



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Strasbourg, 2018.1.16.
COM(2018) 33 final

2018/0012 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

a hajókról származó hulladékok leadására alkalmas kikötői fogadólétesítményekről, a 2000/59/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv és a 2010/65/EU irányelv módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SWD(2018) 21 final} - {SWD(2018) 22 final}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

A hajókból kibocsátott hulladékok egyre nagyobb veszélyt jelentenek a tengeri környezetre, miközben költséges környezeti és gazdasági következményekkel járnak. Az utóbbi időben a tengeri hulladék problémája előtérbe került, mivel egyre több tudományos kutatás világít rá a tengeri ökoszisztémára gyakorolt súlyos következményekre és az emberi egészségre gyakorolt káros hatásokra. Bár a tengeri hulladék legnagyobb része szárazföldi forrásokból származik, a hajózás szintén fontos szerepet játszik a háztartási és üzemeltetési hulladékok tengerbe ürítésében. Emellett bizonyos tengeri területeken, mint például a Balti-tengeren, komoly problémát jelent a hajókból, különösen a nagy méretű személyszállító hajókból kibocsátott szennyvíz eutrofizációs hatása, valamint az olajos hulladékok kibocsátásának tengeri élővilágra és élőhelyekre gyakorolt hatásai.

A tengerbe történő illegális kibocsátások okait egyrészt magukon a hajókon (különösen a nem megfelelő fedélzeti hulladékgazdálkodási gyakorlatok), másrészt a parton (a hajókról származó hulladék fogadására alkalmas kikötői létesítmények hiánya) kell keresni.

A 2000/59/EK irányelv¹ a kikötői fogadólétesítmények (PRF) rendelkezésre bocsátásának és a hulladékok e létesítményekbe való leadásának biztosítását célzó rendelkezésekkel szabályozza a parton tapasztalható problémákat. Az irányelv alkalmazza a vonatkozó, például a MARPOL-egyezményben² található nemzetközi normákat. Ugyanakkor az irányelv a kikötői műveletekre összpontosít, míg a MARPOL-egyezmény elsősorban a tengeri műveleteket szabályozza. Ennek köszönhetően az irányelv összhangban van a MARPOL-egyezménnyel, illetve ki is egészíti azt, a part és a tenger közötti kapcsolódási pontokra vonatkozó jogi, gyakorlati és pénzügyi felelősségek szabályozásával. Bár a MARPOL-egyezmény meghatározza a hajókról származó különböző anyagok okozta szennyezés problémájának kezelését célzó átfogó keretet, nem biztosít hatékony végrehajtási mechanizmust. Következésképpen a MARPOL-egyezmény fő koncepcióinak és kötelezettségeinek uniós jogba való belefoglalása lehetőséget teremt ezek hatékony betartatására az EU jogrendszerén keresztül.

A hatálybalépését követően mintegy 17 évvel szükségessé vált az irányelv alapos felülvizsgálata. A jelenlegi helyzet jelentősen eltér az eredeti irányelv 2000-es elfogadásának pillanatában fennálló helyzettől. Azóta a MARPOL-egyezmény utólagos módosítások útján megerősítésre került, míg a jelenlegi irányelv hatálya és fogalommeghatározásai már nincsenek összhangban a nemzetközi kerettel. Következésképpen a tagállamok egyre inkább a MARPOL-egyezményben meghatározott keretre támaszkodnak, ami problematikussá teszi az irányelv végrehajtását és betartatását. Emellett a tagállamok eltérően értelmezik az irányelv fő koncepcióit, ami félreértéseket szül a hajók, kikötők és az üzemeltetők körében.

A felülvizsgálat célja a tengeri környezet fokozottabb védelme, a tengerbe történő hulladékkibocsátás csökkentésével, valamint a kikötői tengeri műveletek hatékonyságának növelése, az adminisztratív terhek csökkentésével és a keretszabályok aktualizálásával. Mivel

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2000/59/EK irányelve (2000. november 27.) a hajókon keletkező hulladék és a rakománymaradványok fogadására alkalmas kikötői létesítményekről, HL L 332., 2000.12.28., 81. o.

² Nemzetközi egyezmény a hajókról történő szennyezés megelőzéséről (egységes szerkezetbe foglalt szöveg).

a javaslat a Célravezető szabályozás program (REFIT) keretébe tartozik, célja, hogy összhangban legyen a REFIT egyszerűsítésre és egyértelműsítésre vonatkozó alapelveivel.

Az egyértelműség érdekében a javaslat hatályon kívül helyezi a jelenlegi irányelvet, és egyetlen új irányelvvel helyettesíti azt. Emellett a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló 2009/16/EK irányelvet³, illetve a 2010/65/EU irányelvet⁴ érintő kiegészítő módosításokat tartalmaz.

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

A tengerek szennyezésének csökkentése a tengeri szállítással kapcsolatos uniós fellépés egyik fontos területe. Ezt az Európai Unió tengeri szállítási politikájának vonatkozásában a 2018-ig terjedő időszakra vonatkozó bizottsági közlemény⁵ is megerősítette, amely a hulladékmentes tengeri forgalmat szorgalmaz. Ez a célkitűzés a nemzetközi egyezményeknek és szabványoknak való megfelelés útján érhető el. A releváns nemzetközi keretnek számító MARPOL-egyezmény számos módosításon esett át, például a hajókból történő kibocsátásokra vonatkozó új vagy szigorúbb normákkal egészült ki. Ezeknek az irányelvben is megfelelőképpen tükröződniük kell.

A kikötői szolgáltatásokról szóló rendelet⁶ meghatározása szerint a hulladék fogadására alkalmas kikötői létesítmények biztosítása olyan szolgáltatásnak minősül, amelyet a kikötők nyújtanak a használóik számára. A javasolt irányelv figyelembe veszi az említett rendelet vonatkozó alapelveit és rendelkezéseit, azonban az abban foglalt követelményeken túlmenően a költségszerkezetekre és azok átláthatóságára vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz. Mindez a javasolt irányelv általános célkitűzésének elérését, konkrétan a hulladékok tengerekbe ürítésének csökkentését szolgálja. Emellett a kikötői szolgáltatásokról szóló rendelet csak a TEN-T kikötőkre vonatkozik, míg a javasolt irányelv *minden* kikötőre kiterjed, beleértve az olyan kisebb létesítményeket is, mint a halászkikötők és a jachtkikötők.

A 2010/65/EK irányelv az „nemzeti egyablakos” rendszeren keresztül elektronikus formában továbbítani szükséges információk közé sorolja az előzetes hulladékbejelentést is. Ennek érdekében egy elektronikus hulladékbejelentő üzenetet fejlesztettek ki. A megfelelés, a nyomon követés és a végrehajtás megkönnyítése érdekében az üzenetben közölt információ megosztásra kerül az uniós tengeri információcsere-rendszerben (SafeSeaNet), és továbbításra kerül a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzés 2009/16/EK irányelv szerint létrehozott adatbázisának adatszolgáltatási moduljába.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

A hatályban lévő irányelv és a jelen javaslat teljes mértékben összhangban van az uniós környezetvédelmi jog elveivel, konkrétan: (i) az elővigyázatosság elvével; (ii) a „szennyező fizet” elvével; és (iii) azzal az elvvel, hogy lehetőség szerint megelőző intézkedéseket kell

³ 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.

⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 2010/65/EU irányelve (2010. október 20.) a tagállamok kikötőibe érkező vagy onnan induló hajókra vonatkozó nyilatkozattételi követelményekről, HL L 283., 2010.10.29., 1. o.

⁵ COM(2009)8 „Stratégiai célkitűzések és javaslatok az Európai Unió tengeri szállítási politikájának vonatkozásában a 2018-ig terjedő időszakra”.

⁶ 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., 1–18. o.

tenni a forrásnál. Emellett hozzájárul a tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelv⁷ törekvéseihez, amely a tengeri környezet védelmét célozza, és felhívást intéz arra vonatkozóan, hogy 2020-ra el kell érni az Unió tengeri területeinek jó környezeti állapotát. A javasolt irányelv emellett hatályba lépteti a hulladék keretirányelvet⁸ azzal, hogy a szennyező fizet elvvel és az uniós hulladékhierarchiával összhangban jobb hulladékgazdálkodási gyakorlatokat irányoz elő a kikötőkben. Végezetül a javasolt irányelv összhangban van a kéntartalomra vonatkozó irányelvvel⁹, amely a tengeri hajózásban használt tüzelő- és üzemanyagok kéntartalmának csökkentésével hozzájárul a tengeri szállítás fenntarthatóságához. Ugyanakkor a kéntartalomra vonatkozó irányelv által előírt rendszer alkalmazása nem eredményezheti azt, hogy a légköri kibocsátásokat olyan gyakorlatok váltsák fel, amelyek során a kibocsátáscsökkentési technológiákból, például a füstgáztisztító rendszerekből származó melléktermékek hulladékként a tengerbe vagy egyéb víztestekbe, például kikötőkbe vagy torkolatokba kerülnek kibocsátásra.

A javasolt irányelvnek alapvető szerepe lesz továbbá a Bizottság körforgásos gazdaságra vonatkozó stratégiájában¹⁰ meghatározott azon célkitűzés elérésében, hogy a partokon található tengeri hulladék és a tengerben található elveszített halászeszközök mennyisége 2020-ig 30 %-kal csökkenjen. A körforgásos gazdaságra vonatkozó stratégia elismeri továbbá, hogy a kikötői fogadólétesítményekről szóló régi irányelv felülvizsgálata közvetlenül és jelentősen hozzájárulhat a hajókon keletkező tengeri hulladék csökkentéséhez. A Bizottság műanyagokra vonatkozó stratégiája¹¹ megvizsgálja az elveszített vagy elhagyott halászeszközök csökkentését lehetővé tevő további intézkedéseket, mint a gyakran hulladékként végző halászeszközökre vonatkozó kiterjesztett gyártói felelősséget és betétdíjas rendszereket, illetve az ilyen rendszerekkel kapcsolatos információk megosztásának fokozását.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

• Jogalap

Tekintettel arra, hogy a javaslat a jelenlegi irányelv helyébe lép, a jogalap továbbra is az EUMSZ 100. cikkének (2) bekezdése (az EKSZ korábbi 80. cikkének (2) bekezdése), amely kiterjed többek között a tengeri szállításra vonatkozó közös szabályok elfogadására. Bár az irányelv célja a tengeri környezet megóvása a hulladékok tengerbe ürítésétől, általános politikai célkitűzése, hogy megkönnyítse a tengeri szállítást, és hozzájáruljon a belső szállítási piac létrehozásához.

• Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)

A hajózás egy nemzetközi ágazat, amelynek műveletei a nemzetközi vizeken és a világ különböző pontjain található kikötőkben zajlanak. Következésképpen az ágazatnak nemzetközi szabályokra van szüksége, a hajókról származó szennyezés tekintetében pedig a MARPOL-egyezmény már tartalmazza a megfelelő rendelkezéseket. Ugyanakkor a nemzetközi rendszer fő problémáját nem a szabványok hiánya, hanem azok nem megfelelő

⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 2008/56/EK irányelve (2008. június 17.) a tengeri környezetvédelmi politika területén a közösségi fellépés kereteinek meghatározásáról, HL L 164., 2008.6.25., 19–40. o.

⁸ 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., 3–30. o.

⁹ Az Európai Parlament és a Tanács 2005/33/EK irányelve (2005. július 6.) a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok kéntartalmáról, HL L 191., 2005.7.22., 59. o.

¹⁰ COM/2015/614 final, „Az anyagkörforgás megvalósítása – a körforgásos gazdaságra vonatkozó uniós cselekvési terv”.

¹¹ SWD(2018) 16 bizottsági szolgálati munkadokumentum.

végrehajtása és betartatása jelenti. Az EU tengerpolitikájának egyik alapvető pillére a nemzetközileg elfogadott szabályok összehangolt végrehajtása, és szükség esetén ezek kiegészítése egyedi uniós követelményekkel. Ezt az irányelv jogalapja, konkrétan az EUMSZ 100. cikkének (2) bekezdése is tükrözi, amely kiterjed többek között a tengeri szállításra vonatkozó közös szabályok elfogadására. Mivel az irányelv átülteti a MARPOL-egyezményt az uniós jogba, az egyezményvel azonos célokat követ, mint a tengeri környezet hajókról származó szennyezésekkel szembeni védelme. A tengerszennyezés kérdése jellemzően az EU minden vizét érinti, következésképpen a problémák hatékony kezeléséhez közös uniós megközelítésre van szükség, és nem oldhatók meg a tagállamok egyéni intézkedéseivel.

A hajókról származó hulladékok leadására használt kikötőkben alkalmazott különböző eltérő politikák elkerülése, illetve a kikötők és a kikötőket használók egyenlő versenyfeltételeinek biztosítása érdekében további uniós szintű harmonizáció szükséges. A különböző uniós szintű kötelezettségek leegyszerűsített, következésképpen pedig összehangoltabb végrehajtása javítani fogja a hajózási ágazat versenyképességét és gazdasági hatékonyságát, miközben biztosítja az alapvető feltételek meglétét a kikötőkben. Ennek eredményeképp elkerülhetők az olyan káros hatások, mint a „kikötői fogadólétesítmények kereskedelme”, amelynek keretében a hajók mindaddig a fedélzetükön tartják a hulladékot, amíg le nem adhatják abban a kikötőben, ahol ez gazdasági szempontból a legelőnyösebb. Emellett a menetrend szerinti és rendszeres forgalmat bonyolító hajókra vonatkozó mentességi rendszerek további összehangolása a hajókon és kikötőkben tapasztalható hatékonyságbeli hiányosságokra is megoldást nyújt.

