



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2015.3.10.
COM(2015) 128 final

2013/0224 (COD)

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK

az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (6) bekezdése alapján

a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és ellenőrzéséről, valamint az 525/2013/EU rendelet módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadására vonatkozó, első olvasatban elfogadott tanácsi álláspontról

(EGT-vonatkozású szöveg)

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK

az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (6) bekezdése alapján

a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és ellenőrzéséről, valamint az 525/2013/EU rendelet módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadására vonatkozó, első olvasatban elfogadott tanácsi álláspontról

(EGT-vonatkozású szöveg)

1. Háttér-információk

Az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz benyújtott javaslat időpontja (COM (2013) 480 final – 2013/0224 COD dokumentum):	2013. június 28.
Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményének időpontja:	2013. október 16.
Az Európai Parlament álláspontjának időpontja (első olvasat):	2014. április 16.
A módosított javaslat megküldésének időpontja:	n/a
A Tanács álláspontja elfogadásának időpontja:	2015. március 5.

2. A Bizottság javaslatának célja

A Bizottság javasolja egy uniós szintű jogi keretrendszer létrehozását, mellyel ellenőrzött adatokat lehet gyűjteni és közzétenni az EU kikötőit használó összes nagyméretű (5000 bruttó tonna feletti) hajó éves szén-dioxid-kibocsátásáról és energiahatékonyságáról. Ez a tengeri közlekedés üvegházhatásúgáz-kibocsátásának csökkentésére vonatkozó, a Bizottság 2013 júniusában elfogadott közleményében¹ kifejtett uniós stratégia első lépése, ezenkívül értékes hozzájárulást biztosíthat a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben (IMO) jelenleg folyó vitákhoz.

Az e javaslatból következő nyomonkövetési, jelentési és ellenőrzési (MRV) rendszer legfontosabb elemei a következők:

- Hatály:** az MRV szabályok hatálya alá tartoznak a tagállamok joghatósága alá tartozó kikötőkbe befutó, 5000 bruttó tonna feletti hajók. Kivételt képeznek az alacsony kibocsátású hajók (5000 bruttó tonna alatti kis és közepes méretű hajók), amelyek a flotta körülbelül 40%-át képviselik, de a kibocsátásból csak 10%-kal részesednek.
- Néhány hajó kategória mentesül: a hadihajók, a halász- és halfeldolgozó hajók, a fából készült hajók és a nem kereskedelmi célra használt állami hajók.
- A nemzetközi tengerjog elveivel összhangban az MRV szabályok megkülönböztetésmentesen vonatkoznak minden, az EU kikötőibe befutó hajóra, függetlenül attól, hogy milyen lobogó alatt közlekedik.

¹ A Bizottság közleménye: „A tengeri közlekedésből származó kibocsátás bevonása az EU üvegházhatásúgáz-kibocsátásának csökkentésére irányuló politikákba”, COM (2013) 479 final.

- d) Az EU kikötőiből induló és oda érkező hajóforgalom lefedése: 2018. január 1-től a hajóknak nyomon kell követniük szén-dioxid-kibocsátásukat és egyéb releváns hatékonysági adataikat az EU-n belüli forgalomban (a tagállamok joghatósága alatt álló kikötők közötti forgalom), a beérkező forgalomban (a legutolsó nem uniós kikötőből az első, valamely tagállam joghatósága alá eső kikötőbe irányuló forgalom) és a kimenő forgalomban (az utolsó, valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőből az első nem uniós kikötőbe irányuló forgalom).
- e) A kikötőkön belül tartózkodó hajók kibocsátását is nyomon kell követni, jelenteni és ellenőrizni kell. Ezen intézkedések ösztönöznék a rendelkezésre álló parti kibocsátáscsökkentő technológiák használatát.
- f) A hajónaplókból, napi jelentésekből és a tüzelőanyagok szállítóleveléből származó, rendelkezésre álló adatok is felhasználásra kerülnek.
- g) A rögzítés után ezeket az adatokat függetlenül ellenőrizni kell, majd összesített formában évente jelenteni kell a Bizottságnak és a hajó lobogó szerinti államának.
- h) A Bizottság hajónként jelentést készít az ellenőrzött éves összesített adatokról, mely jelentés magában foglalja a szén-dioxid-kibocsátást és a hatékonysági paramétereket is.
- i) Alapító rendeletével összhangban az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség (EMSA) is kap korlátozott számú feladatot, elsősorban a végrehajtási adatbázishoz kapcsolódóan.
- j) A lobogó szerinti államként vagy kikötő szerinti államként (akár a 19. cikk (2) bekezdése szerinti kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzés keretében, akár a 19. cikk (3) bekezdése szerinti MRV-specifikus ellenőrzés keretében) eljáró tagállamok végrehajtási intézkedéseik során ellenőrzik, hogy található-e érvényes megfelelési dokumentum (DoC) a hajók fedélzetén, amikor befutnak az adott tagállam joghatósága alatt álló kikötőkbe, és szükség szerint szankciókat alkalmaznak.
- k) A nemzetközi fejlemények követése a rendelet felülvizsgálata révén, illetve szükség esetén a nemzetközileg – elsősorban az IMO keretében – elfogadott fejlemények alapján történő módosításokra vonatkozó javaslattétel vagy az azokhoz történő hozzáigazítás útján.

