„f) szállított rakomány, önkéntes alapon;”

4. A 10. cikk a következőképpen módosul:

a) a h) pont helyébe a következő szöveg lép:

„h) az úton töltött összes óra;”

5. A 11. cikk a következőképpen módosul:

a) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A társaság változása esetén a korábbi társaság a Bizottságnak és az érintett lobogó szerinti állam hatóságainak a változás bekövetkezésének napjához lehető legközelebbi időpontban, de legkésőbb az említett naptól számított három hónapon belül jelentést nyújt be, amely ugyanazokat az

elemeket tartalmazza, mint a kibocsátási jelentés, de kizárólag arra az időszakra vonatkozik, amelyben a társaság felelősségével elvégzett tevékenységekre sor került.”;

- b) a (3) bekezdés a) pontja a következő új, xi. alponttal egészül ki:
„xi. a hajó hordképessége;”

6. A 21. cikk (2) bekezdésének g) pontja helyébe a következő szöveg lép:
„g) az évente úton töltött összes óra;”.

7. A II. melléklet e rendelet mellékletének megfelelően módosul.

2. cikk

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

Ez a rendelet a hatálybalépését követő év január 1-jétől alkalmazandó. Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

az Európai Parlament részéről

a Tanács részéről

az elnök

az elnök