Ugyanakkor a közös szabályok és elvek helyi/kikötői szinten történő végrehajtásának tekintetében a tagállamoknak megmarad a mérlegelési mozgásterük. Az új irányelv meghagyja számukra a lehetőséget, hogy saját belátásuk szerint döntsenek a költségtérítési rendszerek kialakítását és működését, a díjak mértékét és a területükön található kikötőkre vonatkozó hulladékgazdálkodási tervek kidolgozását illetően. A tagállami hatóságok vannak leginkább abban a helyzetben, hogy a kikötők méretének és földrajzi elhelyezkedésének, illetve az ezekbe beérkező hajók igényeinek figyelembevételével meghatározzák a hulladékgazdálkodási tervek részletességét és kiterjedését.

- **Arányosság**

A javaslatnak két célja van: (i) a tengeri környezet védelmének fokozása a hajókról származó hulladékok kibocsátásával szemben, miközben (ii) biztosítja a tengeri szállítással kapcsolatos műveletek hatékonyságát a kikötőkben. A hatásvizsgálat rámutatott, hogy a hulladékok tengerbe ürítésének gyakorlata nem szűnt meg, ez pedig, és különösen a szemét ártalmatlanítása súlyos következményekkel jár a tengeri ökoszisztémára. Ugyanakkor a jelenlegi rendszer szükségtelen adminisztratív terheket ró a kikötőkre és a kikötőket használókra, amelynek oka elsősorban az irányelv és a nemzetközi keret (azaz a MARPOL-egyezmény) által előírt kötelezettségek következtetlensége. A hatásvizsgálat rámutatott a problémák kezelését illetően előnyben részesített lehetőség arányosságára, ami összhangban van a Szabályozói Ellenőrzési Testület által a hatásvizsgálatról szóló jelentéssel kapcsolatban megfogalmazott észrevételekkel.

A javaslat ezeket a problémákat úgy kívánja megoldani, hogy további összhangot teremtsen a MARPOL-egyezménnyel, különösen ami a hatályt, a fogalommeghatározásokat és az űrlapokat illeti. A javasolt irányelv emellett nagyobb összhangra törekszik az egyéb uniós jogi aktusokkal, ennek érdekében pedig az ellenőrzéseket teljes mértékben beépíti a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésekbe, illetve megteremti az összhangot a megfigyelési és jelentési kötelezettségekről szóló 2002/59/EK irányelvvel. Az új megközelítés jelentős

mértékben az információk elektronikus jelentésére és cseréjére támaszkodik, amelynek alapját a meglévő elektronikus rendszerek, illetve azon elv képezi, miszerint az információk továbbítására csak egyszer kell sort keríteni. Ez megkönnyíti a nyomon követést és a betartatást, miközben a minimálisra csökkenti a kapcsolódó adminisztratív terheket.

A tengeri hulladék konkrét problémája további intézkedéseket indokol, amelyek a hajókról kibocsátott hulladékok mennyiségének további csökkenését eredményezik. Ez az ösztönző és végrehajtási intézkedések kombinációjával érhető el. Tekintettel arra, hogy a halászati és szabadidős ágazatok szintén jelentős mértékben hozzájárulnak a tengeri hulladék problémájához, ezek szisztematikusabb módon bekerülnek a rendszerbe, különösen ami a hulladékok parton való leadására vonatkozó ösztönzőket illeti. Ugyanakkor, mivel a bejelentési és ellenőrzési kötelezettségek aránytalan terheket rónának a kisebb hajókra és kikötőkre, a hosszúságra és a bruttó tonnatartalomra alapuló differenciált megközelítés kerül alkalmazásra. Ez a megközelítés az alábbiakat jelentené:

- Az előzetes hulladékbejelentésben és a hulladékátvételi elismervényben található információk jelentése a 2002/59/EK irányelvvel összhangban csak a 45 métert meghaladó hajók esetében lesz kötelező.
- A halászhajókra és a kedvtelési célú vízi járművekre vonatkozó 20 %-os ellenőrzési célérték csak a 100 bruttó tonnatartalmat meghaladó hajókra lesz érvényes, amely összhangban van azokkal az IMO követelménnyel, amelyek előírják, hogy a fedélzeten egy hulladékgazdálkodási tervet kell tartani.
- A kereskedelmi hajók ellenőrzésére a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzés keretében fog sor kerülni egy kockázatalapú megközelítés szerint, amelynek nyomán a rendszernek hatékonyabbá és eredményesebbé kell válnia.

Bár az irányelv a vonatkozó nemzetközi normákra alapuló közös uniós megközelítés biztosítása céljából a kikötői fogadólétesítményekkel kapcsolatos rendszer fő elveinek további összehangolására törekszik, a tagállamok számára mérlegelési mozgásteret hagy arra vonatkozóan, hogy a helyi szempontok, illetve a kikötő adminisztratív felépítésének és tulajdonosi szerkezetének alapján saját maguk döntsenek a kikötők szintjén alkalmazandó működési intézkedésekről. A hulladék fogadására alkalmas létesítmények megfelelése a kikötő mérete, földrajzi elhelyezkedése és beérkező forgalma alapján kerül megállapításra, ennek alapján pedig meghatározásra kerül a kikötő hulladékgazdálkodási tervének részletessége és hatálya. Ezeknek a terveknek a kidolgozása földrajzi összefüggésben is történhet, hogy ne sérüljenek a regionális szinten egymás közelében lévő kikötők és a regionális forgalom érdekei.

Bár a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a költségtérítési rendszerek alkalmazzák az irányelvben lefektetett elveket, különösen ami a közvetett díjakat és az átláthatóság mértékét illeti, a kikötőbe érkező forgalom típusának szem előtt tartásával saját belátásuk szerint alakíthatják ki a díjszabási rendszereket és állapíthatják meg a díjak pontos mértékét. Ez a jogkör korlátozottabb lesz a szemét tekintetében — ami a tengeri hulladék legjelentősebb összetevője —, amelyek esetében a költségeket teljes mértékben közvetett díjak útján kell behajtani. Tekintettel arra, hogy a műanyagok és a hajókról származó szemét egyéb összetevői különösen káros hatást fejtenek ki a tengeri környezetre, egy maximális pénzügyi ösztönző megléte szükséges ahhoz, hogy a szemét minden egyes kikötés alkalmával leadásra kerüljön, ahelyett, hogy a tengerbe ürítenék.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

Az egyértelmű és következetes jogszabálysövegezés érdekében a legmegfelelőbb jogi megoldásnak az egyetlen új irányelvre tett javaslat számít. A jelenlegi irányelv módosításaira tett javaslatok lehetősége elvetésre került, mert nagyszámú változtatást feltételezne. Az új rendelet lehetősége szintén elvetésre került, mert az nem biztosított volna elegendő rugalmasságot a tagállamok számára arra vonatkozóan, hogy saját maguk döntsenek a politikák legmegfelelőbb végrehajtásáról a kikötőkben, amelyek méretük, elhelyezkedésük, tulajdonosi szerkezetük és adminisztratív felépítésük tekintetében rendkívül eltérők.

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

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

Az utólagos értékelésből kitűnik, hogy az irányelv hatékonynak bizonyult a tengerbe ürített hulladékok mennyiségének csökkentésére irányuló célkitűzés elérésében, és egyértelmű hozzáadott értéket teremt az EU számára. Ugyanakkor, miközben a parton leadott hulladék mennyisége nőtt, a különböző hulladékkategóriák szerinti egyenetlen tendencia figyelhető meg. Emellett továbbra is jelentős mennyiségű hulladékot ürítenek a tengerekbe. Ennek oka elsősorban a jelenlegi irányelvben meghatározott fő kötelezettségek (mint a megfelelő kikötői fogadólétesítmények biztosítása, a költségtérítési rendszerek kialakítása és működése, valamint a kötelező leadási kötelezettség betartatása) eltérő értelmezése és végrehajtása.

A kikötői fogadólétesítmények megfelelésének fogalma a régi irányelvben nincs egyértelműen meghatározva, ami félreértéseket szül a kikötőket használók és az üzemeltetők körében. Ezen túlmenően, a kikötőket használókkal folytatott konzultációk elmaradása, valamint az EU „szárazföldi” jogszabályaival való összhang hiánya olyan helyzetekhez vezetett, amelyekben a megfelelő létesítmények nem minden esetben állnak rendelkezésre a kikötőkben. Például a konzultáció során az érdekelt felek arra panaszkodtak, hogy a kikötőkben nem gyűjtik külön azokat a hulladékokat, amelyeket a nemzetközi szabványokkal összhangban a fedélzeten előzőleg már elkülönítettek egymástól. Emellett a MARPOL-egyezmény kibocsátási normáinak fényében félreértések merültek fel a kötelező leadási kötelezettség hatályát illetően, beleértve annak az elegendő fedélzeti tárolókapacitásnak a meghatározását, amely lehetővé teszi egy hajó számára, hogy a hulladék leadása nélkül hagyja el a kikötőt.

A kikötői fogadólétesítményeket érintő ellenőrzések jogi és adminisztratív keretei szintén nem egyértelműek, és ugyanez érvényes az ellenőrzések alapjára és rendszerességére. Végezetül, a menetrend szerint közlekedő hajókra vonatkozó mentességek alkalmazására eltérő alapokon és különböző feltételek mellett került sor, amelynek nyomán szükségtelen adminisztratív terhek keletkeztek. Ezen problémák következtében a rendszer kevésbé bizonyult hatékonynak a fő célkitűzés elérésének tekintetében: azaz a hulladékok tengerre ürítésének csökkentésében.

Az utólagos értékelés által azonosított egyéb problémák:

- Az irányelv nincs teljesen összhangban a vonatkozó uniós politikákkal, mint például a hulladékokkal kapcsolatos uniós jogszabállyal és annak alapvető elveivel, ezért ezek nem kerültek teljes mértékben végrehajtásra a kikötőkben.

- A nemzetközi jogi keretben (MARPOL-egyezmény) beálló jelentős változások nincsenek belefoglalva az irányelvbe.
- A kikötőkben leadott hulladékokra vonatkozó adatok rendszeres rögzítésének hiánya, valamint a tagállamok közötti elégtelen információcsere akadályozta az irányelv hatékony nyomon követését és végrehajtását, és az uniós kikötők hulladékáramjára vonatkozó erősen hiányos adatokat eredményezett.
- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

A felülvizsgálati eljárás támogatása érdekében az Európai Fenntartható Hajózási Fórum keretében felállított, kikötői fogadólétesítményekkel foglalkozó alcsoporthoz keretében rendszeres konzultáció folyt az érdekelt csoportok széles körével. A fő érdekelt csoportokat, például a tagállamok nemzeti hatóságait, kikötőket, hajótulajdonosokat, a kikötői fogadólétesítmények üzemeltetőit és környezetvédelmi nem kormányzati szervezeteket egybegyűjtő alcsoporthoz a hajókról származó hulladékok fogadására alkalmas kikötői fogadólétesítményekkel kapcsolatos magas szintű szakértelmet képvisel. Az alcsoporthoz több találkozót tartott, amelyek során megvizsgálta és megbeszélte a felülvizsgálattal kapcsolatban javasolt intézkedéseket és lehetőségeket, a javaslat kidolgozása során pedig az alcsoporthoz által tett javaslatokat alaposan áttekintették és figyelembe vették. Az alcsoporthoz által folytatott megbeszélések eredményeinek összefoglalója a bizottsági szolgálati munkadokumentum¹² mellékleteiben található.

Az érdekelt felek általánosságban támogatják a felülvizsgálatot, amelynek célja, hogy nagyobb összhangot teremtsen a MARPOL-egyezménnyel, különösen a kötelező leadási kötelezettség hatályát illetően, valamint konkrét intézkedéseket tartalmaz a tengeri hulladék által jelentett probléma kezelésére. Az alcsoporthoz több ízben hangsúlyozta, hogy szükség van az uniós hulladékgazdálkodási elvek megfelelő végrehajtására a kikötői fogadólétesítmények rendszerének keretében, valamint a mentességi rendszer és a költségtérítési rendszerek további harmonizációja szükséges, az uniós kikötők által „univerzálisan alkalmazandó” megközelítés előírása nélkül. Emellett az alcsoporthoz megbeszéléseket folytatott a nyomon követés és betartatás javításának módozatait illetően, valamint arra vonatkozóan, hogy az elektronikus jelentés és adatcsere miként könnyíthetné meg az eljárást.

A hatásvizsgálati eljárás részeként egy nyílt nyilvános konzultációra került sor, amelynek keretében az érdekelt felek széles körétől érkeztek válaszok. Ezt egy célzott, kikötőkre irányuló konzultáció követte. Ezek a konzultációk rámutattak, hogy az ösztönzők és a betartatás hiánya az egyik legjelentősebb előmozdítója annak az átfogó problémának, amit a hulladékok tengerbe ürítése jelent. Emellett a konzultáció mindkét szakasza rávilágított, hogy a fogalommeghatározások és űrlapok következetlensége, illetve az eltérő mentességi rendszerek szükségtelen adminisztratív terheknek teremtenek alapot.

- **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

Ez a javaslat az értékelési és hatásvizsgálati eljárás során gyűjtött és elemzett információkra alapul, amelyekkel kapcsolatban külső tanulmányok elvégzésére került sor. Emellett az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség (EMSA) technikai segítségnyújtást és konkrét adatokat biztosított.

A 2015-ös utólagos értékelő tanulmány 40 nagy méretű kereskedelmi kikötő adatait elemezte, amelyek alapján a 2004 és 2013 közötti időszakra vonatkozóan összeállították a hulladékok

¹² 2. melléklet, 7. oldal, Az érdekelt felekkel folytatott konzultáció összefoglaló jelentése.

leadásának idősorát. Az adatok egy része olyan korábbi tanulmányokból származik, amelyeket az EMSA az irányelv végrehajtásával kapcsolatban végzett, és amelyet az érdekelt felek körében végzett felméréssel egészítettek ki.