3. A Tanács álláspontjával kapcsolatos megjegyzések

3.1. Általános megjegyzések a tanácsi állásponttal kapcsolatban

A Bizottság álláspontja szerint az informális egyeztetések egy kiegyensúlyozott csomagot eredményeztek, amely kielégítő megoldásokat ad sok fontos kérdésre, úgymint a rendelet hatálya, a rakomány nyomon követése és az arról szóló jelentések, az adatvédelem és az információk átláthatósága, vagy a végrehajtási rendelkezések. A Bizottság ezért támogatni tudja a Tanács álláspontjában tükröződő végeredményt.

A Bizottság azonban külön állást foglal azzal kapcsolatban, hogy a Tanács él a végrehajtási aktusok esetére a 182/2011/EU rendelet 5. cikkének (4) bekezdésében foglalt lehetőséggel (a véleménynyilvánítástól való tartózkodásra vonatkozó rendelkezés). A bizottság nem ellenzi ezt, azonban határozottan úgy véli, hogy egy ilyen rendelkezés használatát indokolni kell, és ezért az e közlemény mellékletében foglalt nyilatkozatot teszi.

3.2. Az Európai Parlament első olvasat során elfogadott módosításai (röviden)

A Tanács nem vette részletesen fontolóra az EP néhány módosítását. A Bizottság véleménye az EP e módosításairól az alábbiakban olvasható.

Az EP első olvasatban kialakított véleménye a következő főbb módosításokat javasolja:

- a) **Általánosabb hivatkozás bevezetése: „üvegházhatásúgáz-kibocsátás” a „szén-dioxid-kibocsátás” helyett (1., 9., 10., 12., 17., 21., 23., 24., 29., és 31. módosítás).** A Bizottság részben elfogadta. Az EP első olvasatban kialakított véleménye több helyen kicseréli a „szén-dioxid-kibocsátások” kifejezést az „üvegházhatásúgáz-kibocsátások” kifejezésre, hogy ezzel is hangsúlyozza a „szén-dioxidtól eltérő” gázok tengeri közlekedésből származó kibocsátása kezelésének szükségességét. A Bizottság azon a véleményen van, hogy a javasolt rendelet célkitűzéseinek továbbra is a szén-dioxid-kibocsátásra kell koncentrálniuk, mivel messze ez a tengeri közlekedés legjelentősebb üvegházhatásúgáz-kibocsátása. Ennek ellenére, ameddig a rendelet hatálya változatlan marad, az EP módosításaiban szereplő néhány általánosabb megfogalmazás elfogadható lehet. A Tanács – a Bizottság javaslatához igazodva – nem változtatott azon, hogy a rendelet hatálya csak a szén-dioxid kibocsátására terjed ki, egyidejűleg elfogadva a preambulumbekézdésekben (többek között az új (1a) preambulumbekézdésben) néhány általánosabb megfogalmazást az üvegházhatásúgáz-kibocsátással és levegőszennyező anyagokkal kapcsolatban.
- b) **A halász- és halfeldolgozó hajók bevonása az MRV alá (26. módosítás).** A Bizottság elutasította. Az EP támogatja a javaslatból kihagyott „halász- és halfeldolgozó hajók” bevonását az MRV-rendszerbe. A Bizottságnak az a véleménye, hogy ezek a kategóriák elhanyagolható mennyiségű kibocsátást képviseltek és végrehajtási nehézségeket okoztak. A Tanács végül – a Bizottság javaslatával összhangban – kihagyta ezeket a kategóriákat a rendeletből.
- c) **Könnyített MRV nyomkövetési kötelezettségek bevezetése a naponta több utat megtevő, csak az EU-n belül közlekedő hajók részére: „rövid távú tengeri fuvarozás” (58. módosítás).** A Bizottság részben elfogadta. Az EP mentesítést vezet be az „utazásonkénti” nyomkövetési kötelezettségek alól olyan hajók esetében, amelyek kizárólag az unión belül közlekednek és naponta több utat is megtesznek (mint például a kompok). A cél az, hogy a minden nap nagyszámú, általában hasonló utat megtevő hajók számára egyszerűbb legyen a nyomkövetési kötelezettségek teljesítése. Annak elkerülése érdekében, hogy ezekben az esetekben a nyomon követés szükségtelenül nagy teherrel váljon, az „utazásonkénti” nyomon követés, mint köztes lépcső, nem lesz szigorúan kötelező, míg az éves jelentési kötelezettségek változatlanok maradnak. Főszabályként a Bizottság támogatja egy ilyen könnyített rendszer létrehozását, amelynek célja, hogy egyensúlyba hozza egyrészt azt, hogy a hajó éves jelentésének a fedélzeten található pontos adatokon kell alapulnia, másrészt azt az adminisztratív terhet, amelyet ez bizonyos objektíven meghatározott kereskedelmi ügylettípus vagy körülmények esetén jelentene. A Bizottság megtartotta az EP felvetését, de jobbnak látta egy küszöböt bevezetni az egy évre beütemezett utazások számára vonatkozóan, hogy ezzel nagyobb jogbiztonságot nyújtson az üzemeltetőknek.
- d) **A „szállított rakomány” és „fuvarozási tevékenység” törlése a nyomon követett adatok köréből és az energiahatékonysági számításokból (29., 30., 43., 53–55., 59., 73., 91. és 93. módosítás).** A Bizottság elutasította. Az EP javasolta a „szállított rakomány” és a hozzá kapcsolódó „fuvarozási tevékenységen” alapuló energiahatékonysági számítások törlését. A Tanács – a Bizottság javaslatához igazodva – megtartotta ezeket nyomonkövetési paraméterként.

- e) **A technikai hatékonyság erősítése azáltal, hogy meglévő hajók számára is kötelezővé tennék a tanúsított energiahatékonysági tervezési mutatót (EEDI) (61. és 71. módosítás). A Bizottság elutasította.** Az EP javasolta az EEDI tanúsításának kötelezővé tételét minden olyan, MRV alá eső hajó kategóriára, amelyre az EEDI vonatkozik, ellensúlyozva ezzel a szállítmány törlését és a működési hatékonyság csökkentését. A Tanács megtartotta az EEDI-nek a Bizottság által javasolt alkalmazási körét, hogy az csak az új (2013 után épített vagy javított) hajókra vonatkozzon.
- f) **A hajók „jégosztályának” és a különösen hideg téli időjárási viszonyokra vonatkozó információknak a felvétele a nyomkövetési tervbe és a kibocsátási jelentésekbe (33., 40., 44., 60. és 70. módosítás). A Bizottság elfogadta.** Az EP támogatja egy módosítási csomag hozzáadását, annak biztosítása céljából, hogy a „jégosztály” (amely jelzi, hogy a hajót jeges vizeken történő hajózásra tervezték-e) az MRV keretében jelentendő alapinformációk része legyen. A Tanács megtartotta az EP alap gondolatát, de az ilyen jelentést önkéntessé tette.
- g) **A környezeti információkhoz való nyilvános hozzáférésről szóló 2003/4/EK irányelvre való hivatkozás szerepeltetése (69. módosítás). A Bizottság elutasította.** Az EP aggódalma, hogy az összegyűjtött MRV adatok jogtalan betekintést engednek bizalmas üzleti információkba, arra indította a Parlamentet, hogy a szövegben hivatkozzon a környezeti információkhoz való hozzáférésről szóló meglévő uniós szabályozásra (nevezetesen az információkhoz való hozzáférésről szóló 2003/4/EK irányelvre), amely csak a tagállamokra vonatkozik. A Bizottság értelmezése szerint az éves szinten összesített MRV adatok jellemzően nem adnak betekintést üzleti titkokba; viszont adott esetben nyitott annak megvizsgálására, hogy egy konkrét esetben és különleges körülmények folytán nem sérülne-e valamely jogos üzleti érdek védelme. A Tanács átfogalmazta az EP felvetését, és átalakította az uniós intézményekre és szervekre vonatkozó, a környezeti információhoz való hozzáférésről szóló 1367/2006/EK rendeletre (aarhusi rendelet) való hivatkozással. Ez a rendelet tartalmaz a védett üzleti érdeknek a közzétételéhez fűződő közérdekkel szembeni mérlegelésére vonatkozó rendelkezést.
- h) **A Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására való felhatalmazásának hallgatóságos meghosszabbodása (a 24. cikk (1) bekezdése). A Bizottság elfogadta.** Az EP javasolja, hogy a hatáskör-átruházás öt évig tartson és hallgatóságosan meghosszabbodjon a korábbival megegyező időtartamra, ha az EP vagy a Tanács nem ellenzi ezt a meghosszabbítást. A Bizottság el tudja fogadni ezt a szakaszt, amely valóban a szokásos megfogalmazást jelenti. A Tanács is megtartotta a hallgatóságos meghosszabbodás szokásos formuláját.
- i) **A nem szén-dioxid okozta hatások kétévenkénti értékelése (82. módosítás). A Bizottság elfogadta.** Az EP javasolt egy új kötelezettséget a Bizottság részére a nyomkövetési mechanizmusokról szóló rendelet (MMR) alapján: hogy a Bizottság két évente értékelje a tengeri közlekedési ágazat globális éghajlatra gyakorolt összesített hatását, beleértve a nem szén-dioxiddal kapcsolatos kibocsátások által okozott hatásokat is. A Bizottság kisebb átfogalmazással el tudja fogadni az EP ezen javaslatát. A Tanács megtartotta az EP felvetését, de átalakította azt egy két évente ismétlődő kötelezettséggé, amelyet a Bizottság akkor hajt végre, amikor a 21. cikk (3) bekezdése alapján elkészíti a jelentett MRV kibocsátásokról szóló általános jelentést.