Az irányelv felülvizsgálatával kapcsolatban végzett **hatásvizsgálat** 2016-os támogató tanulmányának célja az volt, hogy az előző tanulmányokban (Ramboll 2012 és Panteia 2015) azonosított kikötők tekintetében a 2013 és 2015 közötti időszakra vonatkozó adatokkal egészítse ki a leadott hulladékmennyiségre vonatkozó információkat. Erre az időszakra vonatkozóan az értékelésben előzőleg szereplő 40 kikötő közül 29-től érkeztek a leadott hulladékokra vonatkozó aktualizált adatok. Emellett a hatásvizsgálat támogató tanulmánya a hulladékkülönbőség kiszámítása érdekében az úgynevezett MARWAS modellt alkalmazta, amely a következőt méri: azon hulladékmennyiségek különbsége, amelyek (i) az adott kikötők forgalmának alapján a meghatározott időszakban várhatóan leadásra kerülnek azokban a kikötőkben, amelyek tekintetében rendelkezésre állnak a leadási adatok; és amelyek (ii) ebben az időszakban abszolút mennyiségben ténylegesen leadásra kerültek ezekben a kikötőkben. A vizsgált 29 kikötőre vonatkozóan az EMSA biztosította a hajók mozgásával kapcsolatos adatokat, ezek pedig behelyettesítésre kerültek a modellbe. A támogató tanulmány elvégezte továbbá a különböző regionális tengeri területek környezeti sebezhetőségének értékelését a hajókról származó különböző hulladékkategóriák szerint. A módszertan részletes magyarázatát a jelen javaslatához mellékelt bizottsági szolgálati munkadokumentum vonatkozó melléklete tartalmazza¹³.

Az eljárás során az előzőekben megjelölt, kikötői fogadólétesítményekkel foglalkozó alcsoport folyamatos támogatást nyújtott.

- **Hatásvizsgálat**

A hatásvizsgálat az irányelv felülvizsgálatának különböző szakpolitikai lehetőségeit vizsgálta meg az alábbi vezérelvek szerint:

- (1) A felülvizsgálat hatálya, a jogszabályi változások mértéke és a puha jogi útmutatások kidolgozása;
- (2) A hulladékok kötelező leadására vonatkozó kötelezettség hatálya. A MARPOL-egyezmény kibocsátási normáihoz való igazodás vagy a teljesen hulladékmentes rendszer megcélozása a hulladékok teljes mennyiségének leadásával a kikötőkben. Ez egyéb szempontokra is hatással van, mint a költségterítési rendszerek alkalmazása és a betartatás;
- (3) A hajókról származó tengeri hulladék (főképp hajókról származó szemét) jelentette konkrét probléma kezelésére való alkalmasság;
- (4) Az adminisztratív terhek csökkentésére és a rendszer leegyszerűsítésére való alkalmasság a javaslat REFIT célkitűzéseivel összhangban.

Az alábbiakban bemutatott politikai célkitűzések ezeket az elveket tükrözik.

1. LEHETŐSÉG: alapforgatókönyv. E lehetőség szerint nincs tervbe véve jogszabályi változtatás az irányelv vonatkozásában. Ehelyett puha jogi útmutatások kerülnek kidolgozásra, valamint sor kerül a jelenlegi irányelv 12. cikkének (3) bekezdése alapján létrehozott, és a SafeSeaNet és THETIS (kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzések

¹³ 4. melléklet, 23. oldal, A hatásvizsgálat előkészítése során használt analitikai modellek.

adattáza) rendszerekben történő elektronikus jelentésre alapuló elektronikus bejelentési és ellenőrzési rendszer kiterjesztésére.

2. LEHETŐSÉG: minimális felülvizsgálat. Ez a lehetőség az alapforgatókönyvre alapozva célzott kezdeményezéseket és kismértékű jogi kiigazításokat irányoz elő a MARPOL-egyezmény és a vonatkozó uniós jogszabályok tekintetében. Elsősorban arra törekszik, hogy az egyezmény VI. melléklete alá tartozó hulladékok befoglalásával összhangba hozza az irányelv hatályát a MARPOL-egyezménnyel, illetve aktualizálja az uniós környezetvédelmi jogszabályokra való hivatkozásokat.

3. LEHETŐSÉG: az összhang megteremtése a MARPOL-egyezménnyel. E lehetőség célja a MARPOL-egyezményhez való további közelítés, különösen a kötelező leadás hatályának meghatározása a MARPOL-egyezmény kibocsátási normáival összhangban, ami megoldást nyújtana a hulladékok illegális tengerbe ürítésének problémájára. Ez a lehetőség tartalmazza továbbá a kikötői fogadólétesítményeket érintő ellenőrzések bevonását a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésbe, valamint magában foglalja a létesítmények megfelelésének javítását célzó intézkedések, illetve a hajók számára a létesítményekbe való leadás kapcsán kidolgozott gazdasági ösztönzők teljes körét.

4. LEHETŐSÉG: a kikötői fogadólétesítmények MARPOL-egyezménynél szigorúbb uniós rendszere. E lehetőség célja az irányelv szerinti jelenlegi rendszer megerősítése oly módon, hogy az túlmutasson a MARPOL-egyezmény előírásain. A kötelező leadás a hajókról származó összes hulladékra kiterjedne, beleértve azokat is, amelyek a MARPOL-egyezmény értelmében a tengerbe üríthetők. Ez a lehetőség tartalmazza továbbá a létesítmények megfelelésének javítását célzó, illetve a leadás megfelelő ösztönzőivel kapcsolatos intézkedések teljes körét.

3B és 4B LEHETŐSÉGEK: Tengeri hulladékkal kapcsolatos alternatívák a fenti 3. és 4. lehetőségek szerint. Ezek az alternatívák konkrétan a hajókról származó tengeri hulladék (főképp a szemét tengerbe ürítése) jelentette probléma kezelését szolgálják. Ösztönző és végrehajtási intézkedéseket egyaránt tartalmaznak, csakúgy mint egy javaslatot, amelynek célja, hogy a halászhajók és a kedvtelési célú vízi járművek teljes mértékben az irányelv hatálya alá kerüljenek, jóllehet a bruttó tonnatartalomra alapuló differenciált végrehajtási megközelítéssel.

A hatásvizsgálat megállapította, hogy az előnyben részesített lehetőség a 3B szakpolitikai alternatíva, mivel ez összeegyezteti a hulladékok, különösen a szemét (tengeri hulladék) tengerbe ürítésének csökkentésére irányuló célkitűzést azzal a törekvéssel, hogy a MARPOL-egyezménnyel való további összhang megteremtésével csökkenjenek az adminisztratív terhek.

Az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva várhatóan:

- kedvező környezeti hatásokkal jár, mivel az olajos hulladékok, a szennyvizek, a szemét és a tisztításból származó hulladékok illegális tengerbe ürítésének jelentős csökkenését kell eredményeznie;
- a tengeri hulladék, többek között a halászati és szabadidős ágazatokból származó hulladék csökkentésére, illetve a kikötők hulladékgazdálkodási gyakorlatainak javítására összpontosító konkrét intézkedések útján jelentős mértékben hozzájárul a körforgásos gazdasághoz;

- a végrehajtási költségek csökkenését és az adminisztratív költségek jelentős csökkenését eredményezi;
- további munkahelyeket teremt, elsősorban a hulladékgazdálkodás és part menti területek idegenforgalmi ágazataiban;
- a parton és a fedélzeten egyaránt növeli a tengeri hulladék problémájával kapcsolatos környezettudatosságot.

Az előnyben részesített lehetőség várhatóan **megfelelési és üzemeltetési többletköltségekkel jár**, különösen a kikötői hulladékgyűjtéshez szükséges beruházásokkal, a költségtérítési rendszerek összehangba hozásával, valamint az új hulladékáramok fogadásához és kezeléséhez szükséges új kapacitások kialakításával kapcsolatban. Ugyanakkor a várakozások szerint ezek a költségek korlátozottak lesznek. Ezeknek a költségeknek a várható mértékét a javaslatához mellékelt bizottsági szolgálati munkadokumentumban található hatásvizsgálat tartalmazza¹⁴. Ugyanakkor a megfeleléssel kapcsolatos teljes költség pontos felmérése a hiányos adatok következtében nem lehetséges.

A hatásvizsgálat jóváhagyás céljából 2017 májusában került benyújtásra a Szabályozói Ellenőrzési Testülethez. A Testület kedvező véleményt adott, azonban fenntartásokat fogalmazott meg¹⁵. Véleményezésében a Testület aggályokat fogalmazott meg az irányelv által képviselt hozzáadott értéket illetően a MARPOL-egyezménnyel összehasonlításban, és további magyarázatot kért a két rendszer közötti kapcsolatot illetően, valamint arra vonatkozóan, hogy a javasolt lehetőségek miként vannak összhangban az egyezménnyel, illetve hogyan mutatnak túl annak követelményein. Ebben az összefüggésben a Testület további kérdéseket fogalmazott meg az előnyben részesített lehetőség arányosságát illetően, különösen mivel az a kisebb hajókra vonatkozóan konkrétabb követelményeket tartalmaz, valamint további bizonytalanságok vannak a lehetőséghez kapcsolódó pontos megfelelési és beruházási költségeket illetően. Ezeknek az észrevételeknek a megválaszolására a következő módokon került sor:

- További magyarázatok lettek biztosítva arra vonatkozóan, hogy egy kikötő alapú megközelítés útján az irányelv miként kívánja átültetni a MARPOL-egyezményben meghatározott vonatkozó kötelezettségeket, valamint azzal kapcsolatban, hogy célja nem csupán ezeknek a követelményeknek az uniós jogrendszeren keresztüli előírása, hanem ezek tagállamokban való végrehajtása hozzáadott értéket is képvisel, különösen olyan kiegészítő elemek útján, mint a hulladékgazdálkodási tervek, a kikötői költségtérítési rendszerek, valamint a menetrend szerint közlekedő hajókra vonatkozó mentességi rendszer. A két eszközt összehasonlító táblázat is belefoglalásra került, csakúgy mint azoknak a leglényegesebb módosításoknak az áttekintése, amelyeken a MARPOL-egyezmény az elmúlt 15 évben átesett.
- A különböző szakpolitikai alternatívákat a MARPOL-egyezménnyel összehasonlító táblázat került belefoglalásra. El lett magyarázva továbbá, hogy a MARPOL-egyezményhez való igazodáson alapuló előnyben részesített lehetőség nem jelent teljes igazodást, mivel ez olyan alapvető kötelezettségek megszűnését eredményezné, amelyeket az irányelv utólagos (REFIT) értékelése rendkívül lényegesnek és hasznosnak ítélt meg. További magyarázatok révén bemutatásra került az egyes

¹⁴ Bizottsági szolgálati munkadokumentum – Hatásvizsgálat, 60. oldal (megfelelési költségek) és 73. oldal (következtetés).

¹⁵ A hajókon keletkező hulladék és a rakománymaradványok fogadására alkalmas kikötői létesítményekhez kapcsolódó hatásvizsgálatról szóló vélemény, 2017. június 23., <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/...>

lehetőségek arányossága, valamint kiegészítő információk lettek biztosítva arra vonatkozóan, hogy az előnyben részesített lehetőségek miként definiálják újra a kisebb hajók, például a halászhajók és a kedvtelési célú vízi járművek pozícióját, a bruttó tonnatartalomra és a teljes hosszúságra alapuló differenciált végrehajtási megközelítés révén.

- Végezetül további erőfeszítések lettek téve annak érdekében, hogy a kikötők az előnyben részesített lehetőségben szereplő alapvető kötelezettségekkel kapcsolatban számszerűsített adatokat biztosítsanak. Ugyanakkor, mivel kereskedelmi szempontból érzékeny adatokról van szó, csak korlátozott visszajelzés érkezett, és a megfelelési és beruházási költségek leírása nagyrészt kvalitatív jellegű maradt.

- **Területi hatásvizsgálat**

A különböző uniós tengeri medencék és a kikötők helyi sajátosságainak okán a javasolt felülvizsgálatot jelentős területi dimenzió jellemzi. Ebből az okból kifolyólag területi hatásvizsgálat elvégzésére került sor. A vizsgálat azokra a konkrét kihívásokra összpontosított, amelyekkel a kis méretű szigeteken és a félreeső helyeken található kikötők szembesülhetnek a kikötői fogadólétesítményekkel kapcsolatos rendszer végrehajtása során, azonban az is megállapítást nyert, hogy az új irányelv előnyökkel járhat e régiók számára, különösen ami az idegenforgalom fejlődését, a munkahelyeket és az irányítást illeti. Ugyanakkor, a regionális különbségek ellenére a területi hatásvizsgálat rámutatott arra, hogy határozott igény mutatkozik az irányelv alapvető szempontjainak összehangolására. A területi hatásvizsgálat eredményeinek összegzését a javaslathoz mellékelt bizottsági szolgálati munkadokumentumhoz csatolt összefoglaló jelentés tartalmazza.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

Tekintettel arra, hogy a javaslat egy REFIT kezdeményezés, célja a szabályozási keret leegyszerűsítése és az adminisztratív terhek csökkentése.

A fogalommeghatározások MARPOL-egyezménnyel való jobb összehangolása által az IMO által a hulladékok bejelentéséhez és a hulladékok átvételéhez kidolgozott szabványos űrlapok szintén teljes mértékben beépíthetők az irányelvbe. Ezzel a lehető legnagyobb mértékben elkerülhető az egymással párhuzamos űrlapok és rendszerek megléte. Emellett a nyomon követés és a végrehajtás megkönnyítése érdekében javaslat született a kikötői fogadólétesítményeket érintő ellenőrzések belefoglalására a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésbe, valamint a jelenlegi irányelv 12. cikkének (3) bekezdése alapján létrehozott, és a SafeSeaNet és THETIS rendszerekben történő elektronikus jelentésre alapuló tájékoztatási és ellenőrzési rendszer alkalmazására. A hatékonyabb ellenőrzéseknek köszönhetően ezen intézkedések nyomán az adminisztratív terhek várhatóan 7,1 millió euróval csökkennek. Emellett a javasolt felülvizsgálat várhatóan új üzleti lehetőségeket nyit meg a többségében kis- és középvállalkozásoknak számító kikötői hulladékgazdálkodók, valamint a szabadidős és idegenforgalmi ágazatokban tevékenykedő szereplők előtt, mivel a kikötőkbe több hulladék érkezik be, ez pedig tisztább tengeri környezetet eredményez, ami kedvező hatást fejt ki a helyi és regionális idegenforgalomra.

Az új irányelvre tett javaslat jelentős mérlegelési mozgásteret hagy a tagállamoknak az alábbiak vonatkozásában: (i) a kikötői fogadólétesítmények megszervezése a hulladékgazdálkodási tervek szerint; és (ii) a megfelelő díjszabási rendszer kialakítása, a kikötők méretének és földrajzi elhelyezkedésének, valamint a kikötőkbe beérkező forgalom típusában szem előtt tartásával.

Az irányelv nyomon követésének és végrehajtásának megkönnyítése érdekében a javasolt felülvizsgálat előirányozza a jelenlegi irányelv szerint létrehozott tájékoztatási, ellenőrzési és végrehajtási rendszer továbbfejlesztését és szélesebb körű használatát. A rendszer a 2002/59/EK irányelv által létrehozott uniós tengeri információcsere-rendszerre és a 2009/16/EK irányelv szerint kialakított ellenőrzési adatbázisra fog alapulni. Az adatok jelentésére a 2010/65/EU irányelvvel összhangban elektronikus úton fog sor kerülni a „nemzeti egyablakos” rendszeren keresztül, nyomonkövetési és végrehajtási célokból pedig ezek az adatok megosztásra kerülnek a tagállamok között. A javaslat emellett tovább szabványosítja a hulladékok átvételéhez, a hulladékok bejelentéséhez és a menetrend szerint közlekedő hajókra vonatkozó mentességekhez használt elektronikus bejelentési űrlapokat.

- **Alapjogok**

A javaslat nem érinti az alapjogok védelmét.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A javaslat nincs hatással az uniós költségvetésre.

5. EGYÉB ELEMEK

- **Végrehajtási tervek, valamint a nyomon követés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

A javaslatot egy olyan végrehajtási terv kíséri, amely felsorolja az intézkedések végrehajtásához szükséges intézkedéseket, és meghatározza a végrehajtás főbb műszaki, jogi és időbeli nehézségeit.

A megfelelő nyomonkövetési és jelentéstételi szabályok azonosításra kerültek. Az EMSA fontos szerepet játszik az eljárásban, mivel az ügynökség felel a tengeri forgalomhoz kapcsolódó elektronikus adatrendszerek kialakításáért és üzemeltetéséért.

A hatályban lévő irányelv már felhívást intéz egy közös tájékoztatási és ellenőrzési rendszer felállítására, amely: (i) azonosítaná a hulladékok leadását elmulasztó hajókat; és (ii) meghatározná, hogy az irányelv célkitűzései elérésre kerültek-e. Az elmúlt években a meglévő adatbázisok alapján kifejlesztették ezt a rendszert: a SafeSeaNet biztosította az előzetes hulladékbejelentésben szereplő információk továbbítására és cseréjére alkalmas mechanizmust, valamint az ellenőrzési adatbázisban (THETIS) kifejlesztésre került egy külön uniós modul, amely lehetővé teszi a kikötői fogadólétesítményeket érintő ellenőrzések eredményeinek jelentését. Emellett a kötelező leadási kötelezettség nyomon követésének és végrehajtásának lehetővé tétele érdekében lépéseket tettek, hogy a SafeSeaNet rendszerben tárolt információk rendszeresen átvitelre kerüljenek a THETIS-EU rendszerbe. A javasolt irányelv a rendszerek további javulását eredményezné, amelyek ezt követően tartalmaznák a fogadólétesítmények uniós kikötőkben való rendelkezésre állására vonatkozó alapvető információkat is. Ezek az információk az IMO globális integrált hajózási információs rendszerébe (GISIS) is továbbításra kerülnek, annak biztosítása érdekében, hogy az irányelv szerinti jelentéstétellel a tagállamok nemzetközi jelentéstételi kötelezettségeiknek is eleget tesznek.

Emellett az EMSA segíteni fog a javasolt irányelv végrehajtásának nyomon követésében. Tekintettel arra, hogy az előirányzott EMSA végrehajtási látogatások teljes ciklusa 5 évre van beütemezve¹⁶, az irányelv értékelési ciklusa hétéves időszakokban van meghatározva.

Végezetül a tagállamok és egyéb releváns ágazatok képviselőiből álló szakértői csoport felállítása is elő van irányozva. A csoport az irányelv végrehajtásával kapcsolatos információkat és tapasztalatokat oszt meg, és a szükséges iránymutatásokkal látja el a Bizottságot.

- **Magyarázó dokumentumok (irányelvek esetén)**

Mivel a javaslat célja a meglévő rendszer leegyszerűsítése és egyértelműsítése, nincs szükség magyarázó dokumentumokra.

6. A JAVASLAT EGYES RENDELKEZÉSEINEK RÉSZLETES MAGYARÁZATA

A javasolt irányelv a lehető legnagyobb mértékben hozzáigazítja az uniós rendszert a MARPOL-egyezményhez, különösen ami a hatályt, a fogalommeghatározásokat és az űrlapokat illeti. Ugyanakkor a teljes mértékű igazodás nem lehetséges, mivel az irányelv a kikötői műveletekre, míg a MARPOL-egyezmény a tengeren végzett műveletekre összpontosít. Bár az irányelv azokra a kötelezettségekre alapul, amelyeket a tagállamok már vállaltak a MARPOL-egyezményben, az egyes szereplők jogi, működési és pénzügyi felelősségeinek részletes meghatározásával túlmutat ezeken. Emellett a javasolt irányelv az elődeihez hasonlóan tágabb hatályú, mivel a tengeren közlekedő összes hajóra és az e hajók által meglátogatott összes uniós kikötőre kiterjed.

Az irányelv és a MARPOL-egyezmény között a következő fő területeken lesznek továbbra is eltérések:

- a hulladékgazdálkodási tervek elfogadása;
- a költségtérítési rendszerek kialakítása és működése;
- az előzetes hulladékbejelentésen és a hulladékátvételi elismervényen található információk kötelező továbbítása;
- az ellenőrzési rendszer;
- a menetrend szerint közlekedő hajókra vonatkozó mentességi rendszer.

Az uniós rendszerben megfigyelhető számos ilyen eltérés a MARPOL-egyezmény által előirányzott rendszer jobb végrehajtását és betartatását szolgálja.

Az irányelv által bevezetett legfontosabb változások az alábbiakban kerülnek bemutatásra.

Cím, hatály és fogalommeghatározások

A cím megváltozik, hogy kifejezetten a hajókról származó hulladék leadására vonatkozzon, mivel így jobban fogja tükrözni az irányelv elsődleges célkitűzését.

A 2. cikk a „hajókon keletkező hulladék” fogalommeghatározást az általánosabb „hajókról származó hulladék” fogalommeghatározással helyettesíti, amelynek meghatározása a MARPOL-egyezmény vonatkozó mellékletei alapján történik. Ez tartalmazni fogja a

¹⁶ Ahogy azt az EMSA tagállami látogatásainak módszertana előírja, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>

„rakománymaradványok” kategóriát is, csakúgy mint a MARPOL-egyezmény VI. melléklete alá tartozó hulladékokat, mint a füstgáztisztító rendszerekből származó maradékok, amelyek magukban foglalják az ilyen rendszerekből származó iszapot és vizet. A hajókon keletkező hulladék és a rakománymaradványok közötti megkülönböztetés eltörlése, valamint a MARPOL-egyezményben található fogalommeghatározásoknak való teljes megfelelés biztosítása lehetővé teszi a szabványos IMO űrlapokhoz és bizonyítványokhoz való további igazodást. A passzív módon kihalászott hulladékok, azaz a halászati műveletek során a hálóba kerülő hulladékok befoglalásra kerültek a hajókról származó hulladékok meghatározásába, annak biztosítása érdekében, hogy a halászati ágazatból származó ilyen hulladékok leadásra kerülnek a kikötői fogadólétesítményekbe, mivel ezek a tengeri hulladék összefüggésében szintén relevánsnak számítanak. A vonatkozó uniós jogszabályok egyértelmű és aktualizált hivatkozásokkal egészülnek ki.

A kikötői fogadólétesítmények megfelelése:

A „megfelelő kikötői fogadólétesítmény” fogalma egyértelműbben meghatározásra kerül az IMO iránymutatásával összhangban. A hulladék keretirányelvből átvett, a hulladékok külön gyűjtésére vonatkozó követelmény kifejezetten befoglalásra került a **4. cikkbe**, hogy ezentúl a kikötőkre is érvényes legyen. Ez különösen lényeges azokban az esetekben, amikor a nemzetközi normákkal és szabványokkal összhangban a hulladékokat előzőleg már elkülönítik egymástól a fedélzeten.

A kikötői fogadólétesítmények megfelelésének elérése szempontjából alapvető fontosságú hulladékgazdálkodási terveket illetően a konzultációra vonatkozó követelmények nagyobb hangsúlyt kapnak az **5. cikkben** és az **1. mellékletben**. Emellett pontosítva lett, hogy mi számít „megfelelő tervnek”, az ilyen tervek „jelentős módosításának”, valamint a kidolgozásuknál alkalmazott „regionális keretnek”.

Leadási ösztönzők:

A különböző hulladéktípusok kikötői fogadólétesítményekben való leadását célzó megfelelő ösztönzők biztosítása érdekében a **8. cikk** meghatározza azokat az alapvető elveket, amelyeket az irányelv szerint kialakított minden díjszabási rendszernek tartalmaznia és alkalmaznia kell. Ide tartoznak a felszámított díj és a kikötői fogadólétesítmény költsége közötti kapcsolat, a közvetlen díjak által fedezendő „jelentős hozzájárulás” kiszámítása, valamint a fő átláthatósági követelmények. Az irányelvhez egy új **4. melléklet** tartozik, amely tartalmazza a kikötői fogadólétesítményekkel kapcsolatos rendszer különböző költségtípusainak áttekintését, különbséget téve a közvetlen és közvetett költségek között.

Bár a 8. cikk nem írja elő egy adott rendszer alkalmazását minden uniós kikötőben, a javasolt költségtérítési rendszer szigorúbb azoknak az elveknek a tekintetében, amelyeket alkalmazni kell a szemét, beleértve a passzív módon kihalászott hulladék után felszámított közvetett díjak meghatározásakor. Mivel a szemét tengerbe ürítése jelentős mértékben hozzájárul a tengeri hulladék átfogóbb problémájához, egy „különleges díjak nélküli” rendszer javasolt, amelyben a közvetett díjak megfizetése feljogosítja a hajókat arra, hogy leadják a fedélzetükön található összes szemetet, anélkül hogy (a mennyiségek alapján) bármilyen kiegészítő közvetlen díjat kellene fizetniük. Mivel a halászhajók és a kedvtelési célú vízi járművek szintén bekerülnek a közvetett díjak rendszerébe, ennek meg kell oldania az élettartamuk végét elérő halászhálók és a passzív módon kihalászott hulladékok problémáját is.

A 8. cikk megerősíti a „zöld hajó” koncepciót, amelyet egyes kikötők már kidolgoztak és alkalmaznak a nemzetközi szabványokkal és tanúsítási rendszerekkel összhangban. E koncepció szerint azoknak a hajóknak, amelyek a fedélzeten bizonyíthatóan fenntartható hulladékgazdálkodást folytatnak, kisebb hulladékdíjat kell fizetniük, ennek kritériumait azonban a Bizottságnak még meg kell határoznia egy felhatalmazáson alapuló jogi aktusban.

A kötelező leadásra vonatkozó kötelezettség végrehajtása:

Az előzetes hulladékbejelentésre szolgáló és a **6. cikkben** említett űrlap teljes mértékben összhangba került az IMO MEPC/834 körlevelével, és az irányelv új 2. mellékletében található. A leadási kötelezettség hatálya minden hulladék esetében a MARPOL-egyezménnyel összhangban került meghatározásra, így a kikötői fogadólétesítményekről szóló irányelv a MARPOL-egyezmény leadási rendszerét tükrözi: azokban az esetekben, amikor a MARPOL-egyezmény tiltja a hulladék tengerbe ürítését, akkor a kikötői fogadólétesítményekről szóló irányelv előírja ennek a hulladéknak a parton található kikötői fogadólétesítménybe való leadását, beleértve a rakománymaradványokat is. Ezzel a megközelítéssel nincs szükség a rakománymaradványok leadására vonatkozó külön előírássra, ahogy arra a régi irányelv esetében szükséges volt. Emellett a **7. cikk** előírja, hogy a hulladék leadásakor a hajó számára hulladékvételi elismervényt kell kiállítani, amely tartalmazza azokat az információkat, amelyeket a hajónak a távozása előtt elektronikusan jelentenie kell a tájékoztatási, nyomonkövetési és végrehajtási rendszerben, azaz a SafeSeaNet rendszerben.

A **7. cikk** az elegendő tárolókapacitáson alapuló mentesség alkalmazását azokra az esetekre korlátozza, amikor a kikötés céljából igénybe veendő következő kikötő az Unió területén található, és semmilyen bizonytalanság nem áll fenn a megfelelő kikötői fogadólétesítmény rendelkezésre állását illetően. Ezt az értékelést a SafeSeaNet rendszerbe beépített tájékoztatási, nyomonkövetési és végrehajtási rendszerben az uniós kikötőkben rendelkezésre álló megfelelő kikötői fogadólétesítményekkel kapcsolatban rendelkezésre bocsátott információk alapján kell végezni. Ezen túlmenően a jelen javaslat a fedélzeti tárolókapacitás kiszámítására vonatkozó sajátos módszer Bizottság általi elfogadását irányozza elő egy végrehajtási jogi aktus útján.