3.3. A Tanács által bevezetett új rendelkezések és a Bizottság álláspontja.

A Tanács beillesztett a szövegbe néhány változtatást, amelyek nem gyengítik jelentősen a javaslatot, valamint néhány új rendelkezést, amelyeket a Bizottság el tud fogadni. E rendelkezések a következők:

- a) **Könnyített rendszer bevezetése a „rövid távú tengeri fuvarozás” nyomon követésére (a 9. cikk új (2) bekezdése).** A Tanács új rendelkezéseket vezetett be, hogy a kizárólag a javaslat hatálya alá tartozó utakon közlekedő, és menetrendjük szerint évente több mint 300 utat megtevő hajók mentességet élvezhessenek az utankénti nyomon követés kötelezettsége alól (a 9. cikk új (2) bekezdése). A kivétel Tanács általi megfogalmazása nagyon hasonló az EP által előterjesztett módosításhoz (58. módosítás), és a Bizottság el tudja fogadni a Tanács szövegében leírt könnyített rendszert (amely nagyobb jogbiztonságot nyújt éves küszöbérték formájában). Nem feltétlenül szükséges a tüzelőanyag-fogyasztás és a szén-dioxid utankénti nyomon követése olyan hajók esetében, amelyek nagyszámú, általában hasonló tevékenységet végeznek (például kompok), kizárólag az MRV rendelet hatálya alatt, mert a fedélzetükön vannak más olyan dokumentumok és adatok (például BDN), amelyeket a hitelesítő felhasználhat annak értékeléséhez, hogy hogyan számították ki a tüzelőanyag-fogyasztásra és a szén-dioxid-kibocsátásra vonatkozó éves adatokat. Ezért az utankénti nyomon követés nem jelent egy feltétlenül szükséges köztes lépést a hajó éves fő jelentési kötelezettségének az MRV rendelet – változatlanul alkalmazandó – 10. cikke szerinti teljesítéséhez. Az utankénti nyomon követés alóli mentesség azon a feltevésen is alapul, hogy nem szükséges élesen megkülönböztetni és elkülöníteni az egyes utakra vonatkozó adatokat (a rendelet hatálya alá nem tartozó – például két nem uniós kikötő közötti – utazásokra vonatkozó adatok figyelembevételének elkerülése érdekében). Azok a hajók, amelyek nem felelnek meg a két fenti – a hajók lobogójától függetlenül érvényes – objektív feltételnek, nem élhetnek ezzel a mentességgel.
- b) **Társaságok önkéntes jelentése a nyomonkövetési tervben meghatározott feltételek alapján (a 10. cikk új (3) bekezdése).** A Tanács új rendelkezéseket vezetett be, melyek megengedik a hajók tüzelőanyag-fogyasztási és szén-dioxid-kibocsátási adatainak más kritériumok (nevezetesen terhelt/ballaszt utak) szerinti nyomon követését és későbbi nyilvánosságra hozatalát. A Bizottság el tudja fogadni a Tanács szövegét.
- c) **Az ellenőrzések MRV rendszere (a 19. cikk (3) bekezdése).** A Tanács javasolta a tagállami hatóságok kötelezettségeinek enyhítését olyan hajókkal kapcsolatban, amelyek úgy futnak be a tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe, hogy nem jelentettek be megfelelőségi dokumentumot és nem tartoznak más végrehajtási mechanizmus alá. A Bizottság el tudja fogadni a Tanács szövegét, mert az a végrehajtási mechanizmusokat hozzáigazítaná az ezen ágazatban hagyományosan alkalmazott szintekhez.
- d) **Kiutasítási határozat (a 20. cikk (3) bekezdése).** A Tanács enyhítette azon feltételeket, amelyek szerint a tagállamok kiutasítási határozatot hozhatnak olyan hajók esetében, amelyek „két vagy több egymást követő jelentési időszak során” („egynél több jelentési időszak” helyett) nem feleltek meg a nyomonkövetési és jelentési követelményeknek és „egyéb végrehajtási intézkedésekkel sem sikerült biztosítani a megfelelést”. A szöveg szintén kiegészült a veszélyben lévő hajókra alkalmazandó nemzetközi tengerészeti szabályokra való hivatkozással. A Bizottság elfogadja a Tanács szövegét.