Az ellenőrzési rendszerrel kapcsolatban a **10. cikk** elrendeli, hogy a kikötői fogadólétesítményekkel kapcsolatos ellenőrzéseket teljes mértékben integrálni kell a 2009/16/EK irányelv szerint létrehozott, kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzési rendszerbe, és ezek során kockázatalapú megközelítést kell alkalmazni, ha a hajó az említett irányelv hatálya alá esik. Annak biztosítása érdekében, hogy a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzés a kikötői fogadólétesítményekkel kapcsolatos követelményekre is kiterjed, a 2009/16/EK irányelv bizonyos módosításai szükségesek, amelyeket a **21. cikk** tartalmaz. Ugyanakkor egy külön ellenőrzési rendszer került kidolgozásra a 100 bruttó tonnátartalmat meghaladó halászhajókat, a kedvtelési célú vízi járműveket és a belföldi hajókat illetően, mivel ezekre a hajókra a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló irányelv nem terjed ki. Az ilyen hajókon végzett ellenőrzések eredményeit a tájékoztatási, nyomonkövetési és végrehajtási rendszerbe, ezen belül is a THETIS rendszeren belül kialakított külön uniós modulba kell rögzíteni.

A menetrend szerint és rendszeresen közlekedő hajókra vonatkozó mentességi rendszer:

A javaslat **9. cikke** biztosítja a mentességi kritériumok fokozottabb harmonizációját, különösen annak meghatározásával, hogy mi tekinthető „menetrend szerint közlekedő” és „a kikötőket gyakran és rendszeresen felkereső hajónak”, illetve „kielégítő mértékű

bizonyítéknak” a leadás és a díj megfizetésének szempontjából. Egy szabványos mentességi bizonyítvány kerül bevezetésre, amelyet a SafeSeaNet rendszerben végzett elektronikus jelentés útján továbbítani kell a tájékoztatási, nyomonkövetési és végrehajtási rendszerbe, hogy a tagállamok meg tudják osztani egymással a bizonyítványon szereplő információkat.

Halászhajók és kedvtelési célú vízi járművek:

A halászhajók és a kis méretű kedvtelési célú vízi járművek pozíciója újra lett definiálva az irányelvben, tekintettel arra, hogy milyen fontosságot képviselnek a tengeri hulladék problémájához való hozzájárulásban. Tekintettel arra, hogy a jelenlegi irányelv értelmében a halászhajók és a kis méretű kedvtelési célú vízi járművek egyaránt mentesültek bizonyos alapvető kötelezettségek alól, ezek a mentességek újra lettek definiálva, hogy a rendszer arányosságának biztosítása érdekében a nagyobb hajók a hosszúságuk és a bruttó tonnatartalmuk alapján e követelmények hatálya alá essenek.

Tekintettel a költségtérítési rendszerekre, a halászhajóknak és a kedvtelési célú vízi járműveknek közvetett díjat kell fizetniük. Az egyéb hajókhoz hasonlóan a halászhajók és a kedvtelési célú vízi járművek után egy kikötő/horgonyzóhely számára díjat kell fizetni, függetlenül attól, hogy a hulladékok leadására sor kerül-e vagy sem. Ugyanakkor ez jogot biztosít e hajók számára, hogy minden szemetüket, beleértve az elhagyott halászeszközöket és a passzív módon kihalászott hulladékokat leadják, anélkül hogy ezért bármilyen kiegészítő díjat kellene fizetniük. Az egyéb hulladéktípusok tekintetében a minimum 30 %-os közvetett díj alkalmazásának általános kötelezettsége a halászati és szabadidős ágazat általi hulladékleadásra is alkalmazásra kerül.

A hulladékbejelentésen és a hulladékvételi elismervényen szereplő információk továbbítása csak a 45 métert meghaladó halászhajók és kedvtelési célú vízi járművek esetében lesz kötelező. Az érkezés és távozás előtti elektronikus jelentés megkövetelése az ennél rövidebb hajóktól aránytalan lenne, mivel ezek a hajók általában nincsenek felszerelve az elektronikus jelentésre alkalmas eszközökkel, és az őket fogadó kikötők sem képesek arra, hogy a kikötő minden egyes igénybevételekor feldolgozzák ezeket az elektronikus bejelentéseket. Erre a javaslatot kísérő hatásvizsgálat is rámutatott¹⁷.

A végrehajtásra tekintettel az irányelv elrendeli, hogy az ellenőrzéseket az adott tagállam kikötőit évente igénybe vevő és 100 bruttó tonnatartalmat meghaladó halászhajók és kedvtelési célú vízi járművek legalább 20 %-án el kell végezni. Ez a határérték megegyezik a MARPOL-egyezmény azon követelményével, hogy a 100 bruttó tonnatartalmat meghaladó hajók fedélzetén egy hulladék-nyilvántartást kell tartani.

¹⁷ Bizottsági szolgálati munkadokumentum – Hatásvizsgálat, 5.2.5 fejezet, 46. oldal

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

a hajókról származó hulladékok leadására alkalmas kikötői fogadólétesítményekről, a 2000/59/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv és a 2010/65/EU 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, mivel:

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹⁸,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére¹⁹,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) Az Unió tengerpolitikájának célja a biztonság és a környezetvédelem magas szintjének megvalósítása. Ez a nemzetközi egyezmények, kódexek és határozatok betartásával érhető el, miközben fenntartásra kerülnek az Egyesült Nemzetek Szervezete tengerjogi egyezményének a hajózás szabadságáról szóló rendelkezései.
- (2) A hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény („MARPOL-egyezmény”) a hajókról történő kibocsátás általános tilalmát rendeli el, valamint szabályozza azokat a feltételeket, amelyek teljesülésének esetén bizonyos típusú hulladékok a tengeri környezetbe üríthetők. A MARPOL-egyezmény megköveteli a tagállamoktól a megfelelő kikötői fogadólétesítmények rendelkezésre bocsátását a kikötőkben.
- (3) Az Unió egy kikötő alapú megközelítés alkalmazásával az Európai Parlament és a Tanács 2000/59/EK irányelvén²⁰ keresztül valósította meg a MARPOL-egyezmény végrehajtását. A 2000/59/EK irányelv célja a zavartalan tengeri forgalom által képviselt érdekek összeegyeztetése a tengeri környezet védelmével.
- (4) Az elmúlt két évtizedben a MARPOL-egyezmény és annak mellékletei jelentős módosításokon estek át, amelyek szigorúbb normákat és tiltásokat fogalmaztak meg a hajókról származó hulladékok tengerbe ürítésére vonatkozóan.

¹⁸ HL C , , o.

¹⁹ HL C , , o.

²⁰ Az Európai Parlament és a Tanács 2000/59/EK irányelve (2000. november 27.) a hajókon keletkező hulladék és a rakománymaradványok fogadására alkalmas kikötői létesítményekről (HL L 332., 2000.12.28., 81. o.).

- (5) A MARPOL-egyezmény VI. melléklete új hulladékkategóriákra (különösen a füstgáztisztító rendszerekből származó maradékok, amelyek magukban foglalják az iszapot és vizet) vonatkozó ürítési normákat vezetett be. Ezeknek a hulladékkategóriáknak az irányelv hatálya alá kell kerülniük.
- (6) 2014. április 15-én a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet („IMO”) elfogadta a kikötői fogadólétesítmények üzemeltetői és használói számára szóló konszolidált útmutatásokat (MEPC.1/834 sz. körlevél), amely meghatározza a hulladékbejelentések, a hulladékátvételi elismervények, illetve a kikötői fogadólétesítmények megfelelési hiányosságairól szóló bejelentések szabványos űrlapjait.
- (7) A szabályozásokban bekövetkezett változások ellenére továbbra is tapasztalható a hulladékok tengerbe ürítésének gyakorlata. Ez különböző tényezők kombinációjának tudható be, konkrétan a kikötőkben nem mindig állnak rendelkezésre megfelelő kikötői fogadólétesítmények, a végrehajtás gyakran elégtelen, valamint hiányoznak a hulladékok parton való leadásának megfelelő ösztönzői.
- (8) A 2000/59/EK irányelv a hatálybalépése óta hozzájárult ahhoz, hogy növekedjen a kikötői fogadólétesítményekbe leadott hulladékok mennyisége, ily módon pedig alapvető szerepet töltött be a tengerbe ürített hulladék mennyiségének csökkentésében, ahogy arra az irányelv REFIT-értékelése rámutatott.
- (9) A REFIT-értékelés azonban arra is rávilágított, hogy a MARPOL keret és a 2000/59/EK irányelv között fennálló következetlenségek miatt ez utóbbi nem volt teljes mértékben hatékony. Emellett a tagállamok eltérően értelmezték az irányelvben szereplő fő koncepciókat, mint a létesítmények megfelelését, a hulladékok előzetes bejelentését és a hulladékok kikötői fogadólétesítményekbe való kötelező leadását, illetve a menetrend szerint közlekedő hajókra vonatkozó mentességeket. Az értékelés ezeknek a koncepcióknak a fokozottabb harmonizációjára, illetve a MARPOL-egyezménnyel való további összhangra intézett felhívást, a kikötőket és a kikötőket használókat érő szükségtelen adminisztratív terhek elkerülése érdekében.
- (10) Az irányelv alapvető fontosságot tölt be továbbá abban a tekintetben, hogy a fő környezetvédelmi jogszabályok és elvek alkalmazásra kerüljenek a kikötők és a hajókról származó hulladékok kezelésének összefüggésében. Ebben a tekintetben különösen az Európai Parlament és a Tanács 2008/98/EK irányelve²¹, illetve az Európai Parlament és a Tanács 2008/56/EK irányelve²² számít lényeges eszköznek.
- (11) A 2008/98/EK irányelv meghatározza a fő hulladékgazdálkodási elveket, beleértve a „szennyező fizet” elvét és a hulladékhierarchiát, amely a hulladékhasznosítás- és ártalmatlanítás egyéb formáival szemben a hulladékok újrafelhasználására és újrafeldolgozására hív fel, valamint előírja a hulladékok külön gyűjtését lehető tevő rendszerek létrehozását. Ezek a kötelezettségek a hajókról származó hulladékok kezelésére is érvényesek.
- (12) Szükség van a hajókról származó hulladékok (beleértve az elhagyott halászeszközöket) külön gyűjtésére annak érdekében, hogy a hulladékgazdálkodási lánc alsóbb szakaszaiban lehetővé váljon ezek további hasznosítása. A hajók

²¹ 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.).

²² Az Európai Parlament és a Tanács 2008/56/EK irányelve (2008. június 17.) a tengeri környezetvédelmi politika területén a közösségi fellépés kereteinek meghatározásáról (tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelv) (HL L 164., 2008.6.25., 19. o.).

fedélzetein a szemetet gyakran a nemzetközi normáknak és szabványoknak megfelelően külön gyűjtik, az uniós jogszabályoknak pedig biztosítaniuk kell, hogy a hulladékok fedélzeti elkülönítésére tett erőfeszítéseket nem ássa alá az, hogy a parton nincs megoldva a külön gyűjtés.

- (13) Bár a tengeri hulladék legnagyobb része szárazföldi tevékenységekből származik, a hajózási ágazat, beleértve a halászati és szabadidős ágazatot is, szintén jelentős mértékben hozzájárul a szennyezéshez azzal, hogy a szemetet, beleértve a műanyagokat és az elhagyott halászeszközöket közvetlenül a tengerbe ürítik.
- (14) A Bizottság körforgásos gazdaságra vonatkozó stratégiája²³ a tengeri hulladék mennyiségének 30 %-os csökkentését tűzte ki 2020-ig, és elismerte a 2000/59/EK irányelv e tekintetben betöltött különleges szerepét azzal, hogy biztosítja a szemet fogadására alkalmas megfelelő létesítmények rendelkezésre állását, valamint elrendeli a megfelelő szintű ösztönzők meglétét és a hulladékok parti létesítményekbe való leadásának végrehajtását.
- (15) Egy kikötői fogadólétesítmény akkor tekinthető megfelelőnek, ha képes a kikötőt általában használó hajók igényeinek kielégítésére, anélkül hogy indokolatlanul feltartóztatná azokat. A megfelelés szempontjából egyaránt lényeges, hogy a használók igényeinek fényében milyen feltételek mellett működik a létesítmény, illetve hogy a létesítmények környezetgazdálkodása a hulladékokkal kapcsolatos uniós jogszabályoknak megfelelően történik-e.
- (16) Az Európai Parlament és a Tanács 1069/2009/EK rendelete²⁴ a nemzetközi étkezési hulladékok elégetését vagy engedélyezett hulladéklerakóban való elföldeléssel történő ártalmatlanítását írja elő, beleértve az Unió kikötőit igénybe vevő hajókról származó azon hulladékokat is, amelyek a fedélzeten esetlegesen állati melléktermékekkel kerültek kapcsolatba. Annak érdekében, hogy ez a követelmény ne korlátozza a hajókról származó hulladékok további újrafelhasználását és újrafeldolgozását, erőfeszítéseket kell tenni a fedélzeti hulladék jobb elkülönítése érdekében, hogy a hulladék, mint a csomagolási hulladék esetleges szennyeződése elkerülhető legyen.
- (17) A kikötői fogadólétesítmények megfelelésének biztosítása érdekében az összes érintett kikötőhasználóval egyetértésben szükség van a hulladékgazdálkodási terv kidolgozására és ártértékelésére. Gyakorlati és szervezési okokból az egyazon régióban található szomszédos kikötők közös tervet dolgozhatnak ki, amely a terv által érintett kikötőkben rendelkezésre álló összes fogadólétesítményre kiterjed, miközben közös adminisztratív keretet biztosít.
- (18) A tengeri hulladék problémájának hatékony kezelése érdekében alapvető fontosságú a hulladékok, különösen a szemet kikötői fogadólétesítményekbe való leadását célzó megfelelő szintű ösztönzők megléte. Ez egy költségtérítési rendszerrel érhető el, amely egy olyan közvetett díj alkalmazását írja elő, amelyet attól függetlenül be kell fizetni, hogy sor kerül-e leadásra, és amely jogot biztosít a hulladék leadására bármilyen további közvetlen díj megfizetése nélkül. Tekintettel a tengeri hulladék problémájához való hozzájárulásukra, a halászati és a szabadidős ágazatokat szintén be kell vonni a rendszerbe.

²³ COM/2015/0614 bizottsági közlemény, „Az anyagkörforgás megvalósítása – a körforgásos gazdaságra vonatkozó uniós cselekvési terv”, 5.1 szakasz.

²⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 1069/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a nem emberi fogyasztásra szánt állati melléktermékekre és a belőlük származó termékekre vonatkozó egészségügyi szabályok megállapításáról és az 1774/2002/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 300., 2009.11.14., 1. o.).

- (19) A „zöld hajó” koncepciójának továbbfejlesztése szükséges a hulladékgazdálkodás vonatkozásában, hogy lehetővé váljon egy hatékony jutalmazási rendszer végrehajtása a fedélzeti hulladékukat csökkentő hajók számára.
- (20) A rakomány terminálba való kirakódását követően a gyakran gazdasági értékkel bíró rakománymaradványok a rakomány tulajdonosának birtokában maradnak. Ebből az okból a költségtérítési rendszerek és a közvetett díjak alkalmazása nem terjed ki a rakománymaradványokra; a rakománymaradványok leadásának költségeit a fogadólétesítmény használója fizeti, az érintett felek közötti szerződéses megállapodás vagy egy másik helyi megállapodás kikötései szerint.
- (21) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2017/352 rendelete²⁵ a kikötői fogadólétesítmények biztosítását a rendelet hatálya alá tartozó szolgáltatásnak tekinti. Meghatározza a kikötői szolgáltatások használata esetén alkalmazott díjszábsí struktúrák átláthatóságára, a kikötőket használók konzultációjára és a panasz eljárások kezelésére vonatkozó szabályokat. Az irányelv túlmutat az (EU) 2017/352 rendeletben meghatározott keretrendszeren, mivel részletesebb követelményeket fogalmaz meg a hajókról származó hulladékok fogadására alkalmas kikötői fogadólétesítményekkel kapcsolatos költségtérítési rendszerek működését és kialakítását, valamint a költségszerkezet átláthatóságát illetően.
- (22) A leadás ösztönzése mellett kiemelkedően fontos a leadási kötelezettség hatékony betartatása, amelynek a 2009/16/EK irányelvvel²⁶ összhangban kockázatalapú megközelítést kell alkalmaznia, és ez már nincs összhangban a 2000/59/EK irányelv azon rendelkezésével, hogy a hatálya alá eső hajók 25 %-át kell ellenőrizni.
- (23) A kötelező leadási kötelezettség hatékony betartatásának egyik fő akadályát az képezte, hogy a tagállamok eltérő módon értelmezték és hajtották végre az elegendő fedélzeti tárolókapacitás szerinti mentességet. Annak elkerülése érdekében, hogy ennek a mentességnek az alkalmazása aláassa az irányelv elsődleges célkitűzését, további rendelkezések szükségesek, különösen ami a kikötés céljából igénybe veendő következő kikötőt illeti, az elegendő tárolókapacitás meghatározását pedig közös módszertan és kritériumok alapján összehangolt módon kell meghatározni az Unió kikötőiben.
- (24) A nyomon követés és a végrehajtás megkönnyítése érdekében az információk elektronikus továbbítására és cseréjére alapuló rendszerre van szükség. Ennek érdekében szükség van a 2000/59/EK irányelv szerint létrehozott tájékoztatási és ellenőrzési rendszer továbbfejlesztésére és üzemeltetésének folytatására a meglévő elektronikus adatrendszerek, különösen az uniós tengeri információcsere-rendszer (SafeSeaNet) és az ellenőrzési adatbázis (THETIS) alapján. A rendszernek tartalmaznia kell továbbá a különböző kikötőkben rendelkezésre álló kikötői fogadólétesítményekre vonatkozó információkat.
- (25) A MARPOL-egyezmény előírja a szerződő felek számára a kikötői fogadólétesítményekre vonatkozó információk naprakészen tartását, illetve ezek továbbítását a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnek (IMO). Ennek érdekében az IMO a globális integrált hajózási információs rendszerében („GISIS”) létrehozta a kikötői fogadólétesítmények adatbázisát. Azzal, hogy ezeket az információkat

²⁵ 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.).

²⁶ 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.).

bejelentik az irányelv által létrehozott tájékoztatási, ellenőrzési és végrehajtási rendszerben, majd ezek az információk a rendszeren keresztül továbbításra kerülnek a GISIS rendszerbe, a tagállamok többé nem kell külön továbbítsák ezeket az információkat a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnek.

- (26) Szükség van a kikötőket gyakran és rendszeresen felkereső, menetrend szerint közlekedő hajókra vonatkozó mentességi rendszer további összehangolására, különösen ami az alkalmazott kifejezéseket és a mentességek irányadó feltételeit illeti. A REFIT-értékelés és a hatásvizsgálat rávilágított, hogy a mentességek feltételeinek és alkalmazásának vonatkozásában az összehangolás hiánya szükségtelen adminisztratív terhekkel járt a hajók és a kikötők számára.
- (27) A kikötői fogadólétesítményekkel kapcsolatban az Európai Fenntartható Hajózási Fórum keretében felállított, és a hajók okozta szennyezés, illetve a hajókról származó hulladékok kezelését illetően jártas szakértők széles körét egyesítő alcsoport értékes útmutatásokkal és szakértelemmel szolgált a Bizottság számára. Kíváncsú lenne ennek a csoportnak egy külön szakértői csoportként való megőrzése, az irányelv végrehajtásával kapcsolatos tapasztalatok megosztása érdekében.
- (28) A 2000/59/EK irányelv végrehajtására vonatkozóan a Bizottságra ruházott hatáskört az Európai Unió működéséről szóló szerződéssel (EUMSZ) összhangban aktualizálni kell.
- (29) Az elegendő tárolókapacitáson alapuló mentesség alkalmazására vonatkozó módszertan meghatározása, illetve a megjelölt irányelv által létrehozott tájékoztatási, ellenőrzési és végrehajtási rendszer továbbfejlesztése érdekében végrehajtási hatáskört kell ruházni a Bizottságra. A végrehajtási jogi aktusokat a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek megfelelően kell elfogadni.
- (30) A nemzetközi szinten beálló változások figyelembevétele, illetve a környezetbarát fedélzeti hulladékgazdálkodási gyakorlatok elősegítése érdekében a Bizottságot a jelen irányelv módosításának keretében az EUMSZ 290. cikkével összhangban fel kell hatalmazni jogi aktusok elfogadására a nemzetközi eszközökre való hivatkozások és a mellékletek aktualizálásának, illetve a nemzetközi eszközökre való hivatkozások módosításának tekintetében; erre annak érdekében kell sort keríteni, hogy szükség esetén megelőzhető legyen a nemzetközi eszközökben beálló változások alkalmazása a jelen irányelv alkalmazásában, valamint meghatározásra kerüljenek a „zöld hajók” elfogadásának kritériumai, amelyek alapján ezeknek a hajóknak kisebb hulladékdíjat kell fizetniük. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munka során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elkészítésekor és szövegezésekor a Bizottságnak gondoskodnia kell a vonatkozó dokumentumoknak az Európai Parlament és a Tanács részére történő egyidejű, időben történő és megfelelő továbbításáról.
- (31) Mivel az irányelv célját, hogy megvédje a tengeri környezetet a hulladékok tengerbe ürítésétől, a tagállamok egyoldalúan nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban az intézkedés terjedelme miatt e cél jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében megállapított szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvével összhangban ez az irányelv nem lépi túl az e célok megvalósításához szükséges mértéket.
- (32) Az Uniót a kikötők szintjén regionális sokszínűség jellemzi, ahogy arra a területi hatásvizsgálat is rámutatott. A kikötők földrajzi elhelyezkedés, méret, adminisztratív

felépítés és tulajdonosi szerkezet szerint eltérőek, és az ide általában befutó hajók jellemzik őket. Emellett a hulladékgazdálkodási rendszerek az önkormányzati szinten és a lejjebb elhelyezkedő hulladékgazdálkodási infrastruktúrában tapasztalható különbségeket tükrözik.

(33) A 2000/59/EK irányelvet ezért hatályon kívül kell helyezni.

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. SZAKASZ: ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. cikk

Tárgy

A jelen irányelv célja a tengeri környezet megvédése az Unióban található kikötőket használó hajókról származó hulladékok tengerbe ürítésének negatív hatásaitól, miközben zavartalan tengeri forgalmat biztosít, a megfelelő kikötői fogadólétesítmények rendelkezésre állásának, illetve a hulladékok e létesítményekbe való leadásának javításával.

2. cikk

Fogalommeghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában:

- a) „hajó”: bármilyen típusú tengeri jármű, amely a tengeri környezetben üzemel, beleértve a halászhajókat és a kereskedelmi tevékenységet nem folytató kedvtelési célú vízi járműveket, a hordszárnyas hajókat, a légpárnás hajókat, a tengeralattjárókat és az úszó munkagépeket;
- b) „MARPOL-egyezmény”: a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény naprakész változata;
- c) „hajókról származó hulladék”: minden hulladék, beleértve a rakománymaradványokat, amelyek a hajó üzemelése, illetve a berakodási, kirakodási és tisztítási műveletek során keletkeznek, valamint a halászati művelet során a hálóbba kerülő hulladékok, és amelyek a MARPOL-egyezmény I., II., IV., V. és VI. mellékletének hatálya alá tartoznak;
- d) „rakománymaradványok”: a hajó fedélzetén lévő rakomány maradványa, amely a be- és kirakodást követően a fedélzeten vagy a raktérben marad, beleértve a be- és kirakodási többletet, valamint a kiömlő anyagokat is, függetlenül attól, hogy nedves vagy száraz állapotú, vagy a mosóvízben található, de nem ideértve a rakományból származó port, ami seprést követően a fedélzeten marad, illetve a hajó külső felületeire lerakódott port;
- e) „kikötői fogadólétesítmény”: minden rögzített, úszó vagy mozgatható létesítmény, amely alkalmas a hajókról származó hulladék fogadására;
- f) „halászhajó”: a halak vagy más tengeri élőlények fogására kereskedelmi céllal használt vagy ahhoz felszerelt hajó;
- g) „kedvtelési célú vízi jármű”: bármilyen típusú, 2,5 méteres vagy azt meghaladó teljes hosszúságú, sportolásra vagy szabadidős célokra használt és kereskedelmi tevékenységet nem folytató hajó, a meghajtási módjától függetlenül;

- h) „belföldi hajó”: egy tagállam zászlaja alatt közlekedő hajó, amely kizárólag belföldi utakon vesz részt az adott tagállamban;
- i) „belföldi út”: olyan tengerszakaszon folytatott út, amely egy tagállam kikötőjéből ugyanabba a kikötőbe, vagy a tagállam területén lévő másik kikötőbe vezet;
- j) „kikötő”: az a hely vagy földrajzi terület, amelyet kiépítettek és berendezésekkel szereltek fel, ezzel lehetővé téve a hajók fogadását, beleértve a kikötő joghatósága alá tartozó horgonyzási területet is;
- k) „étkezési hulladék”: az éttermekből, vendéglátóipari egységekből és konyhákból származó minden élelmiszer-hulladék, beleértve a használt főzőolajat;
- l) „elegendő tárolókapacitás”: akkora kapacitás, amely az indulás pillanatától a kikötés céljából igénybe veendő következő kikötőig lehetővé teszi a fedélzeti hulladék tárolását, beleértve az út során esetlegesen keletkező hulladékmennyiséget;
- m) „menetrend szerinti közlekedés”: az indulási és érkezési időpontok közzétett vagy megtervezett listájának alapján történő közlekedés meghatározott kikötők között vagy ismétlődő áthaladás, ami elismert menetrendnek tekinthető;
- n) „kikötő rendszeres felkeresése”: ugyanazon hajó ismétlődő útjai, amelyek meghatározott kikötők között állandó mintát képeznek, vagy utak sora egy adott kikötőből ki és vissza, közbeeső kikötő felkeresése nélkül;
- o) „kikötő gyakori felkeresése”: egy kikötő meglátogatása ugyanazon hajó által, legalább kétheti rendszerességgel;
- p) „GISIS”: a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet által létrehozott globális integrált hajózási információs rendszer.

A c) és d) pontokban meghatározott „hajókról származó hulladékot” a 2008/98/EK irányelv²⁷ 3. cikke (1) bekezdése szerinti hulladéknak kell tekinteni.

3. cikk

Hatály

Ez az irányelv az alábbiakra alkalmazandó:

- a) valamennyi hajóra, amely valamely tagállam kikötőjében kiköt vagy ott üzemel, függetlenül attól, hogy milyen zászló alatt hajóznak, kivéve a hadihajókat, illetve az állam tulajdonában lévő, vagy az állam által üzemeltetett haditengerészeti kisegítő vagy bármilyen egyéb hajót, amely az adott időpontban kizárólag kormányzati, és nem kereskedelmi jellegű feladatot lát el;
- b) a tagállamok valamennyi kikötőjére, amelyet általában az a) pont hatálya alá tartozó hajók keresnek fel.

²⁷

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., 3–30. o.