- e) **A szankciókra és büntetésekre vonatkozó nemzeti szabályok és a nemzeti jogorvoslatra vonatkozó tájékoztatás (a 20. cikk (3a) és (4) bekezdése).** A 20. cikk új (3a) bekezdéseként olyan eltérés került beillesztésre, amely lehetővé teszi az olyan tenger nélküli tagállamok számára, amelyeknek lobogója alatt nem közlekedik hajó, hogy mentesüljenek a szankciókra és büntetésekre vonatkozó nemzeti szabályok meghatározásának kötelezettsége alól. A 20. cikk új (4) bekezdésébe bekerült az az új kötelezettség, hogy a társaságokat tájékoztatni kell a kiutasítási határozattal szembeni hatékony nemzeti jogorvoslati lehetőségekről. A Bizottság el tudja fogadni a Tanács e pontokra vonatkozó szövegét.
- f) **Összesített éves adatok közzététele és az üzleti érdekek védelme** az uniós intézményekre és szervekre vonatkozó 1367/2006/EK rendelet (aarhusi rendelet) alapján (a 21. cikk új (2a) bekezdése). A Tanács javasolta az EP üzleti érdekek védelmére vonatkozó rendelkezésének átfogalmazását, beillesztve egy hivatkozást az uniós intézmények és szervek által birtokolt környezeti információkhoz való hozzáférésről szóló 1367/2006/EK rendeletre („aarhusi rendelet”). A Bizottság el tudja fogadni a Tanács szövegét.
- g) **Az ellenőrzésre és akkreditálásra vonatkozó felhatalmazáson alapuló jogi aktusok, valamint a Bizottság által az ilyen jogi aktusok elfogadásánál figyelembe veendő szempontokról szóló új III. melléklet** (a 15. cikk (5) bekezdése, a 16. cikk (3) bekezdése és az új III. melléklet). A Tanács az ellenőrzésre és akkreditálásra vonatkozó felhatalmazáson alapuló jogi aktusok tartalmára vonatkozó további előírásokat adott hozzá a Bizottság javaslatában eredetileg a 15. és 16. cikkben szereplőkhöz, az új III. mellékletben olyan nem alapvető fontosságú elemeket felsorolva, amelyeket az ilyen jogi aktusok kidolgozása során figyelembe kell venni. Ez jobban körülírja a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok hatályát, ezért a Bizottság számára elfogadható.
- h) **A tagállamoknak a tengeri közlekedésből származó kibocsátásokra vonatkozó, a nyomkövetési mechanizmusokról szóló rendelet (MMR) szerinti jelentési kötelezettségének törlése (a 26. cikk).** A Tanács törölt minden további, a tagállamok által a nyomkövetési mechanizmusokról szóló rendelet (MMR) szerint, az MRV alapján gyűjtött adatok alapján teljesítendő jelentési kötelezettséget. Az adatokra vonatkozó éves tagállami jelentések nem feltétlenül szükségesek, mivel a Bizottság közvetlenül meg fogja kapni az adatokat a társaságoktól, és szintén készíteni fog éves jelentéseket. Így a Bizottság el tudja fogadni a Tanács álláspontját.
- i) **Paraméterek meghatározása a rakomány hajótípusok szerinti nyomon követéséhez, beleértve a további végrehajtási aktusok lehetőségét is (II. melléklet, B rész).** A Tanács szövegében a „rakomány” és a „fuvarozási tevékenység” – ugyanúgy, mint a Bizottság javaslatában – a nyomon követendő és jelentendő paraméterek részét képezi. A Tanács azonban több javaslatot tett a rakományra és a fuvarozási tevékenységre vonatkozó, egyes hajótípusokhoz igazított paraméterek felvételére a nyomonkövetési, jelentési és ellenőrzési rendszerbe. A II. melléklet B. része ezért további rendelkezéseket tartalmaz, amelyek a ro-ro és konténerszállító hajók rakományának nyomon követésére szolgáló paraméterekre vonatkozó legújabb ismereteket tükrözik (a Bizottság javaslatában a személyhajókra vonatkozókon felül).