A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket, hogy azokban az esetekben, amikor ez lehetséges, a jelen irányelv hatályán kívül eső hajók szintén az irányelv előírásaival összhangban adják le a hulladékaikat.

2. SZAKASZ: A MEGFELELŐ KIKÖTŐI FOGADÓLÉTESÍTMÉNYEK RENDELKEZÉSRE BOCSÁTÁSA

4. cikk

Kikötői fogadólétesítmények

- (1) A tagállamok a hajók szükségtelen feltartóztatása nélkül biztosítják a kikötőiket általában használó hajók igényeinek megfelelő kikötői fogadólétesítmények hozzáférhetőségét.
- (2) A tagállamok biztosítják, hogy:
 - a) A kikötői fogadólétesítmények alkalmasak az adott kikötőt általában használó hajókról származó hulladék típusainak és mennyiségeinek fogadására, tekintettel a kikötő felhasználóinak üzemeltetési igényeire, a kikötő méretére és földrajzi elhelyezkedésére, a kikötőbe érkező hajók típusára és a 9. cikkben meghatározott mentességekre.
 - b) A létesítmények használatára vonatkozó formák egyszerűek és gyorsan elvégezhetők, és nem tartóztatják fel szükségtelenül a hajókat, valamint a leadásért felszámított díj nem tartja vissza a hajókat a kikötői fogadólétesítmények igénybevételétől;
 - c) A kikötői fogadólétesítmények lehetővé teszik a hajókról származó hulladék környezeti szempontból megfelelő kezelését, a 2008/98/EK irányelvvel és a hulladékokról szóló egyéb vonatkozó uniós jogszabályokkal összhangban. Ennek érdekében a tagállamok előírják a hajókról származó hulladékok külön gyűjtését a kikötőkben, ahogy azt a hulladékokról szóló uniós jogszabályok, különösen a 2008/98/EK irányelv, a 2012/19/EU irányelv és a 2006/66/EK irányelv megkövetelik. A c) pontot a nemzetközi közlekedésből származó étkezési hulladékok kezelését illetően az 1069/2009/EK rendeletben meghatározott szigorúbb követelmények sérelme nélkül kell alkalmazni.
- (3) A tagállamok az IMO által meghatározott űrlapokat és eljárásokat használják arra, hogy bejelentsék a kikötő szerint illetékes állam hatóságainak a kikötői fogadólétesítmények megfelelési hiányosságait.

Az ilyen bejelentési eljárásokon keresztül beérkező minden információt elektronikus úton továbbítanak a jelen irányelv 14. cikkében említett tájékoztatási, nyomonkövetési és végrehajtási rendszerbe.
- (4) A tagállamok megvizsgálják minden bejelentett megfelelési hiányosságot, és biztosítják, hogy a hajókról származó hulladékok leadásában vagy fogadásában érintett minden fél kártérítést kérhet a szükségtelen késedelmek okozta károkért.

5. cikk

Hulladékgazdálkodási tervek

- (1) Az érintett felekkel, különösen a kikötőket használókkal vagy azok képviselőivel folytatott folyamatos konzultáció után minden kikötőben megfelelő

hulladékgazdálkodási terveket kell kidolgozni és végrehajtani. Ezekre a konzultációkra a tervek kezdeti megszövegezésekor és elfogadásukat követően egyaránt sor kell keríteni, különösen pedig akkor, amikor jelentős módosítások állnak be a 4., 6. és 7. cikkekben megfogalmazott követelményekkel kapcsolatban. Az ilyen tervek kidolgozására vonatkozó részletes követelményeket az 1. melléklet határozza meg.

- (2) A tagállamok biztosítják, hogy a hulladékgazdálkodási terveken szereplő és a megfelelő fogadólétesítmények kikötőkben való rendelkezésre állásáról, illetve a kapcsolódó költségekről szóló alábbi információk egyértelműen ismertettek vannak a hajók üzemeltetőivel és nyilvánosan elérhetők a kikötő weboldalán vagy nyomtatott formában:

- a) a kikötői fogadólétesítmények elhelyezkedése az egyes kikötőhelyekhez képest;
- b) a hajókról származó azon hulladékok listája, amelyeket a kikötő rendszerint kezel;
- c) kapcsolattartási helyek, üzemeltetők és a kínált szolgáltatások felsorolása;
- d) a hulladékok leadására vonatkozó eljárások leírása;
- e) a költségtérítési rendszerek leírása; valamint
- f) a kikötői fogadólétesítmények megfelelési hiányosságairól szóló jelentési eljárások leírása.

A 2002/59/EK irányelvvel összhangban ezeket az információkat elektronikus úton továbbítani kell a jelen irányelv 14. cikkében említett tájékoztatási, nyomonkövetési és végrehajtási rendszerbe.

- (3) Az (1) bekezdésben említett hulladékgazdálkodási tervet ott, ahol azt a hatékonysági megfontolások megkövetelik, az ugyanabba a régióba tartozó két vagy több kikötő közösen is kidolgozhatja, valamennyi kikötő megfelelő szintű bevonásával, feltéve hogy a fogadólétesítmények iránti igény és ezek hozzáférhetősége minden egyes kikötő esetében meghatározott.
- (4) A tagállamok értékelik és jóváhagyják a hulladékgazdálkodási tervet, ellenőrzik annak végrehajtását, és a jóváhagyás vagy az újbóli jóváhagyás után legalább háromévente, valamint a kikötő működésében bekövetkező jelentős változásokat követően biztosítják az újbóli jóváhagyását. Ezek a változások nem kimerítő jelleggel magukban foglalják a kikötő forgalmában beálló szerkezeti változásokat, az új infrastruktúrák létrehozását, a kikötői fogadólétesítmények iránti kérelemben és azok biztosításában beálló változásokat, illetve az új fedélzeti kezelési technikákat.

3. SZAKASZ

A HAJÓKRÓL SZÁRMAZÓ HULLADÉK LEADÁSA

6. cikk

Előzetes hulladékbejelentés

- (1) Az Európai Parlament és a Tanács 2002/59/EK irányelvének²⁸ hatálya alá eső, halászhajóktól és 45 méternél rövidebb kedvtelési célú vízi járművektől eltérő és az Unió egyik kikötőjébe tartó hajó üzemeltetője, ügynöke vagy parancsnoka pontosan kitölti a 2. mellékletben szereplő űrlapot, és ezeket az információkat továbbítja a kikötő szerinti tagállam által ebből a célból kijelölt hatóságnak vagy szervnek:
 - a) legalább 24 órával a megérkezés előtt, ha a kikötés céljából igénybe veendő kikötő ismert;
 - b) amint a kikötés céljából igénybe veendő kikötő ismertté válik, ha ezek az adatok csak az érkezést megelőző 24 órán belül válnak ismertté;
 - c) legkésőbb az előző kikötőből való kifutás után, ha az út időtartama 24 óránál kevesebb.
- (2) Az (1) bekezdésben meghatározott információkat a 2010/65/EU irányelvvel és a 2002/59/EK irányelvvel összhangban elektronikus úton továbbítani kell a jelen irányelv 14. cikkében említett tájékoztatási, nyomonkövetési és végrehajtási rendszerbe.
- (3) Az (1) bekezdésben meghatározott információkat legalább a kikötés céljából igénybe veendő legközelebbi kikötőbe való befutásig meg kell őrizni a fedélzeten, és kérésre a tagállamok hatóságainak rendelkezésére kell bocsátani.
- (4) A tagállamok biztosítják a jelen cikk értelmében továbbított információk késedelem nélküli megfelelő elemzését és megosztását az illetékes végrehajtó hatóságokkal.

7. cikk

A hajókról származó hulladék leadása

- (1) Az Unió valamely kikötőjébe befutó hajó parancsnoka gondoskodik arról, hogy a kikötő elhagyása előtt a hajó fedélzetén található minden hulladék leadásra kerül egy kikötői fogadólétesítménybe, a MARPOL-egyezmény vonatkozó leadási normáinak megfelelően.
- (2) Leadáskor a hulladékok leadására használt kikötő hulladékgazdálkodója vagy hatósága pontosan kitölti a 3. mellékletben található űrlapot, és kiállítja az elismervényt a hajó számára.

Ez a követelmény nem alkalmazandó a személyzet nélküli kis méretű kikötők vagy a félreeső kikötők esetében, feltéve hogy az adott kikötő szerinti tagállam elektronikus úton továbbította az erre vonatkozó információkat a jelen irányelv 14. cikkében említett tájékoztatási, nyomonkövetési és végrehajtási rendszerbe.
- (3) A 2002/59/EK irányelv hatálya alá eső hajó üzemeltetője, ügynöke vagy parancsnoka a 2010/65/EU irányelvvel és a 2002/59/EK irányelvvel összhangban elektronikus

²⁸

Az Európai Parlament és a Tanács 2002/59/EK irányelve (2002. június 27.) a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról és a 93/75/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 208., 2002.8.5., 10. o.).

úton továbbítja a hulladékátvételi elismervényben szereplő információkat a jelen irányelv 14. cikkében említett tájékoztatási, nyomkövetési és végrehajtási rendszerbe.

- (4) A (2) bekezdésben meghatározott információkat legalább két évig meg kell őrizni a fedélzeten, és kérésre a tagállamok hatóságainak rendelkezésére kell bocsátani.
- (5) Az (1) bekezdés sérelme nélkül egy hajó folytathatja az útját a kikötés céljából igénybe veendő következő kikötő felé a hulladékok leadása nélkül, amennyiben:
 - a) a hajó 24 óránál rövidebb ideig horgonyozik vagy zord időjárási körülmények következtében veszi igénybe a kikötőt;
 - b) a 2. és 3. mellékletekkel összhangban biztosított információból kitűnik, hogy elegendő e célra kijelölt tárolókapacitás áll rendelkezésre az addig felgyülemlett és a hajó által kikötés céljából igénybe veendő következő kikötőig tervezett út során felgyülemelő hulladék tárolására.
- (6) Az elegendő e célra kijelölt tárolókapacitáson alapuló mentesség végrehajtására vonatkozó egységes feltételek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatáskört kell ruházni, az elegendő e célra kijelölt fedélzeti tárolókapacitás kiszámításához használt módszerek meghatározása érdekében. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 20. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.
- (7) Ha a kikötés céljából igénybe veendő következő kikötő az Unió területén kívül található, vagy amennyiben okkal lehet feltételezni, hogy a kikötés céljából igénybe veendő következő kikötőben nem állnak rendelkezésre megfelelő létesítmények, akkor a tagállam megköveteli a hajótól, hogy indulás előtt adja le az összes hulladékát.
- (8) A (2) bekezdést a nemzetközi joggal összhangban elfogadott, a hajókra vonatkozó szigorúbb követelmények sérelme nélkül kell alkalmazni.

8. cikk

Költségtérítési rendszerek

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy a hajókról származó, rakománymaradványoktól eltérő hulladékok fogadására és kezelésére alkalmas kikötői fogadólétesítmények üzemeltetésével kapcsolatos költségeket fedezik a hajóktól beszedett díjak. Ezek a költségek a 4. mellékletben szereplő költségtételekből állnak.
- (2) A költségtérítési rendszerek nem ösztönözhetik a hajókat arra, hogy a hulladékaikat a tengerbe ürítsék. Ennek érdekében a tagállamok az alábbi elveket alkalmazzák a kikötők költségtérítési rendszereinek kialakítása és működtetése során:
 - a) a hajók által fizetett díj egy része közvetett díj, amelyet attól függetlenül be kell fizetni, hogy sor kerül-e hulladék leadására a kikötői fogadólétesítményben vagy sem;
 - b) a közvetett díjnak fedeznie kell a közvetett adminisztratív költségeket, valamint a 4. mellékletben meghatározott közvetlen üzemelési költségek jelentős részét. A közvetlen üzemelési költségek jelentős részének a hulladékok tényleges leadásához kapcsolódó éves közvetlen teljes költségek legalább 30 %-át kell kitennie;

- c) a MARPOL-egyezmény V. mellékletében meghatározott hulladékok, beleértve a halászati műveletek során a hálókba kerülő hulladékok leadásának maximális ösztönzése érdekében a felszámított közvetett díjnak a kikötői fogadólétesítmények ilyen hulladékokkal kapcsolatos minden költségét fedeznie kell, hogy ezzel jogot biztosítson a leadás további díjak megfizetése nélküli elvégzésére;
 - d) A közvetett díj nem fedezi a füstgáztisztító rendszerekből származó hulladékokhoz kapcsolódó költségeket; ezeket a leadott hulladék típusa és mennyisége alapján fizetendő díj fedezi.
- (3) A költségeknek azt a részét – ha van ilyen –, amelyet a b) pontban említett díj nem fedez, a hajó által ténylegesen leadott, a hajókról származó hulladék típusai és mennyisége alapján fizetendő díj fedezi.
 - (4) Eltérő díjak alkalmazhatók többek között a hajó kategóriájától, típusától, méretétől és a hajó által bonyolított forgalom típusától függően, valamint a kikötő rendes nyitvatartási idején kívül nyújtott szolgáltatásokért.
 - (5) Csökkentett díjak alkalmazandók, ha a hajó kialakításából, felszereléséből és működéséből adódóan bizonyítható módon kisebb mennyiségű hulladékot termel, illetve fenntartható és környezetbarát hulladékgazdálkodást végez. A Bizottságnak felhatalmazást kell adni, hogy a 19. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusok útján meghatározza azokat a kritériumokat, amelyek alapján megállapítható, hogy a hajók fedélzeti hulladékgazdálkodásának tekintetében egy hajó eleget tesz-e a jelen bekezdésben szereplő követelményeknek.
 - (6) Annak biztosítása érdekében, hogy a díjak méltányosak, átláthatóak és megkülönböztetéstől mentesek legyenek, valamint tükrözzék az igénybe vehető és – ha szükséges – a használt létesítmények és szolgáltatások tényleges költségeit, a kikötőt használók számára érthetővé kell tenni a díjak összegét és az eljárást, amely alapján kiszámításuk megtörtént.