A többi hajóra a Tanács azt javasolja, hogy szükség esetén a tömeget és a térfogatot vegyék figyelembe nyomonkövetési paraméterként, és megengedi a Bizottságnak, hogy végrehajtási aktusokon keresztül tovább finomítsa, illetve szükség esetén

módosítsa a rakomány nyomon követésére vonatkozó kötelezettség végrehajtásának módját. A Bizottság elfogadhatónak tartja ezt a megközelítést. A hajóspecifikus paraméterek alkalmazása a rakomány nyomon követéséhez elősegíti a nemzetközi fejlesztéseket is, nevezetesen az IMO keretében elért előrelépést.

- j) **A kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló 2009/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv („PSC irányelv”) módosítása (a 26a. cikk).** A Tanács javasolja a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló irányelv IV. mellékletének módosítását, hogy felvegye az MRV rendelet szerint kiadott megfelelőségi dokumentumot a PSC ellenőrzések során a kikötő szerinti állam ellenőrei által ellenőrizendő dokumentumok listájára. Ez egyszerűsítene a rendeletben előírt végrehajtási mechanizmusok megvalósítását, így a Bizottság elfogadja azt.
- k) **A véleménynyilvánítástól való tartózkodásra vonatkozó rendelkezés (a 25. cikk (2) bekezdése).** A Tanács élt a 182/2011/EK rendelet által nyújtott azon lehetőséggel, hogy az MRV rendelet végrehajtási aktusai tekintetében bevezessen egy véleménynyilvánítástól való tartózkodásra vonatkozó rendelkezést. A Bizottság fenntartja szokásos álláspontját, mely szerint az ilyen rendelkezéseket megfelelő magyarázatnak kell kísérnie, amely megindokolja annak bevezetését az adott esetben: például egy preambulumbekkezdés formájában.

4. Következtetés

A Bizottság megítélése szerint a Tanács által elfogadott szöveg közel marad az eredeti bizottsági javaslathoz, egyidejűleg bevezetve néhány módosítást, amelyeket a Bizottság – hogy megkönnyítse a megállapodást a Parlamenttel a Tanács közös álláspontja mentén – támogatni tud.

NYILATKOZAT

A Bizottság nyilatkozata a 20xx/xx/EK rendelet felülvizsgálatáról

A Bizottság hangsúlyozza, hogy a 182/2011/EU rendelet (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.) 5. cikke (4) bekezdése második albekezdésének b) pontjára történő rendszeres hivatkozás ellentétes mind az említett rendelet szellemével, mind a szövegével. E rendelkezés csak abban az esetben érvényesíthető, ha a fő szabálytól való eltérést – mely szabály szerint a Bizottság elfogadhatja a végrehajtási jogi aktus tervezetét, ha nem érkezett vélemény – sajátos helyzet indokolja. Tekintettel arra, hogy a második albekezdés b) pontjára történő hivatkozás az 5. cikk (4) bekezdésében előírt általános szabály alóli kivételt jelent, a rendelkezésre való hivatkozás nem tarthat egyszerűen a jogalkotó „mérlegelési jogkörébe”, hanem megszorító módon kell értelmezni, és ezért indokolásra szorul.