9. cikk

Mentességek

- (1) A tagállamok mentesíthetik a kikötőikbe befutó hajókat a 6. cikkben, a 7. cikk (1) bekezdésében és a 8. cikkben szereplő összesített kötelezettségek alól, amennyiben elegendő bizonyíték áll rendelkezésre a következőkre vonatkozóan:
 - a) a hajó a kikötőket gyakran és rendszeresen felkereső, menetrend szerint közlekedő hajó;
 - b) létezik egy megállapodás, amely biztosítja a hulladékok leadását és a díjak megfizetését a hajó útvonalán található egyik kikötőben;
 - c) a b) pontban szereplő megállapodás meglétét bizonyítja egy kikötővel vagy hulladékgazdálkodással megbízott vállalkozóval megkötött szerződés, a hulladékátvételi elismervények és egy megerősítés, miszerint a megállapodást a hajó útvonalán található minden kikötő elfogadta. A leadásra és a díj megfizetésére vonatkozó megállapodásnak az Unió egyik kikötőjében kell létrejönnie ahhoz, hogy a jelen bekezdés szerint elegendő bizonyítéknak számítsa.
- (2) Mentesség biztosítása esetén a kikötő szerinti tagállam mentességi bizonyítványt állít ki az 5. mellékletben található formátumban, amely megerősíti, hogy a hajó eleget

teszt a mentesség alkalmazásához szükséges feltételeknek és követelményeknek, valamint tartalmazza a mentesség időtartamát.

- (3) A tagállamok a mentességi bizonyítványon szereplő információkat a 2002/59/EK irányelv előírásaival összhangban elektronikus úton továbbítják a jelen irányelv 14. cikkében említett nyomkövetési és tájékoztatási rendszerbe.
- (4) A tagállamok biztosítják a kikötőiket meglátogató és mentességet élvező hajók vonatkozásában létrejött leadási és fizetési megállapodások hatékony nyomkövetését és betartatását.

4. SZAKASZ: VÉGREHAJTÁS

10. cikk

Ellenőrzések

A tagállamok biztosítják, hogy bármilyen hajó ellenőrzés alá vonható, annak megvizsgálása érdekében, hogy eleget tesz-e az irányelv követelményeinek.

11. cikk

A kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzések

A 2009/16/EK irányelv hatálya alá eső hajók esetében az ellenőrzéseket ezzel az irányelvvel összhangban kell végezni, hogy minden ilyen ellenőrzés kiterjedjen annak vizsgálatára, hogy a hajó eleget tesz-e a 6., 7. és 9. cikkeken található követelményeknek.

12. cikk

A kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésektől eltérő ellenőrzések

- (1) A 2009/16/EK irányelv hatályán kívül eső hajók ellenőrzését illetően a tagállamok biztosítják, hogy az ellenőrzések az alább felsorolt egyes kategóriákba tartozó egyéni hajók teljes számának legalább 20 %-án elvégzésre kerülnek:
 - a) a zászlójuk alatt közlekedő 100 bruttó tonnatartalmú és azt meghaladó belföldi hajók, amelyek egy év leforgása alatt igénybe veszik az adott tagállam kikötőit;
 - b) a 100 bruttó tonnatartalmú és azt meghaladó halászhajók, amelyek egy év leforgása alatt igénybe veszik az adott tagállam kikötőit;
 - c) a 100 bruttó tonnatartalmú és azt meghaladó kedvtelési célú vízi járművek, amelyek egy év leforgása alatt igénybe veszik az adott tagállam kikötőit.
- (2) Az (1) bekezdésben említett ellenőrzések eredményeit rögzíteni kell a jelen irányelv 15. cikkében említett tájékoztatási, nyomkövetési és végrehajtási rendszerbe.
- (3) A jelen irányelv vonatkozó követelményeinek teljesítése érdekében a tagállamok a 100 bruttó tonnatartalomnál kisebb halászhajókra és a 100 bruttó tonnatartalomnál kisebb kedvtelési célú vízi járművekre vonatkozóan is kidolgozzák az ellenőrzési eljárásokat.
- (4) Ha a tagállam illetékes hatósága nem elégedett az ellenőrzés eredményeivel, akkor a 16. cikkben megjelölt szankciók alkalmazásának sérelme nélkül biztosítja, hogy a hajó nem hagyja el a kikötőt, amíg a hulladékait a 7. cikkel összhangban le nem adta egy kikötői fogadólétesítménybe.

13. cikk

Tájékoztatási, nyomonkövetési és végrehajtási rendszer

Az irányelv végrehajtását és betartatását a 14. és 15. cikkekkkel összhangban az információk elektronikus továbbításával és tagállamok közötti megosztásával kell megkönnyíteni.

14. cikk

Információk jelentése és cseréje

- (1) Az információk jelentésének és cseréjének a 2002/59/EK irányelv 22a. cikke (3) bekezdésében és III. mellékletében említett uniós tengeri információcsere-rendszeren (SafeSeaNet) kell alapulnia.
- (2) A tagállamok biztosítják az alábbi adatok elektronikus úton és észszerű időn belül történő jelentését a 2010/65/EK irányelvnek megfelelően:
 - a) a 2002/59/EK irányelv hatálya alá eső és egy uniós kikötőt felkereső egyes hajók tényleges beérkezési és távozási idejére vonatkozó információk, az érintett kikötő azonosítójával együtt;
 - b) a 2. mellékletnek megfelelő hulladékbejelentésben található információk;
 - c) a 3. mellékletnek megfelelő hulladékvételi elismervényben található információk;
 - d) az 5. mellékletnek megfelelő mentességi bizonyítványon található információk.
- (3) A tagállamok a lehető legnagyobb mértékben biztosítják, hogy az uniós kikötőket felkereső és 100 bruttó tonnátartalomnál nagyobb halászhajóknak és kedvtelési célú vízi járműveknek szintén jelenteniük kell a beérkezés és a távozás tényleges idejére vonatkozó információkat.
- (4) A 4. cikk és az 5. cikk (2) bekezdésének alkalmazásában jelentett információkat a Bizottságnak továbbítania kell az IMO GISIS rendszerén belül a kikötői fogadólétesítmények számára kialakított adatbázisba.

15. cikk

Az ellenőrzések rögzítése

- (1) A Bizottság olyan ellenőrzési adatbázist fejleszt ki, tart fenn és tart naprakészen, amelyhez minden tagállam kapcsolódik és amely tartalmazza az ezen irányelvben meghatározott ellenőrzési rendszer megvalósításához szükséges valamennyi információt. Ez az adatbázis a 2009/16/EK irányelv 24. cikkében említett ellenőrzési adatbázison fog alapulni és ahhoz hasonló funkciókkal fog rendelkezni.
- (2) A tagállamok biztosítják, hogy az ezen irányelv szerint végzett ellenőrzésekhez kapcsolódó információk – ideértve a megfelelési hiányosságokkal és az elrendelt indulási tilalmakkal kapcsolatos információkat is – késedelem nélkül bekerüljenek az ellenőrzési adatbázisba, amint a vizsgálati jelentés elkészül, amint az indulási tilalmat feloldják, vagy amint mentességet adnak.
- (3) A tagállamok biztosítják, hogy az ellenőrzési adatbázisba bevitt információk hitelesítésére 72 órán belül sor kerüljön.
- (4) A Bizottság gondoskodik róla, hogy az irányelv nyomon követésének és végrehajtásának céljából az ellenőrzési adatbázis lehetővé teszi a tagállamok által jelentett minden lényeges adat lekérését.

- (5) A tagállamoknak bármikor lehetőségük kell legyen a rögzített információk elérésére.

16. cikk

Szankciók

A tagállamok megállapítják az ezen irányelv alapján elfogadott nemzeti rendelkezések megszegése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és minden szükséges intézkedést meghoznak azok végrehajtásának biztosítására. Az előírt szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük.

5. SZAKASZ: ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

17. cikk

A tapasztalatok megosztása

A Bizottság gondoskodik a tagállamok nemzeti hatóságai és a szakértők (beleértve a magánszektorból származókat is) közötti tapasztalatcserék megszervezéséről az irányelv uniós kikötőkben való alkalmazásával kapcsolatban.

18. cikk

Módosítási eljárás

- (1) A Bizottságot fel kell hatalmazni, hogy a 19. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a jelen irányelv mellékleteinek, illetve az IMO eszközökre való hivatkozások olyan mértékű módosítása tekintetében, amely biztosítja az uniós joggal való összhangjukat, vagy a nemzetközi, különösen az IMO szintjén jelentkező változások figyelembevétele érdekében.
- (2) A mellékletek módosítására szintén sor kerülhet, amikor szükség van a jelen irányelv, és különösen a 6., 7. és 9. cikkek által meghatározott végrehajtási és nyomonkövetési intézkedések javítására a hulladékok hatékony bejelentésének és leadásának, illetve a mentességek megfelelő alkalmazásának biztosítása érdekében.
- (3) Rendkívüli körülmények fennállása esetén – amennyiben a Bizottság által végzett megfelelő elemzés ezt kellően indokolja és amennyiben ez a tengerészeti biztonságot, az egészséget, a fedélzeti élet- és munkakörülményeket vagy a tengeri környezetet fenyegető súlyos és elfogadhatatlan mértékű veszély, illetve az uniós tengerészeti jogszabályoknak való meg nem felelés elkerülése érdekében szükséges – a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 19. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el ezen irányelv módosítására vonatkozóan annak érdekében, hogy a MARPOL-egyezmény módosítása ezen irányelv alkalmazásában ne legyen alkalmazandó.
- (4) E felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat a szóban forgó módosítás hallgatólagos elfogadására nemzetközileg megállapított határidő lejártá vagy a szóban forgó módosítás hatálybalépésének tervezett időpontja előtt legalább három hónappal kell elfogadni. Az ilyen felhatalmazáson alapuló jogi aktusok hatálybalépését megelőzően a tagállamok nem kezdeményezik a módosításnak a nemzeti jogszabályokba való beillesztését, illetve a módosításnak a szóban forgó nemzetközi jogi eszközre történő alkalmazását.

19. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

- (1) A Bizottságnak a 8. cikk (5) bekezdésében, a 18. cikk (1) bekezdésében, a 18. cikk (2) bekezdésében, valamint a 18. cikk (3) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól [hatálybelépés dátuma] kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az öt éves 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.
- (2) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 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.
- (3) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.
- (4) Egy 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.

20. cikk

Bizottság

- (1) A Bizottságot a 2099/2002/EK rendelettel 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 5. cikkét kell alkalmazni.

21. cikk

A 2009/16/EK irányelv módosítása

A 2009/16/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A 13. cikk a következőképpen módosul:
 - a) Az (1) bekezdés a következő d) ponttal egészül ki:
 - d) „ellenőrizzé, hogy a hajó adott esetben megfelel a hajókról származó hulladék leadására alkalmas kikötői fogadólétesítményekről szóló 201X/XX/EU irányelv 6., 7. és 9. cikkeiben szereplő előírásoknak.”
 - b) A (3) bekezdés első albekezdésének vége a következővel egészül ki:

„...vagy a 201X/XX/EU irányelv”.
 - c) A szöveg az alábbi bekezdéssel egészül ki:

4. „Ha az (1) bekezdés d) pontjában vagy a (3) bekezdésben említett ellenőrzést követően az ellenőr megállapítja, hogy a hajó nem felel meg a 201X/XX/EU irányelv előírásainak, akkor a 201X/XX/EU irányelv 16. cikkében meghatározott szankciók alkalmazásának sérelme nélkül a hajó nem hagyhatja el a kikötőt, amíg a hulladékát le nem adta egy kikötői fogadólétesítménybe.”
2. Az I. melléklet II. részének 2B pontjában a rendhagyó tényezők listája a következő francia bekezdéssel egészül ki:
 - „Azokat a hajókat, amelyekkel kapcsolatban jelentették, hogy nem tettek eleget a hulladékok 201X/XX/EU irányelv 7. cikke szerinti leadására vonatkozó kötelezettségnek, vagy amelyekkel kapcsolatban a 201X/XX/EU irányelv 6. cikke szerint jelentett információkból kitűnik, hogy nem felelnek meg a 201X/XX/EU irányelv előírásainak”.
3. A IV. melléklet az alábbi pontokkal egészül ki:
 51. A 201X/XX/EU irányelv 6. cikkének (3) bekezdése értelmében a fedélzeten megőrzött előzetes hulladékbejelentési dokumentumok másolata
 52. A 201X/XX/EU irányelv 7. cikke szerint kiállított szabványos hulladékvételi elismervények.
 53. A 201X/XX/EU irányelv 9. cikke szerint kiállított mentességi bizonyítvány.

22. cikk

A 2010/65/EU irányelv módosítása

A 2010/65/EU irányelv a következőképpen módosul:

A melléklet A. pontjának 4. alpontja a következőképpen módosul:

„4. A hajókról származó hulladékok bejelentése, beleértve a maradványokat is

Az Európai Parlament és a Tanács 201X/XX/EU irányelve 6. és 7. cikkei”.

23. cikk

Hatályon kívül helyezés

Az 2000/59/EK irányelv hatályát veszti.

A hatályon kívül helyezett irányelvre történő hivatkozásokat ezen irányelvre történő hivatkozásként kell értelmezni.

24. cikk

Felülvizsgálat

A Bizottság legkésőbb hét évvel a hatálybalépést követően értékelést készít az irányelvről, és az értékelés eredményeit megküldi az Európai Parlament és a Tanács számára.

25. cikk

Átültetés

- (1) A tagállamok legkésőbb 2020. december 31-ig elfogadják és kihirdetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz,

hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul megküldik a Bizottság számára.

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

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

26. cikk

Hatálybelépés

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

27. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Strasbourgban, -án/-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök