



Brüsszel, 2013.6.28.  
COM(2013) 480 final

2013/0224 (COD) C7-0201/13

Javaslat

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE**

**a tengeri szállításból eredő szén-dioxid-kibocsátások monitorozásáról, jelentéséről és ellenőrzéséről, valamint az 525/2013/EU rendelet módosításáról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SWD(2013) 236 final}

{SWD(2013) 237 final}

## INDOKOLÁS

### 1. A JAVASLAT HÁTTERE

*Az éghajlatváltozással és a hajókból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátással kapcsolatos cselekvés szükségessége*

2010 decemberében az Egyesült Nemzetek Éghajlat-változási Keretegyezményének részes felei (UNFCCC) rögzítették, hogy a globális felmelegedés 2 °C foknál nagyobb mértékben nem haladhatja meg az ipari forradalom előtt tapasztalt hőmérsékletet.<sup>1</sup> Ez a szint létfontosságú ahhoz, hogy az emberi tevékenység éghajlati rendszerre gyakorolt negatív hatásai korlátozhatóak legyenek. Ez a hosszú távú célkitűzés az üvegházhatást okozó gázok globális kibocsátásának legalább 50 %-kal az 1990. évi szint alá történő csökkentését teszi szükségessé 2050-ig.<sup>2</sup>

A fejlett országoknak az 1990. évi szinthez képest 80–95 %-ig terjedő mértékben kell csökkenteniük kibocsátásukat 2050-ig<sup>3</sup>. Az Európai Unió középtávon kötelezettséget vállalt az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának az 1990. évi szintekhez képest 2020-ig 20 %-kal, illetve megfelelő feltételek esetén 30 %-kal történő csökkentésére. A kötelezettségvállalás az Európai Unió által az *Európa 2020 stratégiában*<sup>4</sup> megfogalmazott öt kiemelt cél egyikének részét képezi. Az Európai Tanács és az Európai Parlament is megállapodott továbbá arról, hogy a kibocsátások csökkentéséhez valamennyi gazdasági ágazatnak hozzá kell járulnia<sup>5</sup>. Az Európa 2020 stratégiához történő hozzájárulásra figyelemmel a Bizottság közlekedésről szóló 2011. évi fehér könyve<sup>6</sup> kimondja, hogy az EU tengeri szállításból eredő szén-dioxid-kibocsátását a 2005. évi szintről 2050-ig 40 %-kal (megvalósíthatóság esetén 50 %-kal) kell csökkenteni.

Az európai tengeri szállítási tevékenységekkel összefüggő összes szén-dioxid-kibocsátás (beleértve az Európai Unión belüli útvonalakat valamint az Európai Unióba beérkező és onnan távozó hajókat) 2010-ben a becslések szerint elérte a 180 millió tonnás nagyságrendet.

Annak ellenére, hogy a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) 2011-ben az új hajók egyes kategóriáira minimális energiahatékonysági előírásokat (energiahatékonysági tervezési mutató, EEDI) vezetett be<sup>7</sup>, a kibocsátás mértékének növekedése várható. Ennek a tendenciának az az oka, hogy a világkereskedelem növekedése következtében várhatóan tovább fog emelkedni a tengeri szállítás iránti kereslet. A várható növekedésre annak ellenére is sor kerül, hogy rendelkezésre állnak olyan operatív intézkedések és létező technológiák, amelyekkel (az IMO adatai szerint) a hajók energiafogyasztása és szén-dioxid-kibocsátása akár 75 %-kal is csökkenthető lenne. Az intézkedések jelentős része költséghatékonynak tekinthető, mivel a tüzelőanyag-költségek csökkenése biztosítja az operatív vagy beruházási költségek megtérülését. Ezt az ellentmondást magyarázhatják az ilyen technológiák és operatív intézkedések alkalmazásának útjában álló piaci akadályok, mint például a hajók

<sup>1</sup> Az Egyesült Nemzetek Éghajlat-változási Keretegyezménye Feleinek Konferenciájának 1/CP.16 sz. határozata (a "cancúni megállapodások")

<sup>2</sup> Az Éghajlat-változási Kormányközi Testület (IPCC) negyedik értékelő jelentése alapján.

<sup>3</sup> Az Európai Tanács 2009. október 29-30-i következtetései és az Európai Parlament 2009. február 4-i állásfoglalása (2008/215(INI)).

<sup>4</sup> COM(2010) 2020 végleges.

<sup>5</sup> 2003/87/EK irányelv és a 406/2009/EK irányelv.

<sup>6</sup> COM(2011) 144 végleges

<sup>7</sup> A MARPOL-egyezmény VI. mellékletének felülvizsgálata

tüzelőanyag-hatékonyságára vagy a hajók átalakításának technológiáira vonatkozó megbízható információk hiánya, a hajók hatékonyságát növelő beruházások finanszírozásához való hozzáférés hiánya, továbbá az ösztönzők megosztottsága, mert a hajótulajdonosok nem részesülnének a hajók hatékonyságát növelő beruházások hasznából, mivel az üzemanyagköltségeket a hajók üzemeltetői viselik.

#### *Az uniós fellépésre vonatkozó felhatalmazás*

A hajózásból származó szén-dioxid-kibocsátás várható növekedése nincs összhangban az Európai Unió céljaival és negatív hatással jár az éghajlatváltozásra. Uniós szinten továbbá már csak a nemzetközi tengeri szállítás az egyetlen olyan szállítási mód, amely nem szerepel az Európai Unió üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentési kötelezettségvállalásában, amely valamennyi többi ágazattól további erőfeszítéseket vár el.

A Tanács és a Parlament emlékeztettek egy korábbi kötelezettségvállalásra, amely a 2009. április 23-án elfogadott, az éghajlatváltozásra és a megújuló energiaforrásokra vonatkozó csomag keretében történő cselekvésről szól: *„Abban az esetben, ha 2011. december 31-ig a tagállamok nem fogadják el olyan, a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet keretein belüli nemzetközi megállapodást, amelynek csökkentési célkitűzései között szerepelnek a nemzetközi tengeri kibocsátások, és/vagy a Közösség nem fogad el ilyen jellegű megállapodást az UNFCCC-n keresztül, a Bizottságnak 2013-as hatálybalépési célkitűzéssel javaslatot kell tennie arra, hogy a nemzetközi tengeri kibocsátások bekerüljenek a Közösség csökkentési kötelezettségvállalásai közé. Ez a javaslat a minimálisra csökkenti a Közösség versenyképességét érintő hatásokat, figyelembe véve a lehetséges környezeti előnyöket.”*<sup>8</sup>

Ez a határidő a szükséges nemzetközi cselekvésre nélkül múlt el, mivel az EEDI-től – hasznossága ellenére – önmagában nem várható az, hogy a bázisévekhez képest abszolút mértékű kibocsátáscsökkenést eredményezzen, amennyiben valóra válik a forgalom előre jelzett növekedése. Ezért a Bizottság előkészítő tevékenységeket indított abból a célból, hogy foglalkozzon a nemzetközi tengeri szállításból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás kérdésével.

#### *A tengeri szállításból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentése fokozatos megközelítést tesz szükségessé*

Az Európai Unióhoz kapcsolódó tengeri szállításból származó szén-dioxid- és egyéb üvegházhatásúgáz-kibocsátás pontos mennyisége jelenleg nem ismert, mivel az ilyen kibocsátások monitorozása és erről szóló jelentés nem létezik. A hatásvizsgálat és az érdekelt felekkel folytatott konzultáció (lásd a 2. szakaszt) megállapította, hogy a tengeri szállításból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás monitorozását, jelentését és ellenőrzését (MRV) szolgáló stabil rendszer az előfeltétele bármely piaci alapú intézkedésnek vagy hatékonysági előírásnak, legyen az uniós szintű, vagy globális.

Egy stabil MRV-rendszer hozzájárul továbbá a piaci akadályok felszámolásához, különösen a hajók hatékonyságával kapcsolatos információhiány tekintetében. A hatásvizsgálat eredményei alapján bevezetett MRV-vel 2030-ig az üvegházhatásúgáz-kibocsátások akár 2 %-os csökkenése várható a szabályozás nélküli helyzethez képest, és ugyanezen idő alatt akár 1,2 milliárd EUR halmozott nettó költségcsökkenés is elérhető.

<sup>8</sup> A 2009/406/EK határozat (2) preambulumbekzdése és a 2009/29/EK határozat (3) preambulumbekzdése.

Az MRV-rendszer első lépésként történő bevezetésével több idő fordítható a kibocsátás-csökkentési célokkal, a piaci alapú intézkedésekkel és a hatékonysági előírásokkal kapcsolatos vitákra és döntések meghozatalára annak érdekében, hogy e csökkentések a lehető legalacsonyabb költséggel legyenek elérhetők. Ez különösen fontos az IMO keretében zajló globális szintű viták tekintetében.

A Bizottság előnyben részesíti a globális szintű intézkedéseket, ezért a nemzetközi egyeztetések felgyorsítása érdekében az Európai Unió monitorozási, jelentési és ellenőrzési rendszere mintaként szolgálhat egy hasonló globális rendszer megvalósítása során. Ebben az összefüggésben a szükséges időpontban sor kerül a vonatkozó előterjesztések IMO-hoz történő benyújtására. A globális rendszerről szóló döntést követően a javasolt rendeletet módosítani kell annak érdekében, hogy az uniós monitorozási, jelentési és ellenőrzési rendszer összhangba kerüljön a globális rendszerrel.

## **2. AZ ÉRDEKELTEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK EREDMÉNYEI ÉS HATÁSVIZSGÁLATOK**

### *Konzultáció az érdekelt felekkel*

Az IMO második üvegházhatásúgáz-tanulmányában (2009)<sup>9</sup> és a CE Delft 2009 tanulmányban<sup>10</sup> említett szakpolitikai lehetőségek felülvizsgálata érdekében az európai éghajlat-változási program (ECCP) második szakasza keretében munkacsoportot hoztak létre. E munkacsoport lehetőséget biztosított az érdekelttel folytatott formális konzultációkra is, és – például a szakpolitikai lehetőségek leszűkítésével – külső információkat szolgáltatott. 2011-ben a nemzeti közigazgatási szervek, az Európai Unió, a nemzetközi hajózási szervezetek és egyéb szervezetek, továbbá a nem kormányzati szervezetek képviselőivel három kétnapos megbeszélést szerveztek több mint 100 résztvevővel.

E találkozók jegyzőkönyvei, háttéranyaga és az elhangzott előadások nyilvános információként elérhetők a Bizottság honlapján<sup>11</sup>.

A Bizottság létrehozott továbbá egy magas szintű platformot, ahol a tengeri szállítási ágazat vezető szakértői jelentek meg, akik stratégiai párbeszédet folytathattak közvetlenül Kallas alelnökkel és Hedegaard biztossal. E találkozókra 2011. február 3-án, 2011. június 28-án és 2011. november 7-én került sor.

2012. január 19. és április 12. között egy 12 hetes nyilvános online konzultációra került sor. A nyilvános konzultáció kezdetét sajtóközlemény tette közzé. A nyilvános konzultáció lefolytatása során érvényesültek „az Európai Bizottság érdekelt felekkel történő konzultációinak általános elvei és minimumszabályai”.

A konzultáció megerősíti, hogy a hajózási ágazatban történő üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentés elérése érdekében az IMO keretében kötendő globális megállapodás tekinthető a legjobb hosszú távú megoldásnak. Európai intézkedés esetén általános az egyetértés abban a tekintetben, hogy az európai kikötőket használó valamennyi hajó számára egyenlő versenyfeltételeket kell teremteni. További általános vélemény az, hogy a kibocsátással

<sup>9</sup> Az IMO második üvegházhatásúgáz-tanulmánya, 2009

<sup>10</sup> CE Delft, 2009 ([http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/docs/ghg\\_ships\\_report\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/docs/ghg_ships_report_en.pdf)).

<sup>11</sup> [http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/index_en.htm)

kapcsolatos bármely piaci alapú intézkedéshez vagy hatékonysági előíráshoz átlátható és stabil monitorozását kell csatlakoznia. E monitorozást az indokolatlan adminisztratív terhek elkerülésére és a pontos jelentési eredmények biztosítására tekintettel kell létrehozni. A Bizottság honlapján több eredmény is elérhető<sup>12</sup>.

Végül 2012. december 5-én sor került egy, az érdekeltekkel folytatott másik találkozóra az ágazatot, a nem kormányzati szerveket, a tagállamokat és harmadik országokat képviselő 120 résztvevővel, amely az uniós MRV-rendszer kialakítását helyezte a középpontba.

A találkozó megerősítette, hogy az MRV-rendszerre szükség van, mivel a szén-dioxid-kibocsátásra vonatkozó megalapozott adatok jelenleg nem állnak rendelkezésre. A hajózási ágazatban már ma is számos kezdeményezés létezik a tüzelőanyag-fogyasztás, a szén-dioxid-kibocsátás és az energiahatékonyság monitorozására és jelentésére. A résztvevők általánosan egyetértettek abban, hogy az adminisztratív terhek csökkentése érdekében az MRV-rendszernek a nemzetközi egyezmények által igényelt információkon és a hajók fedélzetén már ma is rendelkezésre álló adatokon kell alapulnia. Az előadásokat és a következtetéseket a Bizottság honlapján tették közzé<sup>13</sup>.

### *Hatásvizsgálat*

A hatásvizsgálat számos piaci alapú intézkedés lehetőségeit és egy kizárólagos MRV-alkalmazás lehetőségét hasonlítja össze. A főbb megállapítások a következők:

- A költséghatékony kibocsátás-csökkentési intézkedések végrehajtásának kulcsfontosságú piaci akadályai a következők:
  - i. a hajók tüzelőanyag-hatékonyságára vagy a hajók átalakításának technológiáira vonatkozó megbízható információk hiánya;
  - ii. a hajók hatékonyságát növelő beruházások finanszírozásához való hozzáférés hiánya;
  - iii. az ösztönzők megosztottsága, mert a hajótulajdonosok nem részesülnek a hajók hatékonyságát növelő beruházások hasznából, mivel a tüzelőanyag-költségeket – a hajózás működtetésének szerkezetéből fakadóan – gyakran a hajók üzemeltetői viselik.

Bármely intézkedés sikerének kulcsa e piaci akadályok felszámolása.

- A hajók számára jelentős kibocsátás-csökkentési lehetőséget kínál egy sor műszaki megoldás és működési intézkedés, amelyeknek fő célja a hajók energiahatékonyságának javítása. Az e műszaki megoldásokból vagy működési intézkedésekből fakadó tüzelőanyagköltség-megtakarítások meghaladják a várható költségeket.
- Valamennyi elemzett szakpolitikai lehetőség nettó előnyöket kínál a környezetvédelmi (a szén-dioxid- és egyéb kibocsátások csökkentése), a gazdasági (nettó költségmegtakarítások a tengeri szállítási ágazat számára) és a társadalmi

<sup>12</sup> [http://ec.europa.eu/clima/consultations/0014/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/consultations/0014/index_en.htm)

<sup>13</sup> [http://ec.europa.eu/clima/events/0064/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/events/0064/index_en.htm)

hatások (az alacsonyabb SO<sub>x</sub>- és részecske-kibocsátásból eredő kevesebb egészségügyi probléma, munkahelyteremtés) tekintetében.

- A kibocsátás-csökkentés és a költségmegtakarítás szempontjából kétfajta kompenzációs alap – egy adott szén-dioxid ár melletti hozzájárulás alapú alap és egy meghatározott csökkentési cél és közvetett árazás melletti, célkitűzésen alapuló alap – és a tengeri kibocsátáskereskedelmi rendszer (ETS) kínálhatja a legnagyobb előnyt.

Ezek a megoldások küzdhetik le a legkönnyebben a piaci akadályokat, és eredményezhetnek a 2005. évi szinthez képest 2030-ra körülbelül 10 %-os kibocsátás-csökkentést.

A piaci akadályok teljes lebontása a hajózási ágazat számára jelentős mértékű nettó költségmegtakarítással járhat (2030-ban ez elérheti a 12 milliárd EUR-t, átlagosan pedig az évi 5 milliárd EUR-t). Különösen jelentős megtakarítási lehetőséget kínál ebben az ágazatban a fennálló tüzelőanyag-hatékonysági technológiák negatív összköltséggel történő megvalósítása, ami a működési intézkedésekkel társulva tovább csökkenti a szén-dioxid-kibocsátást.

- A kizárólag az MRV-rendszerrel számoló lehetőség mérsékeltebb kibocsátás-csökkentéshez vezetne, melynek becsült mértéke 2030-ban (a bázisszinthez viszonyítva) elérheti a 2 %-ot, ami 2030-ban körülbelül 1,2 milliárd EUR költségcsökkenéssel járhat (átlagosan hozzávetőlegesen 900 millió EUR évente). Ez a megoldás a tüzelőanyag-fogyasztásra vonatkozó információk átadásával az információhiánnyal kapcsolatos piaci akadályok felszámolását célozná, továbbá a vezetői szint tudatosságának növelésével fokozná a tüzelőanyag-költséggel kapcsolatos megtakarításokat. A megvalósítás becsült költségei hozzávetőlegesen 26 millió EUR-t tesznek ki évente (ha nem vesszük figyelembe az 5000 bruttó tonnatartalom alatti hajókat). Összességében ez a lehetőség nagyon magas viszonylagos haszon/költség arányt kínál.

Az eredmények teljes körét a javaslatához csatolt hatásvizsgálat mutatja be.

#### *A javasolt intézkedés összefoglalása*

E rendelet fő célja egy, a hajókból származó kibocsátások csökkentését célzó fokozatos megközelítés első lépéseként a szén-dioxid-kibocsátásokat nyomon követő, jelentő és hitelesítő európai rendszer kialakítása. A javaslat egyszerű és mértékletes MRV-követelményeket tartalmaz annak érdekében, hogy a megalapozott eredmények biztosítása mellett a kapcsolódó adminisztratív költségek csökkenjenek. Ezért a módszer a lehető legnagyobb mértékben támaszkodik a hajók fedélzetén már rendelkezésre álló adatok felhasználására.

Ennek megfelelően a javasolt MRV-rendszer működési jellemzői az alábbiak:

- A költséghatékony csökkentési intézkedések elterjedését gátló piaci akadályok leküzdése érdekében, továbbá abból a célból, hogy az MRV-t összhangba hozza a létező hajók hatékonysági előírásaira vonatkozó, az IMO keretein belül folyó vitával, a szén-dioxidra – mint a hajók által kibocsátott meghatározó üvegházhatású gázra – összpontosít, továbbá például a hatékonysági információkra, mint az éghajlat szempontjából fontos egyéb információra.

- Az éves szén-dioxid-kibocsátások kiszámítása a tüzelőanyag-fogyasztás, a tüzelőanyaganyag-típus és az energiahatékonyság alapján a hajónaplókból, napi jelentésekből és szállítójegyből származó, rendelkezésre álló adatok felhasználásával történik.
- A kibocsátási jelentések ellenőrzése és a megfelelőségi dokumentumok kiadása terén a tengerészeti ágazat létező struktúráinak és testületeinek használata, különös tekintettel az elismert szervezetekre.
- A kis kibocsátók kizárása (5000 bruttó tonnatartalom alatti hajók), amelyek a flotta körülbelül 40 %-át képviselik, de az összes kibocsátásnak csak 10 %-át adják.

Az MRV-rendszer elvileg kiterjedhetne más üvegházhatású gázok, éghajlat-befolyásolók és légszennyező anyagok, így az SO<sub>x</sub> és az NO<sub>x</sub> kibocsátására is.

Egy integrált megoldás a vonatkozó környezetvédelmi információk széles körét szolgáltatná, miközben a hajózási ágazat és a közigazgatási szervek előnyére szolgáló szinergikus hatásokat is ki lehetne aknázni. A rendelkezésre álló dokumentumokon és a hajók fedélzetén megtalálható berendezéseken alapuló egyszerű MRV-rendszer azonban a szén-dioxid-kibocsátáson túl más kibocsátások mérésére nem alkalmazható.

A szén-dioxidtól eltérő más kibocsátások méréséhez szükséges berendezések továbbá nem tekinthetők kellően megbízhatónak, és a kereskedelemben a tengeri használathoz alkalmas berendezések nem elérhetőek. Ezért ebben a szakaszban a javasolt MRV-rendszert csak a szén-dioxid-kibocsátásokra javasolt megvalósítani. E kör felülvizsgálata egy későbbi szakaszban lenne célszerű.

A monitorozás földrajzi hatálya elviekben megkülönböztetésmentes módon – függetlenül attól, hogy milyen lobogó alatt közlekednek – valamennyi hajó tekintetében a következő útvonalakra terjed ki:

- az Európai Unión belüli útvonalak;
- az utolsó nem uniós kikötőből az első uniós kikötőhelyre vezető utak (beérkező utak);
- egy uniós kikötőből a következő első nem uniós kikötőhelyre vezető utak (kimenő utak)

A megfelelőségi ciklus szabványos megközelítésen alapul. A Bizottság egy egyszerű módszer alkalmazását, valamint korlátozott számú feladat Bizottságra történő átruházását javasolja, melynek munkáját az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség (EMSA) segítené. A monitorozási tervek ellenőrzéséhez, a kibocsátási jelentésekhez, a hajótulajdonosokkal és a hajók üzemeltetőivel történő kommunikációhoz kapcsolódó feladatokat, valamint a megfelelőségi dokumentumok kiállítását tanúsító harmadik félként eljáró hitelesítő szervek biztosítanák. Ezek a szervek, melyek közé elismert szervezetek is tartozhatnak, már jelentős tapasztalattal rendelkeznek és fontos szerepet játszanak a tengerészeti biztonság terén. Az MRV-kötelezettségek végrehajtását a tagállamok, pontosabban a kikötő szerinti állam hatóságai biztosítanák, felhasználva a lobogó szerinti államok és kikötő szerinti államok létező ellenőrzési mechanizmusait valamint a Bizottság által közzétett adatokat.

A javasolt MRV-rendszer néhány kiigazítással átalakítható lenne egy globális rendszerré, mivel nemzetközileg előírt dokumentumokat és olyan létező struktúrákat használ, mint a lobogó szerinti állam és a kikötő szerinti állam hatóságai, valamint az osztályozó társaságok.

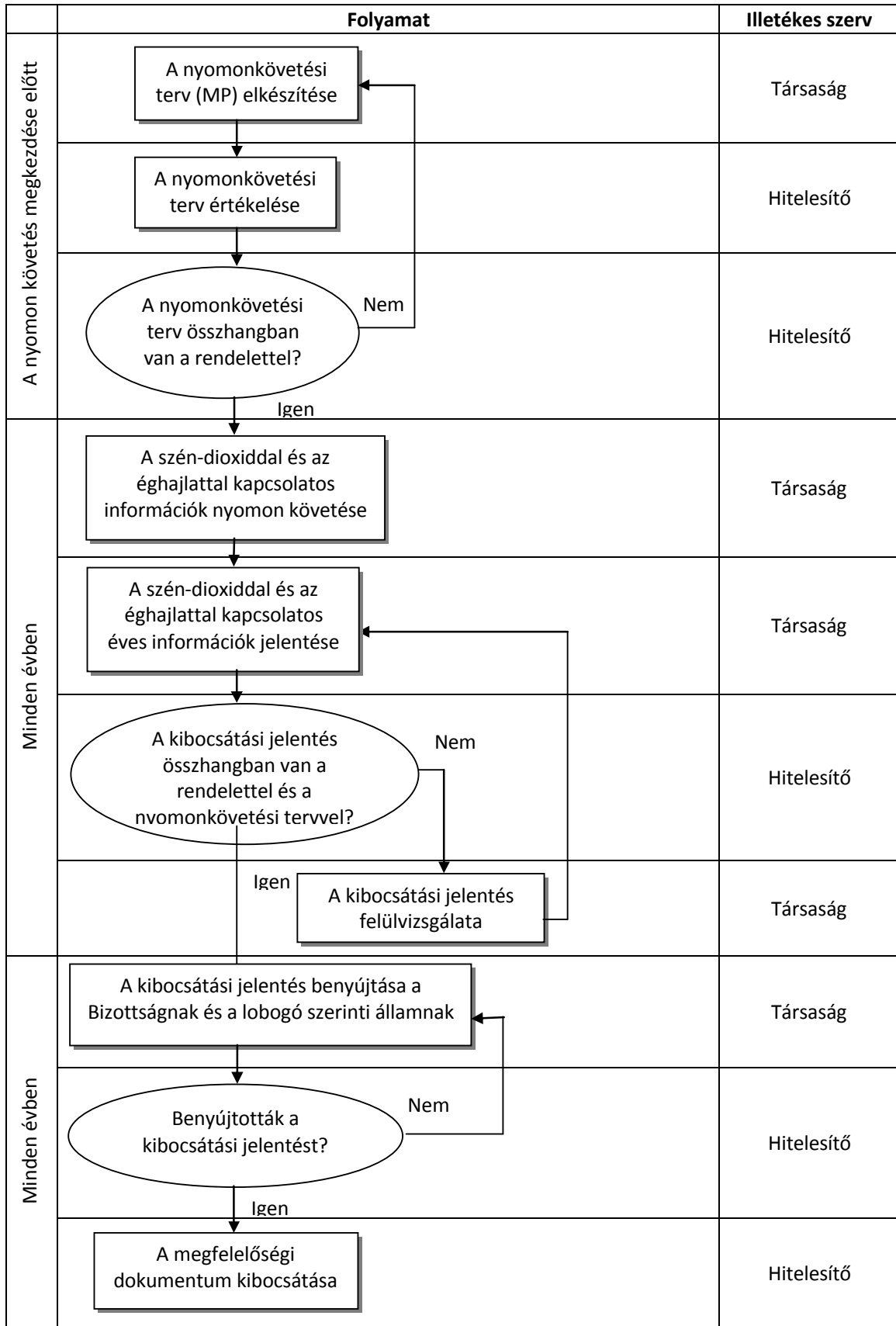
A javasolt MRV-rendszer megvalósításának elősegítése érdekében az ellenőrzés és a hitelesítők akkreditálása terén részletesebb szabályokra van szükség. A tudományos bizonyítékok és a nemzetközi előírások fejlődése alapján felül kell vizsgálni továbbá a négy monitorozási módszer leírását, valamint az éghajlattal kapcsolatban figyelembe veendő olyan egyéb információk meghatározását, mint a javasolt rendelet I. és II. mellékletében szabályozott hatékonysági mutatók. A fentiek érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni a vonatkozó, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására.

A monitorozási tervek elkészítése, a kibocsátásokra vonatkozó jelentések és ellenőrzések, valamint az éghajlattal kapcsolatos egyéb információk egyszerűsítése érdekében elektronikus formanyomtatványokat kell használni. Ezeket a formanyomtatványokat a végrehajtási aktusok alapján a Bizottság készíti és fogadja el.

Az MRV folyamatának lépéseit az alábbi ábra mutatja be.



Folyamat



### 3. A JAVASLAT JOGI ELEMEI

#### *Jogalap*

A jogalkotási javaslat jogalapja az EUMSZ 192. cikkének (1) bekezdése.

A javaslat az Európai Unió működéséről szóló szerződés 191. cikkének (1) bekezdése keretében jogos célkitűzést, az éghajlatváltozás elleni küzdelmet fogalmazza meg. A jogalkotási javaslat célja annak biztosítása, hogy a hajókból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátásokat nyomon kövessék és jelentsék, és ezzel egyre több információ álljon rendelkezésre a szakpolitika és a döntéshozatal számára az uniós éghajlatváltozási kötelezettségvállalások összefüggésében, valamint ösztönzőket biztosítson a kibocsátáscsökkentési erőfeszítésekhez. Ezen célkitűzést nem lehet a jogalkotási javaslatnál kevésbé korlátozó eszközökkel megvalósítani.

#### *A szubszidiaritás elve*

Ahhoz, hogy az uniós fellépés indokolt legyen, tiszteletben kell tartani a szubszidiaritás elvét.

#### (a) A probléma transznacionális jellege (a szükségesség vizsgálata)

Az éghajlatváltozás és a tengeri szállítás transznacionális jellege fontos szerepet tölt be annak megállapításakor, hogy szükség van-e uniós fellépésre. A nemzeti fellépés önmagában nem lenne elegendő a közlekedésről szóló fehér könyvben meghatározott célkitűzések eléréséhez. Ezért szükség van arra, hogy az Európai Unió létrehozza azt a keretet, amely lehetővé teszi a nemzetközi és az uniós követelményeknek való megfelelést, biztosítva a tengeri szállításból eredő üvegházhatásúgáz-kibocsátások harmonizált monitorozását, jelentését és ellenőrzését.

#### (b) Hatékonysági vizsgálat (hozzáadott érték)

Az uniós szintű fellépés hatékonysága miatt egyértelmű előnyökkel járna a tagállami szintű fellépéssel szemben. Mivel az átívelő éghajlat-változási kötelezettségvállalások uniós szinten születtek, beleértve a közlekedésről szóló fehér könyvben a tengeri szállítási ágazat számára 2050-re meghatározott kibocsátás-csökkentési célkitűzést is, a monitorozáshoz, jelentéshez és ellenőrzéshez szükséges szabályok ugyanezen a szinten történő kialakítása hatékonyak tekinthető. Ez a jogi keret biztosítja továbbá a hatékonyságot azáltal, hogy harmonizált monitorozást, jelentést és ellenőrzést alkalmaz a különböző tagállamok kikötői közötti hajóutakra, amelyek az uniós tagállamok kikötői érkezéseinek körülbelül 90 %-át teszik ki. Ezen felül az uniós szintű fellépés megelőzheti a verseny torzulását a belső piacon azáltal, hogy egyenlő környezetvédelmi megszorításokat alkalmaz az uniós kikötőkbe érkező hajókra.

#### *Az arányosság elve*

A javaslat megfelel az arányosság elvének a következők miatt:

A szükséges mértéket nem lépi túl azon célkitűzés elérése, hogy megbízható adatokat gyűjtsenek a hajókról származó üvegházhatásúgáz-kibocsátásokról. A javasolt rendelet

monitorozási, jelentési és ellenőrzési módszertana továbbá a hajók fedélzetén már ma is elérhető információkon alapul. További berendezésekre nem lesz szükség.

A javasolt intézkedés arányosságát az is biztosítja, hogy a hajózási ágazat üvegházhatásúgáz-kibocsátásának mintegy 98 %-át kitevő szén-dioxid-kibocsátásra, valamint az 5000 bruttó tonnatartalom feletti hajókra összpontosít. Ez kizárja azoknak a hozzávetőlegesen 19 000 db, 300 bruttó tonnatartalom feletti hajónak csaknem a felét, amelyek 2010-ben az Európai Unió kikötőibe érkeztek<sup>14</sup>, de így is lefedi a hajókból származó összes kibocsátás körülbelül 90 %-át.

#### **4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK**

A rendeletet kísérő pénzügyi kimutatásban feltüntetett adatok szerint a rendeletet a meglévő költségvetés alapján hajtják végre és nem lesz hatással a többéves pénzügyi keretre. Az EMSA által birtokolt és működtetett létező eszköz szükséges módosításával összefüggő korlátozott informatikai fejlesztési költség körülbelül 0,5 millió EUR-ra tehető. Az EMSA részvétele az ügynökség vonatkozó kisegítő feladatától függ, amelyet az EMSA Igazgatótanácsának kell kezdeményeznie és jóváhagynia.

#### **5. OPCIONÁLIS ELEMEEK**

*Felülvizsgálatra/módosításra vonatkozó rendelkezés*

A javaslat tartalmaz egy olyan rendelkezést, amely lehetővé teszi, hogy a Bizottság a jövőbeli nemzetközi fejlemények tükrében felülvizsgálja e rendeletet, különös tekintettel egy globális MRV-rendszer bevezetésére az IMO keretein belül. Ebben az esetben a javasolt rendeletet felül kell vizsgálni és indokolt esetben módosítani kell annak érdekében, hogy az MRV rendelkezéseit összhangba hozzák a nemzetközi rendszerrel.

---

<sup>14</sup> IHS Fairplay, 2011

Javaslat

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE**

**a tengeri szállításból eredő szén-dioxid-kibocsátások monitorozásáról, jelentéséről és ellenőrzéséről, valamint az 525/2013/EU rendelet módosításáról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére<sup>15</sup>,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére<sup>16</sup>,

a rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) Az éghajlatváltozásra és a megújuló energiaforrásokra vonatkozó csomag<sup>17</sup> – amely a gazdaság valamennyi ágazatát, beleértve a nemzetközi tengeri hajózást is, felhívta arra, hogy járuljon hozzá e kibocsátás-csökkentési célok eléréséhez – egyértelműen felhatalmaz: „...abban az esetben, ha 2011. december 31-ig a tagállamok nem fogadnak el olyan, a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet keretein belüli nemzetközi megállapodást, amelynek csökkentési célkitűzései között szerepelnek a nemzetközi tengeri kibocsátások, vagy a Közösség nem fogad el ilyen jellegű megállapodást az UNFCCC-n keresztül, a Bizottságnak 2013-as hatálybalépési célkitűzéssel javaslatot kell tennie arra, hogy a nemzetközi tengeri kibocsátások a harmonizált módszerekkel összhangban bekerüljenek a Közösség csökkentési kötelezettségvállalásai közé. Ez a javaslat a minimálisra csökkenti a Közösség versenyképességét érintő hatásokat, figyelembe véve a lehetséges környezeti előnyöket.”
- (2) 2011 júliusában a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) technikai és működési intézkedéseket fogadott el, különösen az új hajókra vonatkozó energiahatékonysági tervezési mutatót (EEDI), és a hajózási energiahatékonysági gazdálkodási tervet

<sup>15</sup> HL C [...], [...], [...] o.

<sup>16</sup> HL C [...], [...], [...] o.

<sup>17</sup> 2009/406/EK határozat és 2009/29/EK irányelv.

(SEEMP), amely az üvegházhatásúgáz-kibocsátás várható növekedésének visszaszorításának terén előrelépést jelent, de önmagában nem eredményezheti a nemzetközi hajózásból származó üvegházhatású gázok jelentős kibocsátáscsökkentését annak érdekében, hogy a további erőfeszítések összhangban álljanak a globális hőmérséklet-emelkedés 2 °C fokra történő korlátozásának célkitűzésével.

- (3) Az IMO által szolgáltatott adatok szerint a működési intézkedések bevezetésével és a rendelkezésre álló technológiák alkalmazásával a hajók energiafogyasztása és széndioxid-kibocsátása akár 75 %-kal is csökkenthető lenne; ezen intézkedések jelentős része költséghatékonynak tekinthető, mivel a működési és a beruházási költségek megtérülését a csökkenő tüzelőanyag-költségek biztosítják.
- (4) A hajózásból származó széndioxid-kibocsátás uniós szintű csökkentése érdekében a legjobb lehetőség egy, a hajók tüzelőanyag-fogyasztása alapján kialakított széndioxid-kibocsátást érintő monitorozási, jelentési és ellenőrzési rendszer bevezetése, ami első lépése annak a fokozatos megközelítésnek, amely a tengeri szállítási kibocsátásokat be kívánja illeszteni az Európai Unió üvegházhatásúgáz-csökkentési kötelezettségvállalásába.
- (5) Az üvegházhatásúgáz-kibocsátást csökkentő intézkedések elfogadását hátráltatják olyan piaci akadályok, mint például a hajók tüzelőanyag-hatékonyságára vagy a hajók átalakításának technológiáira vonatkozó megbízható információk hiánya, a hajók hatékonyságát növelő beruházások finanszírozásához való hozzáférés hiánya, és az ösztönzők megosztottsága, mert a hajótulajdonosok nem részesülnének a hajók hatékonyságát növelő beruházások hasznából, mivel a tüzelőanyag-költségeket a hajók üzemeltetői viselik.
- (6) Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk eredményei és a nemzetközi partnerekkel folytatott párbeszéd alapján a tengeri szállítási kibocsátásoknak az uniós üvegházhatásúgáz-csökkentési kötelezettségvállalásába történő beillesztésére vonatkozó fokozatos megközelítést első lépésként a tengeri szállításból eredő széndioxid-kibocsátásra vonatkozó megalapozott MRV-rendszer megvalósításával együtt kell alkalmazni, amit egy későbbi szakaszban követhet e kibocsátások beárazása. Ez a módszer minimális költségek mellett segíti elő nemzetközi szinten az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentési célkitűzéseiről szóló megállapodásra vonatkozó jelentős előrehaladást és az e csökkentések elérését célzó további intézkedéseket.
- (7) Az uniós MRV-rendszer bevezetése a szabályozás nélküli helyzethez képest akár 2 %-os kibocsátás-csökkenést is eredményezhet, a halmozott nettó költségcsökkenés pedig 2030-ig elérheti az 1,2 milliárd EUR-t, mivel a rendszer hozzájárulhat a piaci akadályok felszámolásához, különösen azok tekintetében, amelyek a hajók hatékonyságára vonatkozó információk hiányával kapcsolatosak. A szállítási költségek ilyen csökkenésének ösztönzőleg kell hatnia a nemzetközi kereskedelemre. Továbbá egy megalapozott MRV-rendszer az előfeltétele minden – akár uniós szinten, akár globálisan alkalmazott – piaci alapú intézkedésnek vagy hatékonysági előírásnak. A rendszer ezen kívül megbízható adatokat szolgáltat a kibocsátás-csökkentési célkitűzések pontos meghatározásához, valamint ahhoz, hogy értékelhető legyen a karbonszegény gazdaság eléréséhez a tengeri szállítás által nyújtott hozzájárulás terén tapasztalható előrehaladás.

- (8) A monitorozás szempontjából figyelembe kell venni minden Európai Unión belüli utat, az utolsó nem uniós kikötőből az első uniós kikötőhelyre beérkező összes utat, és minden, uniós kikötőből a következő első nem uniós kikötőhelyre tartó kimenő utat. Az uniós kikötőkben történő szén-dioxid-kibocsátást szintén figyelembe kell venni, beleértve azt is, amikor a hajó a kikötőhelyen található vagy a kikötőn belül mozog, különösen mivel rendelkezésre állnak az ilyen kibocsátások csökkentését vagy elkerülését célzó egyedi intézkedések. Ezeket a szabályokat megkülönböztetésmentes módon kell alkalmazni valamennyi hajó tekintetében, függetlenül attól, hogy milyen lobogó alatt közlekednek.
- (9) A javasolt MRV-rendszert rendeleti formában kell megalkotni, figyelemmel a bevezetett rendelkezések összetettségére és technikai jellegének magas szintjére, annak szükségességére, hogy uniószerteregységes szabályokat alkalmazzanak a tengeri szállítás nemzetközi természetének tükrözése érdekében, hiszen számos hajó érkezése várható a különböző tagállamok kikötőibe, továbbá az egész Európai Unióra kiterjedő végrehajtás előmozdítására.
- (10) Egy megalapozott, hajóspecifikus uniós MRV-rendszernek az uniós kikötőkből induló és oda beérkező utakon felhasznált tüzelőanyagból származó kibocsátás kiszámításán kell alapulnia, mivel a hajók nagy tartálykapacitása következtében a tüzelőanyag-értékesítési adatok nem képesek a tüzelőanyag-fogyasztásra vonatkozó megfelelő becslésekkel szolgálni.
- (11) Az uniós MRV-rendszernek az éghajlattal összefüggő egyéb információkat is tartalmaznia kell, amely lehetővé teszi a hajók hatékonyságának megállapítását vagy a kibocsátásra vonatkozó fejlesztések hajtóerőinek további elemzését. Ez a szabályozási kör az uniós MRV-rendszert összhangba hozza a hajókra vonatkozó hatékonysági előírások bevezetését célzó nemzetközi kezdeményezésekkel, beleértve a működési intézkedéseket is, és hozzájárul az információhiánnyal összefüggő piaci akadályok felszámolásához.
- (12) A hajótulajdonosokat és a hajók üzemeltetőit sújtó adminisztratív terhek minimalizálása érdekében, különösen a kis- és középvállalkozásokra tekintettel, valamint az MRV-rendszer haszon-költség arányának optimalizálása céljából, anélkül azonban, hogy veszélyeztetnék azt a célt, hogy a rendszer lefedje a tengeri szállításból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás meghatározó részét, az MRV szabályait csak a nagy kibocsátókra kell alkalmazni. Az uniós kikötőkbe érkező és onnan távozó hajók méretének és kibocsátásának részletes objektív elemzését követően a Bizottság az 5000 bruttó tonnatartalmat határozta meg küszöbértékként. Az 5000 bruttó tonnatartalom feletti hajók teszik ki az uniós kikötőkbe érkező hajók számának hozzávetőlegesen 55 %-át és körülbelül a kibocsátások 90 %-áért felelősek. Ez a megkülönböztetésmentes küszöbérték biztosítaná azt, hogy a legfontosabb kibocsátókra terjedjen ki a szabályozás. Egy alacsonyabb küszöbérték több adminisztratív teherrel járna, míg egy magasabb küszöbérték korlátozná a kibocsátások lefedését és így a rendszer környezetvédelmi hatékonyságát.
- (13) A hajótulajdonosok és a hajók üzemeltetői adminisztratív terheinek további csökkentése érdekében a monitorozási szabályoknak a szén-dioxidra, mint a tengeri szállítás által kibocsátott messze legfontosabb üvegházhatású gázra kell összpontosítania, amely az ágazat teljes üvegházhatásúgáz-kibocsátásának csaknem 98 %-át teszi ki.

- (14) A szabályoknak figyelembe kell venniük a fennálló követelményeket és a hajók fedélzetén már rendelkezésre álló adatokat; ezért a hajótulajdonosok számára lehetőséget kell biztosítani arra, hogy választhassanak egyet az alábbi négy monitorozási módszer közül: a tartálytér szállítójegyeinek használata, a tartálytérben található tüzelőanyag-tartály figyelemmel kísérése, a vonatkozó tüzelőanyag-égetési folyamatok áramlásmérővel történő ellenőrzése, vagy a közvetlen kibocsátásmérés. A kiválasztott módszert egy hajóspecifikus monitorozási tervben kell dokumentálni és további részletekkel kell szolgálni a módszer alkalmazását illetően.
- (15) Bármely olyan társaságot, amely egy hajózási tevékenységet végző hajó teljes jelentési időszaka tekintetében felelősséggel tartozik, felelősnek kell tekinteni az e jelentési időszak alatt felmerülő valamennyi monitorozási és jelentési követelmény vonatkozásában, beleértve egy megfelelően hitelesített kibocsátási jelentés benyújtását is. Tulajdonosváltás esetén az új tulajdonos csak a tulajdonosváltást követően felmerülő monitorozási és jelentési kötelezettségekért felelős. E kötelezettségek teljesítésének elősegítése érdekében az új tulajdonosnak meg kell kapnia a legutolsó monitorozási terv egy példányát és adott esetben a megfelelőségi dokumentumot. A tulajdonosváltás a monitorozási terv módosításával is járhat, mert az új hajótulajdonos is választhat a monitorozási módszerek közül.
- (16) Az uniós MRV-rendszernek az egyéb üvegházhatású gázokra, éghajlat-befolyásolókra és légszennyező anyagokra e szakaszban nem kell vonatkoznia, megelőzendő a nem kellőképp megbízható és kereskedelmileg nem elérhető mérőberendezések felszerelésének előírását, ami akadályozhatná az uniós MRV-rendszer megvalósítását.
- (17) A hajótulajdonosokra és a hajók üzemeltetőire vonatkozó adminisztratív terhek minimalizálása érdekében a jelentést és a bejelentett információk közzétételét éves alapon kell megszervezni. Az adatvédelmet a kibocsátások, a tüzelőanyag-fogyasztások és a hatékonysággal kapcsolatos információk közzétételének az éves átlagokra és az összesített adatokra történő korlátozásával kell biztosítani. Az Eurostatról szóló, 2012. szeptember 17-i 2012/504/EU bizottsági határozatnak<sup>18</sup> megfelelően a Bizottság felé jelentett adatokat olyan mértékben kell a statisztikákkal integrálni, amennyire ezek az adatok relevánsak az európai statisztikák fejlesztése, előállítása és közzététele érdekében.
- (18) A monitorozási tervek és a kibocsátási jelentések pontosságát, továbbá az e rendeletben meghatározott követelményeknek való megfelelőségét az akkreditált hitelesítők által végzett ellenőrzésnek kell biztosítani. A hitelesítők az adatok hitelességét – az ellenőrzés egyszerűsítésének fontos elemeként – úgy ellenőrzik, hogy a bejelentett adatokat összehasonlítják a hajókövetési adatokon és jellemzőkön alapuló becsült adatokkal. Ilyen becsléseket a Bizottság szolgáltatathat. A hitelesítők független és szakértelemmel rendelkező olyan természetes vagy jogi személyek lehetnek, akik/amelyek rendelkeznek a termékek forgalmazása tekintetében az akkreditálás és piacfelügyelet előírásainak megállapításáról és a 339/93/EGK rendelet hatályaon kívül helyezésétől szóló, 2008. július 9-i 765/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>19</sup> szerint létrehozott nemzeti akkreditáló testületek által kiadott tanúsítással.

<sup>18</sup> HL L 251., 2012.9.18., 49. o.

<sup>19</sup> HL L 218., 2008.8.13., 30. o.

- (19) A hitelesítő által kibocsátott megfelelési dokumentumot a monitorozási, jelentési és ellenőrzési kötelezettségeknek való megfelelés igazolása érdekében a hajók fedélzetén kell tartani. A hitelesítők kötelesek a Bizottságot tájékoztatni az ilyen dokumentumok kibocsátásáról.
- (20) A tengerbiztonsággal kapcsolatos hasonló feladatok terén szerzett tapasztalatai alapján az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökségnek (EMSA) bizonyos feladatok elvégzésével támogatnia kell a Bizottságot.
- (21) Az e rendelet rendelkezéseinek be nem tartása szankciók alkalmazását vonja maga után. Az MRV-rendszerrel kapcsolatos kötelezettségek érvényesítése a fennálló eszközökön, nevezetesen a lobogó szerinti állammal szembeni követelmények teljesítéséről szóló, 2009/21/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>20</sup> és a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló, 2009. április 23-i 2009/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>21</sup>, valamint a megfelelési dokumentumok kibocsátásáról szóló tájékoztatás alkalmazásával létrehozott eszközökön alapul. A hajó monitorozási és jelentési kötelezettségeknek való megfelelést megerősítő dokumentumot a Bizottságnak fel kell vennie a 2009/16/EK irányelv 13. cikkének (1) bekezdésében említett bizonyítványok és dokumentumok közé.
- (22) A 2009/16/EK irányelv rendelkezik a hajók visszatartásáról abban az esetben, ha hiányoznak azok a bizonyítványok, amelyeket a fedélzeten kell tartani. Amennyiben egy hajó egynél több jelentési időszakban nem teljesítette a monitorozási és jelentési kötelezettségeket, indokolt a kiutasítás lehetőségét biztosítani. Ezt olyan módon kell alkalmazni, hogy az lehetőséget nyújtsa a helyzet ésszerű időn belül történő rendezésére.
- (23) Az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának monitorozására és jelentésére, valamint az éghajlatváltozással kapcsolatos egyéb információkra vonatkozó nemzeti és uniós szintű jelentésre szolgáló rendszerről szóló, 2013. május 21-i 525/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>22</sup> módosítani kell annak érdekében, hogy e rendeletnek megfelelően meghatározzák a tagállamok általi tengeri szállításból eredő szén-dioxid-kibocsátás monitorozására és jelentésére vonatkozó követelményeket.
- (24) Az uniós MRV-rendszernek a globális MRV-rendszer megvalósításának modelljeként kell szolgálnia. A globális MRV-rendszer kialakítása azért kívánatos, mert az a szélesebb hatályának köszönhetően hatékonyabb lenne. Ebben az összefüggésben a Bizottságnak rendszeresen meg kell osztania az e rendelet megvalósítására vonatkozó információkat az IMO-val és más illetékes nemzetközi szervezetekkel, továbbá erre vonatkozó előterjesztéseket kell küldenie az IMO részére. Amennyiben létrejön egy globális MRV-rendszerre vonatkozó megállapodás, a Bizottságnak felül kell vizsgálnia az uniós MRV-rendszert annak érdekében, hogy összhangba hozza azt a globális rendszerrel.
- (25) A rendelkezésre álló helyes gyakorlatok és tudományos bizonyítékok felhasználása érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy a Szerződés 290. cikke szerinti aktusokat fogadhasson el a hajókról származó szén-dioxid-kibocsátás monitorozása és

<sup>20</sup> HL L 131., 2009.5.28., 132. o.

<sup>21</sup> HL L 131., 2009.5.28., 57. o.

<sup>22</sup> HL L 2013.06.18., 13–40 o.



jelentése bizonyos technikai szempontjainak felülvizsgálata, valamint a kibocsátási jelentések ellenőrzése és a hitelesítők akkreditálása további szabályainak meghatározása tárgyában. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkálatok során megfelelő, többek között szakértői szintű konzultációkat folytasson. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítése és megszövegezése során a Bizottságnak gondoskodnia kell az alkalmazandó dokumentumoknak az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz történő egyidejű, időben és megfelelő módon történő eljuttatásáról.

- (26) A kibocsátásokra és az éghajlattal kapcsolatos egyéb információkra vonatkozó, a Bizottság és az érintett államok részére történő összehangolt jelentésre alkalmazott automatizált rendszerek és szabványos elektronikus formanyomtatványok egységes használatának biztosítása érdekében végrehajtási hatásköröket kell a Bizottságra ruházni. Ezeket a szükséges végrehajtási hatásköröket a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról szóló, 2011. február 16-i 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben<sup>23</sup> foglaltak szerint kell gyakorolni.
- (27) A javasolt fellépés célját, nevezetesen a hajókból származó szén-dioxid-kibocsátások monitorozását, jelentését és ellenőrzését az ilyen kibocsátások csökkentését célzó fokozatos megközelítés első lépéseként, a tengeri szállítás nemzetközi jellegéből adódóan az önállóan fellépő tagállamok nem tudják megfelelően megvalósítani, és ezért a fellépés léptéke és hatásai miatt azok uniós szinten jobban megvalósíthatók. Az Unió a Szerződés. 5. cikkében meghatározott szubszidiaritási elvvel összhangban fogadhat el intézkedéseket. Az említett cikkben foglalt arányossági elvvel összhangban a rendelet nem lépi túl a szóban forgó célkitűzések eléréséhez szükséges mértéket.
- (28) Az MRV-rendszert létrehozó szabályoknak meg kell felelniük a személyes adatok feldolgozása vonatkozásában az egyének védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló, 1995. október 24-i 95/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek<sup>24</sup> és a személyes adatok közösségi intézmények és szervek által történő feldolgozása tekintetében az egyének védelméről, valamint az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló, 2000. december 18-i 45/2001/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek<sup>25</sup>.
- (29) E rendelet 2015. július 1-jén lép hatályba annak biztosítása érdekében, hogy a tagállamok és az érintett felek kellő idővel rendelkezzenek az első jelentési időszak 2018. január 1-jei kezdete előtt a rendelet hatékony alkalmazásához szükséges intézkedések megtételére.

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

## 1. FEJEZET

### ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

<sup>23</sup> HL L 251., 2012.9.18., 49. o.

<sup>24</sup> HL L 281., 1995.11.23., 31. o.

<sup>25</sup> HL L 8., 2001.1.12., 1. o.

### *1. cikk*

#### **Tárgy**

Ez a rendelet szabályozza az Unió tagállamok joghatósága alatt álló kikötőbe érkező, azon belüli vagy onnan távozó hajók szén-dioxid-kibocsátása, valamint az éghajlattal kapcsolatos egyéb információk pontos monitorozását, jelentését és ellenőrzését annak érdekében, hogy költséghatékony módon ösztönözze a tengeri szállításból származó szén-dioxid-kibocsátás csökkentését.

### *2. cikk*

#### **Hatály**

- (1) A rendeletet az 5000 bruttó tonnatartalom feletti hajókra kell alkalmazni az utolsó kikötőhelyről egy tagállami joghatóság alatt álló kikötőbe tartó útjaik során, egy tagállami joghatóság alatt álló kikötőből a következő kikötőhelyre tartó útjaik során, valamint a tagállami joghatóság alatt álló kikötőn belüli kibocsátásaik vonatkozásában.
- (2) Ezt a rendeletet nem kell alkalmazni hadihajókra, haditengerészeti segédhajókra, halász- és halfeldolgozó hajókra, kezdetleges építésű fahajókra, mechanikus meghajtás nélküli hajókra és a nem kereskedelmi célra használt, állami hajókra.

### *3. cikk*

#### **Fogalommeghatározások**

E rendelet alkalmazásában a következő fogalommeghatározások alkalmazandók:

- a) „kibocsátás”: a szén-dioxid légkörbe történő kibocsátása a 2. cikkben meghatározott hajók által;
- b) „kikötőhely”: az a kikötő, ahol a hajó a rakomány be- vagy kirakodása illetve utasok be- vagy kiszállása céljából megáll, kivéve az olyan megállást, amelynek kizárólagos célja a tüzelőanyag-vételezés, friss készletek beszerzése és/vagy a légénység partraszállása;
- c) „társaság”: a 2. cikk értelmében a hajó tulajdonosa a 2. cikk szerint vagy bármely más személy, – mint például az igazgató vagy a hajót személyzet nélkül bérlő személy – aki a hajó tulajdonosától átvállalta a hajó üzemeltetésének felelősségét;
- d) „bruttó tonnatartalom”: a hajók köbözésére vonatkozó nemzetközi egyezmény (1969) 1. mellékletében foglalt köbözési szabályoknak megfelelően kiszámított bruttó metrikus tonnatartalom;

- e) „hitelesítő”: olyan jogi személy, amely ellenőrzési tevékenységet végez, és amelyet a 765/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek<sup>26</sup> és e rendeletnek megfelelően egy nemzeti akkreditáló testület akkreditált;
- f) „ellenőrzés”: a társaság által továbbított dokumentumok e rendelet követelményeinek történő megfelelésének értékelése érdekében a hitelesítő által végzett tevékenységek;
- g) „az éghajlattal kapcsolatos egyéb információk”: a hajók tüzelőanyag-fogyasztására, fuvarozási tevékenységére és energiahatékonyságára vonatkozó olyan információk, amelyek lehetővé teszik a kibocsátási tendenciák elemzését és a hajók teljesítményének értékelését;
- h) „kibocsátási tényező”: üvegházhatású gáz átlagos kibocsátása a forrásanyag tevékenységére vonatkozó adatokhoz képest, az égetés során teljes oxidációt és más vegyi reakciók esetében teljes átalakulást feltételezve;
- i) „bizonytalanság”: egy mennyiség meghatározásának eredményével összefüggő, százalékban kifejezett paraméter, amely az adott mennyiséghez ésszerűen hozzárendelhető értékek szórását jellemzi – beleértve a szisztematikus és véletlenszerű hibák hatásait is, valamint leírja a szóban forgó értékeknek az átlagérték körüli 95 %-át magában foglaló megbízhatósági intervallumot, figyelembe véve az értékek eloszlásának esetleges aszimmetriáját is;
- j) „konzervatív”: egy feltételrendszer meghatározásának olyan módja, amely biztosítja, hogy ne lehessen alulbecsülni az éves kibocsátást vagy túlbecsülni a távolságokat és a szállított rakomány mennyiségét;
- k) „tonna szén-dioxid”: metrikus tonna szén-dioxid;
- l) „jelentési időszak”: egy naptári év, amely alatt a kibocsátásokat nyomon kell követni és jelentést kell róluk készíteni.

## II. FEJEZET

### MONITOROZÁS ÉS JELENTÉS

#### 1. SZAKASZ

##### A monitorozás és jelentés alapelvei és módszerei

###### 4. cikk

##### A monitorozás és jelentés közös alapelvei

- (1) A társaságok minden hajó tekintetében kötelesek a 2–6. bekezdéseknek megfelelően nyomon követni és bejelenteni a naptári év során egy tagállam joghatósága alá tartozó valamennyi kikötőn belül és egy tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe

<sup>26</sup> HL L 218., 2008.8.13., 30. o.

érkező vagy onnan induló összes út során felhasznált tüzelőanyag mennyiségét és fajtáját.

- (2) A monitorozásnak és a jelentésnek teljesnek kell lennie és a tüzelőanyagok elégetéséből származó összes kibocsátásra ki kell terjednie. A társaságok a jelentési időszakban megfelelő intézkedéseket tesznek a hiányos adatok előfordulásának megelőzése érdekében.
- (3) A monitorozását és a jelentésnek összehangoltnak és összehasonlíthatónak kell lennie. A társaságoknak ugyanazokat a monitorozási módszereket és adatkészleteket kell használniuk, a hitelesítő által jóváhagyott változtatásokkal és eltérésekkel.
- (4) A társaságok átlátható módon veszik fel, rögzítik, állítják össze, elemzik és dokumentálják a monitorozási adatokat – így a feltevéseket, referenciákat, kibocsátási tényezőket és a tevékenységre vonatkozó adatokat – annak érdekében, hogy a hitelesítő számára lehetővé tegyék a kibocsátás újbóli meghatározását.
- (5) A társaságok biztosítják, hogy a kibocsátás meghatározása sem rendszerszerű hiba miatt, sem tudatosan ne legyen pontatlan. A társaságok kötelesek azonosítani és csökkenteni a pontatlanságok esetleges forrásait.
- (6) A társaságok a nyomon követendő és jelentendő kibocsátásértékek integritásával kapcsolatban gondoskodnak az elvárható bizonyosság meglétéről.

#### *5. cikk*

### **A tengeri szállításból származó kibocsátások monitorozásának és jelentésének módszerei**

A 4. cikk (1), (2) és (3) bekezdései alapján, az 1. mellékletben meghatározott módszerek bármelyike szerint a társaságok az összes 5000 bruttó tonnatartalom feletti hajóik tekintetében meghatározzák a kibocsátásukat és az éghajlat szempontjából fontos egyéb információkat.

## **2. SZAKASZ**

### **MONITOROZÁSI TERV**

#### *6. cikk*

### **A monitorozási terv tartalma és benyújtása**

- (1) A társaságok 2017. augusztus 31-ig a hitelesítőknél benyújtanak egy monitorozási tervet, amelyben feltüntetik, hogy a kibocsátások és az éghajlat szempontjából fontos egyéb információk monitorozására és jelentésére az 5000 bruttó tonnatartalom feletti egyes hajóik tekintetében melyik módszert választották.
- (2) Az (1) bekezdéstől eltérve, azon hajók tekintetében, amelyek 2018. január 1. után első alkalommal kerülnek e rendelet hatálya alá, a hajót üzemeltető társaság köteles a hitelesítőnek haladéktalanul, de legkésőbb egy tagállam joghatósága alá tartozó kikötőben történő első kikötésüket követő két hónapon belül benyújtani a monitorozási tervet.

- (3) Az (1) bekezdésben említett monitorozási tervnek tartalmaznia kell egy adott hajó monitorozási módszertanának teljes és átlátható dokumentációját, továbbá legalább a következő elemeket:
- a) a hajó azonosítója és típusa, beleértve a hajó nevét, a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnél (IMO) vezetett azonosítószámát, lajstromozási kikötőjét vagy anyakikötőjét és a hajó tulajdonosának nevét;
  - b) a társaság neve és a kapcsolattartó személy neve, címe, telefon- és faxszáma, valamint e-mail elérhetősége;
  - c) a hajó fedélzetén található kibocsátó források leírása, mint például a főgépek, segédgépek, kazánok és semlegesgáz-generátorok, valamint a felhasznált tüzelőanyag-típusok;
  - d) azon eljárások, rendszerek és felelősségi körök leírása, amelyek arra szolgálnak, hogy az ellenőrzési évben teljes körűen frissítsék a kibocsátó források jegyzékét, és ezáltal gondoskodjanak a hajó kibocsátásának hiánytalan monitorozásáról és jelentéséről;
  - e) az utak felsorolása teljességének monitorozására használt eljárások leírása;
  - f) a hajó tüzelőanyag-fogyasztásának monitorozására szolgáló eljárásoknak a leírása, ideértve az alábbiakat:
    - i. az egyes kibocsátó források tüzelőanyag-fogyasztásának kiszámítására választott, az I. mellékletben felsorolt egyik módszer, amely adott esetben tartalmazza a mérőberendezés leírását is;
    - ii. a tüzelőanyag-feltöltés és a tüzelőanyag-tartályban lévő tüzelőanyag mérésére szolgáló eljárást, a használt mérőeszközök leírását és adott esetben a mérésre vonatkozó információk feljegyzésére, lehívására, továbbítására és tárolására szolgáló eljárásokat;
    - iii. adott esetben a sűrűség meghatározására kiválasztott módszer;
    - iv. olyan eljárás, amely biztosítja, hogy a tüzelőanyag méréseivel járó bizonytalanság összességében véve megfeleljen e rendelet követelményeinek, adott esetben utalva a nemzeti jogszabályokra, a fogyasztói szerződésekben lévő záradékokra vagy a tüzelőanyag-szállító pontosságát biztosító szabványokra;
  - g) az egyes tüzelőanyag-típusokra alkalmazott egyedi kibocsátási tényezők, vagy – alternatív tüzelőanyagok esetében – a kibocsátási tényező meghatározására szolgáló módszer, beleértve a mintavételnél követett módszert, az elemzési módszereket, az igénybe vett laboratóriumok leírását (adott esetben az ISO 17025 tanúsítvány megerősítésével);
  - h) a járatonkénti tevékenységi adatok meghatározására alkalmazott eljárásoknak a leírása, ideértve az alábbiakat:

- i. az út során megtett távolság meghatározására és rögzítésére szolgáló eljárások, felelősségi körök és adatforrások;
  - ii. adott esetben a szállított rakomány és a szállított utasok számának meghatározására és rögzítésére szolgáló eljárások, felelősségi körök, képletek és adatforrások;
  - iii. a kiindulási és az érkezési kikötő között a tengeren töltött idő meghatározására és rögzítésére szolgáló eljárások, felelősségi körök, képletek és adatforrások;
- i) a hiányos adatok kiküszöböléséhez szükséges helyettesítő adatok meghatározásához használt módszer leírása;
  - j) a monitorozási terv utolsó változtatásának időpontja.
- (4) A társaságok kötelesek a formanyomtatványokon alapuló szabványos monitorozási tervek használatára. Az (1) bekezdésben említett monitorozási tervek formanyomtatványait rögzítő technikai szabályok meghatározására végrehajtási jogi aktusok keretében kerül sor. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a Bizottság az e rendelet 25. cikkének (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően fogadja el.

## *7. cikk*

### **A monitorozási terv módosításai**

A társaságok kötelesek rendszeresen ellenőrizni, hogy a hajó monitorozási terve megfelel-e a hajó jellegének és működésének, továbbá hogy javíthatók-e a monitorozási módszerek.

A társaságnak az alábbi események bármelyike esetén módosítani kell a monitorozási tervet:

- a) a hajó tulajdonosának változása;
- b) új kibocsátás esetén olyan új kibocsátó forrás vagy új tüzelőanyag használata miatt, amelyet még nem tartalmaz a monitorozási terv;
- c) új mérőműszer-típusok, mintavételi módszerek és elemzési módszerek használata vagy egyéb okok miatt, amely során az adatok elérhetősége megváltozik, és ezáltal pontosabbá válik a kibocsátás meghatározása;
- d) a korábban alkalmazott monitorozási módszerekből származó adatok pontatlansága;
- e) a monitorozási terv nem felel meg e rendelet követelményeinek és a hitelesítők a terv módosítását kérik a társaságtól.

A társaságok kötelesek a hitelesítőket haladéktalanul értesíteni a monitorozási terv módosítására vonatkozó bármely javaslatról.

A monitorozási terv bármely jelentős módosításához a hitelesítő értékelése szükséges.

### 3. SZAKASZ

## A KIBOCSÁTÁSOK MONITOROZÁSA ÉS EGYÉB RELEVÁNS INFORMÁCIÓK

### 8. cikk

#### A tevékenységek monitorozása a jelentési időszak során

A társaságok kötelesek 2018. január 1-től a 13. cikk (1) bekezdése szerint jóváhagyott monitorozási terv alapján nyomon követni minden egyes hajó kibocsátását utanként és éves alapon, az I. melléklet B. részében meghatározott módszerek közül a megfelelőt alkalmazva és a kibocsátásokat az I. melléklet A. része szerint kiszámítva.

### 9. cikk

#### Utankénti alapú monitorozás

A 13. cikk (1) bekezdésének megfelelően jóváhagyott monitorozási terv alapján minden hajó és valamely uniós tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe érkező és onnan induló valamennyi út tekintetében a társaságok kötelesek az I. melléklet A. részének és a II. mellékletnek megfelelően nyomon követni a következő információkat:

- a) indulási és érkezési kikötő, továbbá az indulás és az érkezés napját és időpontját;
- b) a felhasznált tüzelőanyag mennyisége és kibocsátási tényezője valamennyi felhasznált tüzelőanyag-típus tekintetében, összesen és a kibocsátás-ellenőrzési területen belül és azon kívül felhasznált tüzelőanyag szerint elkülönítve;
- c) a kibocsátott szén-dioxid;
- d) a megtett távolság;
- e) a tengeren töltött idő;
- f) a szállított rakomány;
- g) a fuvarozási tevékenység.

### 10. cikk

#### Éves alapú monitorozás

A 13. cikk (1) bekezdésének megfelelően jóváhagyott monitorozási terv alapján minden hajó és minden naptári év tekintetében a társaság köteles az I. melléklet A. részének és a II. mellékletnek megfelelően nyomon követni a következő paramétereket:

- a) a felhasznált tüzelőanyag teljes mennyisége és kibocsátási tényezője valamennyi felhasznált tüzelőanyag-típus tekintetében, összesen és a kibocsátás-ellenőrzési területen belül, illetve azon kívül felhasznált tüzelőanyag szerint elkülönítve;

- b) az összes kibocsátott szén-dioxid;
- c) összesített szén-dioxid-kibocsátás a tagállami joghatóság alatt álló kikötők közötti utak során;
- d) összesített szén-dioxid-kibocsátás a tagállami joghatóság alatt álló kikötőkből induló utak során;
- e) összesített szén-dioxid-kibocsátás a tagállami joghatóság alatt álló kikötőkbe érkező utak során;
- f) tagállami joghatóság alatt álló kikötőhelyen belül történő szén-dioxid-kibocsátás;
- g) az összes megtett távolság;
- h) az összes tengeren töltött idő;
- i) az összes fuvarozási tevékenység;
- j) átlagos energiahatékonyság.

#### **4. SZAKASZ**

#### **JELENTÉS**

##### *11. cikk*

##### **A kibocsátási jelentés tartalma**

- (1) A társaságoknak 2019-től kezdve minden év április 30-ig kell benyújtani a Bizottsághoz és a lobogó szerinti érintett országok hatóságaihoz a felelősségi körükbe tartozó minden egyes hajó tekintetében a teljes jelentési időszakra vonatkozó, a kibocsátásokat és az éghajlattal kapcsolatos egyéb információkat tartalmazó kibocsátási jelentést, amelyet egy hitelesítő a 14. cikkben említett követelmények szerint megfelelőnek minősített.
- (2) Tulajdonosváltás esetén az új tulajdonos társaság az érintett hajó feletti felelősség átvételekor köteles gondoskodni arról, hogy a felelősségi körébe tartozó minden egyes hajó a teljes jelentési időszak alatt megfeleljen e rendelet követelményeinek.
- (3) A társaságok kötelesek az (1) bekezdésben említett kibocsátási jelentésben feltüntetni a következő információkat:
  - a) a hajót és a társaságot azonosító adatok, beleértve a következőket:
    - i. a hajó neve;
    - ii. IMO-regisztrációs szám;
    - iii. lajstromozási kikötő vagy anyakikötő,



- iv. a hajó technikai hatékonysága (energiahatékonysági tervezési mutató, EEDI) vagy a becsült mutatóérték (EIV), adott esetben az IMO MEPC.215 (63) határozatának megfelelően;
  - v. a hajótulajdonos neve;
  - vi. a hajótulajdonos címe és székhelye;
  - vii. a társaság neve (ha eltér a hajótulajdonostól);
  - viii. a társaság címe és székhelye (ha eltér a hajótulajdonostól);
  - ix. a kapcsolattartó személy címe, telefon- és faxszáma, valamint e-mail elérhetőségei;
- b) az alkalmazott monitorozási módszerre és a kapcsolódó bizonytalansági szintre vonatkozó információ;
  - c) a paraméterek éves monitorozásának eredményei a 10. cikknek megfelelően.

### *12. cikk*

#### **A kibocsátási jelentés formátuma**

- (1) A 11. cikkben említett kibocsátási jelentést az adatsere-formátumok alkalmazásával az automatizált rendszereken keresztül kell benyújtani, beleértve az elektronikus formanyomtatványokat is.
- (2) Az (1) bekezdésben említett adatsere-formátumokat – beleértve az elektronikus formanyomtatványokat is – rögzítő technikai szabályok meghatározására végrehajtási jogi aktusok keretében kerül sor. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a Bizottság az e rendelet 25. cikkének (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően fogadja el.

### III. FEJEZET

#### **ELLENŐRZÉS ÉS AKKREDITÁLÁS**

### *13. cikk*

#### **Az ellenőrzési tevékenységek köre és ellenőrzési jelentés**

- (3) A hitelesítő értékeli a 6. cikkben említett monitorozási terv megfelelőségét a 6. és 7. cikkekben meghatározott követelményeknek. Ha a hitelesítők általi értékelés a monitorozási tervbe beépítendő ajánlásokat tartalmaz, a társaság a jelentési időszak kezdete előtt köteles a monitorozási terv felülvizsgálatára.
- (4) A hitelesítő értékeli a kibocsátási jelentés megfelelőségét a 8–11. cikkekben és az I. és II. mellékletben meghatározott követelményeknek.

- (5) A hitelesítő különösen azt köteles biztosítani, hogy a kibocsátási jelentésben foglalt kibocsátások és az éghajlattal kapcsolatos egyéb információk megállapítására a 8., 9. és 10. cikkekkkel és a 6. cikkben említett monitorozási tervnek megfelelően kerüljön sor.
- (6) A hitelesítő azt is biztosítja, hogy a jelentésekben bejelentett kibocsátások és az éghajlattal kapcsolatos egyéb információk megfelelnek az I. és II. mellékleteknek megfelelő egyéb forrásokból kiszámított adatokkal.
- (7) Amennyiben az értékelés azt állapítja meg, hogy a hitelesítő legjobb tudása szerint a kibocsátási jelentés lényegi hibáktól és tévedésektől mentes, a hitelesítő kiadja a hitelesítő jelentést. A hitelesítő jelentés minden, a hitelesítő által elvégzett munkával kapcsolatos kérdést felsorol.
- (8) Amennyiben az értékelés azt állapítja meg, hogy a kibocsátási jelentés lényegi hibákat, tévedéseket vagy ellentmondásokat tartalmaz, illetve nem felel meg a 11. és 14. cikkekkben és az I. mellékletben foglalt követelményeknek, a hitelesítő erről értesíti a társaságot és a felülvizsgált kibocsátási jelentés ismételt benyújtását kéri. A társaság a közölt eltéréseket vagy ellentmondásokat tartalmazó adatokat köteles kijavítani annak érdekében, hogy az ellenőrzési folyamat időben befejeződhessen. A hitelesítő a hitelesítő jelentésében jelzi, hogy a társaság az ellenőrzés során javította-e ezeket az eltéréseket.

#### *14. cikk*

##### **A hitelesítőkre vonatkozó általános kötelezettségek és alapelvek**

- (1) A hitelesítő független az érintett hajó társaságától vagy üzemeltetőjétől és az e rendeletben előírt tevékenységét a köz érdekében folytatja. Ennek érdekében a hitelesítő vagy ugyanazon jogi személy bármely része nem lehet társaság vagy hajó üzemeltetője, társaság tulajdonosa, vagy ezek tulajdona, és a hitelesítő nem állhat a társasággal olyan kapcsolatban, amely befolyásolhatja függetlenségét vagy pártatlanságát.
- (2) A 11. cikkben említett kibocsátási jelentés és a társaság által alkalmazott monitorozási eljárások ellenőrzése során a hitelesítő értékeli a monitorozási rendszerek valamint a kibocsátásokkal kapcsolatban jelentett adatok és információk megbízhatóságát, hitelességét és pontosságát, különös tekintettel:
  - d) a tüzelőanyag-fogyasztásnak az utakhoz történő hozzárendelésére e rendelet körében;
  - e) a jelentett tüzelőanyag-fogyasztási adatokra és az azzal kapcsolatos mérésekre és számításokra;
  - f) a kibocsátási tényezők kiválasztására és alkalmazására;
  - g) a teljes kibocsátás meghatározásához felhasznált számításokra;
  - h) az energiahatékonyság meghatározásához vezető számításokra;

- (3) A hitelesítő csak akkor veszi figyelembe a 11. cikknek megfelelően benyújtott jelentéseket, ha megbízható és hiteles adatok és információk teszik lehetővé a kibocsátások nagyfokú bizonyossággal történő megállapítását, és ha az alábbiak biztosítottak:
- a) a jelentett adatok megfelelnek a hajókövetési adatoknak és az olyan jellemzőknek, mint a beépített motor teljesítménye;
  - b) a jelentett adat ellentmondásoktól mentes, különös tekintettel az éves szinten az egyes hajók által beszerzett összes tüzelőanyag mennyiségének és az e rendelet hatálya alá tartozó utak során felhasznált összes tüzelőanyag mennyiségének összehasonlítására;
  - c) az adatgyűjtés az alkalmazandó szabályoknak megfelelően történt;
  - d) a hajó vonatkozó nyilvántartásai hiánytalanok és ellentmondásmentesek.

### *15. cikk*

#### **Ellenőrzési eljárások**

- (1) A hitelesítő a monitorozási és jelentési folyamathoz kapcsolódó lehetséges kockázatokat úgy azonosítja, hogy a bejelentett kibocsátásokat összehasonlítja a hajókövetési adatokkal és az olyan jellemzőkkel, mint például a beépített motor teljesítményén alapuló becsült adatok. A hitelesítő további elemzéseket végez, ha jelentős eltéréseket talál.
- (2) A hitelesítő az összes adatforrás és az alkalmazott módszerek felülvizsgálatával azonosítja a különböző számításokhoz kapcsolódó lehetséges kockázatokat.
- (3) A hitelesítő figyelembe veszi a társaság által alkalmazott monitorozási módszerek pontosságára vonatkozó bizonytalansági szint csökkentése érdekében alkalmazott hatékony kockázatellenőrzési módszereket.
- (4) A társaság köteles a hitelesítő számára átadni minden olyan további információt, amely képessé teszi a ellenőrzési eljárás lefolytatására. A hitelesítő a ellenőrzési eljárás során a jelentett adatok és információk megbízhatóságának meghatározására szűrőpróbaszerű ellenőrzéseket végezhet.
- (5) A Bizottság felhatalmazást kap a 24. cikk szerinti, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására az e rendeletben említett ellenőrzési tevékenységek további szabályainak és a hitelesítők akkreditálása módszereinek megállapítása érdekében. Ezek a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok a 14. cikkben meghatározott ellenőrzési alapelveken és a nemzetközileg elfogadott vonatkozó előírásokon alapulnak.

### *16. cikk*

#### **A hitelesítők akkreditálása**

- (1) A monitorozási terveket és kibocsátási jelentéseket értékelő és a 13., 14., 15. és 17. cikkeken említett ellenőrzési és megfelelőségi dokumentumokat kiállító hitelesítőt

az e rendelet hatálya alá eső tevékenységei tekintetében a nemzeti akkreditáló testület a 765/2008/EK rendelet szerint akkreditálja.

- (2) Amennyiben e rendelet nem tartalmaz a hitelesítők akkreditálására vonatkozó egyedi rendelkezéseket, a 765/2008/EK rendelet vonatkozó rendelkezéseit kell alkalmazni.
- (3) A Bizottság a hitelesítők akkreditálása módszereinek megállapítása érdekében felhatalmazást kap a 24. cikk szerinti, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására.

## IV. FEJEZET

### MEGFELELŐSÉG ÉS AZ INFORMÁCIÓK KÖZZÉTÉTELE

#### *17. cikk*

#### **A megfeleléségi dokumentum kibocsátása**

- (1) Amennyiben a 11. cikkben említett kibocsátási jelentés megfelel a 11–15. cikkeken valamint az I. és II. mellékletekben foglalt követelményeknek, a hitelesítő jelentés alapján a hitelesítő megfeleléségi dokumentumot állít ki az érintett hajó részére.
- (2) Az (1) bekezdésben említett megfeleléségi dokumentum a következő információkat tartalmazza:
  - a) a hajó azonosítása (név, IMO-regisztrációs szám és a lajstromozási kikötő vagy anyakikötő);
  - b) a hajótulajdonos neve, címe és székhelye;
  - c) a hitelesítő azonosítása;
  - d) a megfeleléségi dokumentum kibocsátásának időpontja (a lefedett jelentési időszak és az érvényességi ideje).
- (3) A megfeleléségi dokumentum a jelentési időszak végét követő 18 hónapig minősül érvényes dokumentumnak.
- (4) A hitelesítő köteles késedelem nélkül tájékoztatni a Bizottságot és a lobogó szerinti ország hatóságát bármely megfeleléségi dokumentum kiállításáról és köteles a (2) bekezdésben említett információt a Bizottság által az e rendelet szerinti eljárásnak megfelelően kialakított automatizált rendszerek és teljes adatcsere-formátumok – beleértve az elektronikus formanyomtatványokat is – használatával továbbítani.
- (5) A (4) bekezdésben említett adatcsere-formátumokat – beleértve az elektronikus formanyomtatványokat is – rögzítő technikai szabályok meghatározására végrehajtási jogi aktusok keretében kerül sor. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a Bizottság az e rendelet 25. cikkének (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően fogadja el.

## *18. cikk*

### **Az érvényes megfelelőségi dokumentum fedélzeten történő tartására vonatkozó kötelezettség**

A 2019 június 30-tól uniós tagállam joghatósága alatt álló kikötőbe érkező, ott tartózkodó vagy onnan induló hajók kötelesek a fedélzetükön tartani egy olyan érvényes és a 17. cikk szerint kibocsátott dokumentumot, amely tanúsítja, hogy a hajó megfelel az adott jelentési időszakra vonatkozó jelentési és monitorozási követelményeknek.

## *19. cikk*

### **A monitorozási és jelentési kötelezettségeknek való megfelelés és az ellenőrzések**

- (1) A 21. cikk (1) bekezdésének megfelelően közzétett információk alapján minden uniós tagállam köteles biztosítani azt, hogy a lobogója alatt közlekedő hajók megfeleljenek a 8–12. cikkeken meghatározott monitorozási és jelentési előírásoknak.
- (2) Minden uniós tagállam köteles gondoskodni arról, hogy a joghatósága alatt álló kikötőkben történő hajóellenőrzések során ellenőrizzék azt is, hogy a 18. cikkben említett megfelelőségi dokumentum megtalálható-e a fedélzeten.
- (3) E cikk (2) bekezdésének sérelme nélkül, és a 21. cikknek megfelelően közzétett információk alapján minden olyan, uniós tagállam joghatósága alatt álló kikötőbe érkezett hajó tekintetében, amely nem felel meg a 21. cikk (2) bekezdésének j) és k) pontjaiban foglaltaknak, a tagállam köteles ellenőrizni, hogy a 18. cikkben említett megfelelőségi dokumentum a fedélzeten található-e.

## *20. cikk*

### **Szankciók, információcsere és kiutasítási határozat**

- (1) A tagállamok határozzák meg a 8–12. cikkeken előírt monitorozási és jelentési kötelezettségek be nem tartására vonatkozó szankciórendszert, és megtesznek minden szükséges intézkedést e szankciók alkalmazásának biztosítása érdekében. Az előírt szankciók nem lehetnek kevésbé súlyosak, mint azok, amelyeket a nemzeti jogszabályok az üvegházhatásúgáz-kibocsátások tekintetében az üzemeltetők jelentési kötelezettségeinek be nem tartása esetére előírnak, továbbá hatékonyak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük. A tagállamok 2017. július 1-ig tájékoztatják e rendelkezéseikről a Bizottságot, és az e rendelkezéseket érintő további módosításokról kötelesek a Bizottságot haladéktalanul tájékoztatni.
- (2) A tagállamok – biztosítva a monitorozási és jelentési kötelezettségeknek való megfelelést – hatékony információcserét és együttműködést hoznak létre a nemzeti hatóságai között, vagy adott esetben a szankcionálási eljárásért felelős hatóságai között. Bármely tagállam által indított nemzeti szankcionálási eljárásról értesíteni kell a Bizottságot, az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökséget (EMSA), a többi tagállamot és az érintett lobogó szerinti államot.

- (3) Azon hajók vonatkozásában, amelyek egynél több jelentési időszak tekintetében megszegik a monitorozási és jelentési előírásokat, a nemzeti kikötői hatóság kiutasítási határozatot hozhat, amelyről értesíti a Bizottságot, az EMSA-t, a többi tagállamot és az érintett lobogó szerinti államot. Az ilyen kiutasítási határozat kibocsátásának következményeként az adott hajó belépését bármelyik kikötőbe minden tagállam köteles visszautasítani mindaddig, amíg a társaság nem teljesíti a 8–12. cikkek alapján fennálló monitorozási és jelentési kötelezettségeit és ezt nem igazolja a kiutasítási határozatot hozó nemzeti kikötői hatóság részére benyújtott érvényes megfeleléségi dokumentummal.

## 21. cikk

### Az információ közzététele

- (1) A Bizottság minden év június 30-ig közzéteszi a 11. cikknek megfelelően bejelentett kibocsátásokat valamint a társaság 11. és 17. cikkeiben meghatározott monitorozási és jelentési kötelezettségeinek történő megfelelésre vonatkozó információkat.
- (2) Az (1) bekezdésben említett közzététel a következő információkat tartalmazza:
- a) a hajó azonosítása (név, IMO-regisztrációs szám és a lajstromozási kikötő vagy anyakikötő);
  - b) a hajótulajdonos azonosítása (a tulajdonos neve, címe és székhelye);
  - c) a hajó technikai hatékonysága (adott esetben EEDI vagy EIV);
  - d) az éves szén-dioxid-kibocsátás;
  - e) a rendelet hatálya alá eső utak tekintetében az éves összes tüzelőanyag-fogyasztás;
  - f) a rendelet hatálya alá eső utak során megtett távolságra eső éves átlagos tüzelőanyag-fogyasztás és üvegházhatásúgáz-kibocsátás;
  - g) a rendelet hatálya alá eső utak során megtett távolságra és a szállított rakományra eső éves átlagos tüzelőanyag-fogyasztás és üvegházhatásúgáz-kibocsátás;
  - h) a rendelet hatálya alá eső utak során évente a tengeren töltött összes idő;
  - i) az alkalmazott monitorozási módszer;
  - j) a megfeleléségi dokumentum kibocsátásnak és lejáratának időpontja;
  - k) a kibocsátási jelentést jóváhagyó hitelesítő azonosítása.
- (3) A Bizottság éves jelentést tesz közzé a kibocsátásokról és a tengeri szállításból származó, az éghajlattal kapcsolatos egyéb információkról.

- (4) Az 1406/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>27</sup> alapján az EMSA segíti a Bizottságot az e rendelet 11., 12., 17. és 21. cikkeinek történő megfelelés érdekében végzett munkájában.

## V. FEJEZET

### NEMZETKÖZI EGYÜTTMŰKÖDÉS

#### 22. cikk

##### Nemzetközi együttműködés

- (1) A Bizottság e rendelet végrehajtásáról rendszeresen tájékoztatja az IMO-t és az egyéb illetékes nemzetközi testületeket annak érdekében, hogy elősegítse a tengeri szállításból eredő üvegházhatásúgáz-kibocsátások monitorozására, jelentésére és ellenőrzésére vonatkozó nemzetközi szabályok IMO keretében történő fejlesztését.
- (2) A Bizottság fenntartja az e rendelet végrehajtására vonatkozó, harmadik országokkal folytatott technikai információcserét, különösen a monitorozási módszerek továbbfejlesztése, a jelentés megszervezése és a kibocsátási jelentések ellenőrzése tekintetében.
- (3) Amennyiben nemzetközi megállapodás születik a tengeri szállításból eredő üvegházhatásúgáz-kibocsátások csökkentését célzó globális intézkedésekről, a Bizottság felülvizsgálja e rendeletet, és szükség esetén javaslatot tesz a rendelet módosítására.

## VI. FEJEZET

### FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ ÉS VÉGREHAJTÁSI HATÁSKÖRÖK ÉS ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

#### 23. cikk

##### A hatáskörök átruházása

Az I. és II. mellékletek rendelkezéseinek a rendelkezésre álló és naprakész tudományos eredmények továbbá a hajók fedélzetén elérhető érintett adatok és a vonatkozó nemzetközi szabályok és nemzetközileg elfogadott szabványok figyelembe vétele céljából történő kiegészítése és módosítása érdekében a kibocsátások monitorozására szolgáló legpontosabb és leghatékonyabb módszerek azonosítása céljából, továbbá a kibocsátások monitorozásához és jelentéséhez kapcsolódóan kért információk pontosságának fejlesztése érdekében a Bizottságot felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadásának jogával ruházzák fel, a 24. cikkben meghatározott feltételek mellett, amennyiben az e rendelet nem alapvető fontosságú elemeit érinti.

---

<sup>27</sup> HL L 208., 2002.8.5., 1. o.

## 24. cikk

### A felhatalmazás gyakorlása

- (1) A Bizottságnak a 15., 16. és 23. cikkben említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására adott felhatalmazás a 2015. július 1-től kezdődő ötéves időtartamra szól.
- (2) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 23. cikkben említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon vagy a határozatban 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 arról haladéktalanul értesíti az Európai Parlamentet és a Tanácsot.
- (4) A 23. cikkben foglaltaknak megfelelően elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha a nevezett jogi aktusról szóló értesítéstől számított két hónapos határidőn belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emel ellene kifogást, illetve ha e határidő lejártá előtt mind az Európai Parlament, mind pedig a Tanács tájékoztatta a Bizottságot arról, hogy nem kíván kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére az említett időtartam 2 hónappal meghosszabbodik.

## 25. cikk

### Végrehajtási jogi aktusok

- (1) A Bizottság munkáját a 93/389/EK határozat 8. cikke által létrehozott bizottság segíti. Az említett bizottság a 182/2011/EU rendelet szerinti bizottság.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

## 26. cikk

### Az 525/2013/EU rendelet módosítása

Az 525/2013/EU rendelet a következőképpen módosul:

1. Az 525/2013/EU rendelet<sup>28</sup> 1. cikke a következő h) ponttal egészül ki:  
„h) tengeri hajók üvegházhatásúgáz-kibocsátásainak monitorozása és jelentése az XXXX/XXXX/EU rendelet 9. és 10. cikke szerint”
2. A szöveg a következő „21a. cikkel” egészül ki:

<sup>28</sup> HL L 165., 2013.06.18., 13–40. o.



## *21a. cikk*

### A tengeri szállításból származó kibocsátás bejelentése

- (1) „A tagállamok évente (X év) január 15-ig jelentik a Bizottságnak az X-2 évre vonatkozó, tengeri szállításból származó szén-dioxid-kibocsátásukat az XXX/XXX/EU rendelet 9. és 10. cikkének megfelelően.
  - (2) A Bizottság felhatalmazást kap az [e rendelet 25. cikke] szerinti, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására a tengeri szállításból származó szén-dioxid-kibocsátások monitorozására és jelentésére vonatkozó követelmények meghatározása céljából az XXX/XXX/EU rendelet 9. és 10. cikkének megfelelően, és adott esetben figyelembe véve az UNFCCC és a Kiotói Jegyzőkönyv testületei által elfogadott vonatkozó határozatokat, vagy az előbbiekből származó illetve ezeket követő megállapodásokat, valamint a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet keretében elfogadott határozatokat.
  - (3) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el a tengeri szállításból származó szén-dioxid-kibocsátásokról a tagállamok által az XXX/XXX/EU rendelet X, 9. és 10. cikkének megfelelően tett beadványok szerkezetének, formátumának és eljárásának meghatározása céljából. Az ilyen végrehajtási aktust a [26. cikk (2) bekezdésében] említett vizsgálóbizottsági eljárás szerint kell elfogadni.”
3. A 25. cikk (2), (3) és (5) bekezdése a következő hivatkozással egészül ki:
- „21a.”

## *27. cikk*

### **Hatálybalépés**

Ez a rendelet 2015. július 1-jén lép hatályba.

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

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*Az Európai Parlament részéről  
az elnök*

*a Tanács részéről  
az elnök*

## **I. MELLÉKLET**

### **Az üvegházhatást okozó gázok kibocsátása és az éghajlattal kapcsolatos egyéb információk monitorozásának és jelentésének módszerei**

#### **A. A TÜZELŐANYAG-FOGYASZTÁS KISZÁMÍTÁSA (9. cikk)**

A tüzelőanyag-fogyasztás kiszámítása során a társaságok a következő képletet alkalmazzák:

Tüzelőanyag-fogyasztás × kibocsátási tényező

A tüzelőanyag-fogyasztás tartalmazza a főgépek, segédgépek, kazánok és semlegesgáz-generátorok által felhasznált tüzelőanyagot.

A kikötőkben a kikötőhelyen felhasznált tüzelőanyag-fogyasztást külön kell számításba venni.

Főszabályként a tüzelőanyagok kibocsátási tényezőire az alapértékeket kell figyelembe venni, kivéve, ha a társaság úgy dönt, hogy a tartálytér szállítójegyeiben meghatározott tüzelőanyag-minőségi adatokat rögzíti, amelyeket a kénkibocsátásra vonatkozó szabályozásoknak történő megfelelés igazolására használnak.

Az kibocsátási tényezők alapértéke a legutolsó rendelkezésre álló IPCC-értékek szerinti adatok. Ezek az adatok az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek megfelelő monitorozásáról és jelentéséről szóló 601/2012/EU bizottsági rendelet<sup>29</sup> VI. mellékletéből származtathatók.

A bio-tüzelőanyagok és az alternatív nem fosszilis tüzelőanyagok tekintetében a megfelelő kibocsátási tényezőket kell alkalmazni.

#### **B. A KIBOCSÁTÁSOK MEGHATÁROZÁSÁNAK MÓDSZEREI**

A társaság a monitorozási tervben meghatározza, milyen monitorozási módszert alkalmaz a felelősségi körébe tartozó egyes hajótípusok tüzelőanyag-fogyasztásának kiszámítására, és gondoskodik a kiválasztott módszer következetes alkalmazásáról.

A monitorozás módszerének kiválasztásánál a nagyobb pontosságból származó előnyöknek arányosnak kell lenniük a többletköltségekkel.

Minden egyes út tekintetében a tényleges tüzelőanyag-fogyasztást kell rögzíteni, amelyet az alábbi módszerek valamelyikével kell kiszámítani:

- (a) a tartálytér szállítójegye és a tüzelőanyag-tartályok időszakos leltárba vétele;
- (b) a tartálytérben található tüzelőanyag-tartály fedélzeti figyelemmel kísérése;
- (c) a vonatkozó tüzelőanyag-égetési folyamatok áramlásmérővel történő ellenőrzése;
- (d) közvetlen kibocsátásmérés.

<sup>29</sup> HL L 181., 2012.7.12., 30–104. o.

1. A. módszer: a tartálytér szállítójegyei és a tüzelőanyag-tartályok időszakos leltárba vétele

Ez a módszer a tartálytér szállítójegyeiben meghatározott tüzelőanyag minőségén és típusán alapul, kiegészítve a tüzelőanyag-tartályok időszakos leltárba vételével, amely a tartályszintek leolvasásával történik. Az adott időszak alatt fogyasztott tüzelőanyag mennyisége: az időszak elején rendelkezésre álló tüzelőanyag és a vételezések, amelyből le kell vonni az időszak végén rendelkezésre álló tüzelőanyag mennyiségét valamint az időszak kezdete és vége között a hajóról eltávolított tüzelőanyagot.

Az időszak a két kikötés közötti időszakot vagy a kikötőben töltött időt tartalmazza. Az adott időszak alatt felhasznált tüzelőanyag tekintetében meg kell határozni a tüzelőanyag típusát és kéntartalmát.

Ez a módszer nem alkalmazható, ha a hajó fedélzetén a tartálytér szállítójegyei nem állnak rendelkezésre, különösen akkor, ha a rakományt tüzelőanyagként használják, például cseppfolyósított földgáz párologási gázként történő hasznosításával.

A tartálytér szállítójegye a fennálló MARPOL-egyezmény VI. mellékletének rendelkezései szerint kap felhatalmazást, és a vonatkozó nyilvántartásokat a tüzelőanyag vételezését követő 3 évig a fedélzetén kell tartani és elérhetővé kell tenni. A tüzelőanyag-tartályok időszakos leltárba vétele a tartályszintek leolvasásával történik. E módszer során az egyes tüzelőanyag-tartályokra vonatkozó tartály-táblázatokat használnak annak megállapítására, hogy a leolvasáskor milyen mennyiség található a tartályban. A tartálytér szállítójegyeihez kapcsolódó bizonytalanságot a 6. cikkben említett monitorozási terv határozza meg.

A tüzelőanyag-tartályok leolvasása megfelelő módszerekkel, így automatikus rendszerekkel, hangmérésekkel és merülő mérőszalaggal végezhető. A tartály hangmérésének módszerét és annak pontosságát a 6. cikkben említett monitorozási terv határozza meg.

Ha a társaság a felvett vagy a tüzelőanyag-tartályokban maradó tüzelőanyag mennyiségét térfogategységben (literben) határozza meg, akkor ezt a mennyiséget a tüzelőanyag-sűrűség tényleges értékeinek alkalmazásával tömeggé kell átalakítani. A társaság a tényleges sűrűséget az alábbiak egyikével határozza meg:

- (a) fedélzeti mérőrendszerek;
- (b) a tüzelőanyag-szállító által a tüzelőanyag-feltöltéskor mért és a számlára vagy a szállítólevélre feljegyzett sűrűség.

A tényleges sűrűséget kg/literben kell kifejezni és a méréskor fennálló tényleges hőmérsékleten kell meghatározni. Azokban az esetekben, amikor a sűrűség tényleges értékei nem állnak rendelkezésre, a hitelesítő jóváhagyása után az adott tüzelőanyag-típus átlagos sűrűsége vehető figyelembe.

2. B. módszer: A tartálytérben található tüzelőanyag-tartály fedélzeti figyelemmel kísérése

Ez a módszer a fedélzeten található összes tüzelőanyag-tartály leolvasásával történik. A tartályok leolvasását naponta kell elvégezni ha a hajó a tengeren van, továbbá minden esetben, amikor a hajó tüzelőanyagot vesz fel vagy ad le.

A tüzelőanyag-tartály szintjének két leolvasás közötti összesített változása jelenti az adott időszak tüzelőanyag-fogyasztását.

Az időszak a két kikötés közötti időszakot vagy a kikötőben töltött időt jelenti. Az adott időszak alatt felhasznált tüzelőanyag tekintetében meg kell határozni a tüzelőanyag típusát és kéntartalmát.

A tüzelőanyag-tartályok leolvasása megfelelő módszerekkel, így automatikus rendszerekkel, hangmérésekkel és merülő mérőszalaggal végezhető. A tartály hangmérésének módszerét és annak bizonytalanságát a 6. cikkben említett monitorozási terv határozza meg.

Ha a társaság a felvett vagy a tüzelőanyag-tartályokban maradó tüzelőanyag mennyiségét térfogategységben (literben) határozza meg, akkor ezt a mennyiséget a tüzelőanyag-sűrűség tényleges értékeinek alkalmazásával tömeggé kell átalakítania. A társaság a tényleges sűrűséget az alábbiak egyikével határozza meg:

- (a) fedélzeti mérőrendszerek;
- (b) a tüzelőanyag-szállító által a tüzelőanyag-feltöltéskor mért és a számlára vagy a szállítólevélre feljegyzett sűrűség.

A tényleges sűrűséget kg/literben kell kifejezni és a méréskor fennálló tényleges hőmérsékleten kell meghatározni. Azokban az esetekben, amikor a sűrűség tényleges értékei nem állnak rendelkezésre, a hitelesítő jóváhagyása után az adott tüzelőanyag-típus átlagos sűrűsége vehető figyelembe.

### 3. C. módszer: A vonatkozó tüzelőanyag-égetési folyamatok áramlásmérővel történő ellenőrzése

Ez a módszer a fedélzeti tüzelőanyag-áramlás mérésével történik. A kibocsátó forrásokhoz kapcsolt áramlásmérők adatait összesíteni kell egy adott időszak tüzelőanyag-fogyasztásának meghatározásához.

Az időszak a két kikötés közötti időszakot vagy a kikötőben töltött időt jelenti. Az adott időszak alatt felhasznált tüzelőanyag tekintetében nyomon kell követni a tüzelőanyag típusát és kéntartalmát.

Az alkalmazott kalibrációs módszereket és a használt áramlásmérőkhöz kapcsolódó bizonytalanságot a 6. cikkben említett monitorozási terv határozza meg.

Ha társaság a felhasznált tüzelőanyag mennyiségét térfogategységben (literben) határozza meg, akkor ezt a mennyiséget a tüzelőanyag-sűrűség tényleges értékeinek alkalmazásával tömeggé kell átalakítania. A társaság a tényleges sűrűséget az alábbiak egyikével határozza meg:

- (a) fedélzeti mérőrendszerek;

- (b) a tüzelőanyag-szállító által a tüzelőanyag-feltöltéskor mért és a számlára vagy a szállítólevélre feljegyzett sűrűség.

A tényleges sűrűséget kg/literben kell kifejezni és a méréskor fennálló tényleges hőmérsékleten kell meghatározni. Azokban az esetekben, amikor a sűrűség tényleges értékei nem állnak rendelkezésre, a hitelesítő jóváhagyása után az adott tüzelőanyag-típus átlagos sűrűsége vehető figyelembe.

4. D. módszer: Közvetlen kibocsátásmérés

Közvetlen kibocsátásmérések alkalmazhatók az e rendelet hatálya alá tartozó utak és egy uniós tagállam joghatósága alá tartozó kikötőben történő kibocsátások esetében. A szén-dioxid-kibocsátás tartalmazza a főgépek, segédgépek, kazánok és semlegesgáz-generátorok által kibocsátott szén-dioxidot. Azon hajók esetén, amelyekre vonatkozóan a jelentés ezen a módszeren alapul, a tüzelőanyag-fogyasztás kiszámítása a mért szén-dioxid-kibocsátás és az adott tüzelőanyag vonatkozó kibocsátási tényezője felhasználásával történik.

E módszer alapja az égéstermék kibocsátó kürtőben (kémény) történő szén-dioxid-kibocsátás áramlásának meghatározása az égéstermék szén-dioxid koncentrációjának és az égéstermék áramlásának szorzataként.

Az alkalmazott kalibrációs módszereket és a használt eszközökhöz kapcsolódó bizonytalanságot a 6. cikkben említett monitorozási terv határozza meg.

## **II. MELLÉKLET**

### **Az éghajlattal kapcsolatos egyéb információk monitorozása**

#### **A. - Utankénti alapú monitorozás (9. cikk)**

Az éghajlattal kapcsolatos egyéb információk utankénti alapú monitorozása érdekében (9. cikk) a társaságok tiszteletben tartják az alábbi szabályokat:

Az indulás és az érkezés napját és időpontját a greenwichi középítő alkalmazásával kell megadni. A tengeren töltött időt a kikötőből történő elindulásra és az oda történő megérkezésre vonatkozó információk alapján kell kiszámítani, ami nem tartalmazhatja a horgonyzást.

A megtett út lehet az indulási és az érkezési kikötő közötti legrövidebb út távolsága, vagy a ténylegesen megtett távolság. Az indulási és az érkezési kikötő közötti legrövidebb út távolságának használata esetén konzervatív kiigazítási tényezőt kell figyelembe venni annak biztosítása érdekében, hogy a megtett távolságot ne becsüljék alá jelentősen. Az alkalmazott távolságszámítást, valamint – szükség esetén – az alkalmazott korrekciós tényezőt a 6. cikkben említett monitorozási terv határozza meg. A megtett távolságot tengeri mérföldben kell kifejezni.

Személyszállító hajók esetén a szállított rakomány kifejezésére az utasok számát kell figyelembe venni. Minden további hajókatégória esetén a szállított rakomány mennyiségét metrikus tonnában és köbméterben kell meghatározni.

A fuvarozási tevékenységet a megtett távolság és a szállított rakomány mennyiségének szorzataként kell meghatározni.

#### **B. - Éves alapú monitorozás (10. cikk)**

Az éghajlattal kapcsolatos egyéb információk éves alapú monitorozása érdekében a társaságok tiszteletben tartják az alábbi szabályokat:

A 10. cikk szerint nyomon követendő értékeket az adott utankénti adatok összegzésével kell meghatározni.

Az átlagos energiahatékonyságot legalább az alábbi négy mutató használatával kell nyomon követni: az adott távolságra eső tüzelőanyag-fogyasztás, a fuvarozási tevékenységre eső tüzelőanyag-fogyasztás, az adott távolságra eső szén-dioxid-kibocsátás és a fuvarozási tevékenységre eső szén-dioxid-kibocsátás, amelyeket a következők szerint kell kiszámítani:

adott távolságra eső tüzelőanyag-fogyasztás = éves összes tüzelőanyag-fogyasztás / megtett összes távolság

fuvarozási tevékenységre eső tüzelőanyag-fogyasztás = éves összes tüzelőanyag-fogyasztás / összes fuvarozási tevékenység

adott távolságra eső szén-dioxid-kibocsátás = éves összes szén-dioxid-kibocsátás / összes megtett távolság

fuvarozási tevékenységre eső szén-dioxid-kibocsátás = éves összes szén-dioxid-kibocsátás /  
összes fuvarozási tevékenység

## PÉNZÜGYI KIMUTATÁS

### **1. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS FŐBB ADATAI**

- 1.1. A javaslat/kezdeményezés címe
- 1.2. A tevékenységalapú irányítás /tevékenységalapú költségvetés-tervezés keretébe tartozó érintett szakpolitikai terület(ek)
- 1.3. A javaslat/kezdeményezés típusa
- 1.4. Célkitűzések
- 1.5. A javaslat/kezdeményezés indoklása
- 1.6. Az intézkedés és a pénzügyi hatás időtartama
- 1.7. Tervezett irányítási módszer(ek)

### **2. IRÁNYÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK**

- 2.1. A monitorozásra és a jelentésre vonatkozó rendelkezések
- 2.2. Irányítási és kontrollrendszer
- 2.3. A csalások és a szabálytalanságok megelőzésre vonatkozó intézkedések

### **3. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS BECSÜLT PÉNZÜGYI HATÁSA**

- 3.1. A többéves pénzügyi keret mely fejezetét/fejezeteit és a költségvetés mely kiadási tételét/tételeit érintik a kiadások?
- 3.2. A kiadásokra gyakorolt becsült hatás
  - 3.2.1. *A kiadásokra gyakorolt becsült hatás összegzése*
  - 3.2.2. *Az operatív előirányzatokra gyakorolt becsült hatás*
  - 3.2.3. *Az igazgatási előirányzatokra gyakorolt becsült hatás*
  - 3.2.4. *A jelenlegi többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség*
  - 3.2.5. *Harmadik felek részvétele a finanszírozásban*
- 3.3. A bevételre gyakorolt becsült pénzügyi hatás



## PÉNZÜGYI KIMUTATÁS

### 1. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS FŐBB ADATAI

#### 1.1. A javaslat/kezdeméyzés címe

A tengeri szállításból eredő szén-dioxid-kibocsátások monitorozásáról, jelentéséről és ellenőrzéséről szóló európai parlamenti és tanácsi rendelet.

#### 1.2. A tevékenységalapú irányítás/tevékenységalapú költségvetés-tervezés keretébe tartozó érintett szakpolitikai terület(ek)<sup>30</sup>

34. sz. szakpolitikai terület = „Éghajlatpolitika”

#### 1.3. A javaslat/kezdeméyzés típusa

A javaslat/kezdeméyzés új intézkedésre irányul

A javaslat/kezdeméyzés kísérleti projektet/előkészítő intézkedést követő új intézkedésre<sup>31</sup> irányul

A javaslat/kezdeméyzés jelenlegi intézkedés meghosszabbítására irányul

A javaslat/kezdeméyzés új intézkedésnek megfelelően módosított intézkedésre irányul

#### 1.4. Célkitűzések

##### 1.4.1. A javaslat/kezdeméyzés által érintett többéves bizottsági stratégiai célkitűzések

Az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását az 1990-es szinthez képest legalább 20, kedvező feltételek esetén 30 %-kal szükséges csökkenteni; a megújuló energiaforrások arányát 20 %-ra kell növelnünk a teljes energiafogyasztásban, és az energiahatékonyság 20 %-kal történő növelése is szükséges.

##### 1.4.2. Konkrét célkitűzés(ek) és a tevékenységalapú irányítás/tevékenységalapú költségvetés-tervezés keretébe tartozó érintett tevékenység(ek)

###### 1. sz. konkrét célkitűzés

Uniós szintű éghajlat-politika útján történő hozzájárulás ahhoz a hosszú távú célkitűzéshez, amely stabilizálja az üvegházhatást okozó gázok koncentrációját a légkörben, és ezzel meggátolja az éghajlati rendszerre gyakorolt káros, emberi eredetű hatást.

<sup>30</sup> Tevékenységalapú irányítás: ABM (Activity Based Management), tevékenységalapú költségvetés-tervezés: ABB (Activity Based Budgeting).

<sup>31</sup> A költségvetési rendelet 49. cikke (6) bekezdésének a) vagy b) pontja szerint.

A tevékenységalapú irányítás/tevékenységalapú költségvetés-tervezés keretébe tartozó érintett tevékenység(ek)

34 02 sz. ABB-kód: Uniós és nemzetközi szintű éghajlat-politika

2. sz. konkrét célkitűzés

Ambiciózus nemzetközi szintű éghajlat-politika kialakítása azon hosszú távú célkitűzés érdekében, amely stabilizálja az üvegházhatást okozó gázok koncentrációját a légkörben, és ezzel meggátolja az éghajlati rendszerre gyakorolt káros, emberi eredetű hatást.

A tevékenységalapú irányítás/tevékenységalapú költségvetés-tervezés keretébe tartozó érintett tevékenység(ek)

34 02 sz. ABB-kód: Uniós és nemzetközi szintű éghajlat-politika

**1.4.3. Várható eredmény(ek) és hatás(ok)**

*Tüntesse fel, milyen hatásokat gyakorolhat a javaslat/kezdeményezés a kedvezményezettek/célcsoportokra.*

A hajókból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátások monitorozási, jelentési és ellenőrzési rendszerének megvalósítása olyan adatokkal szolgálna ezekről a kibocsátásokról, amelyek jelenleg a megfelelő jelentési előírások hiányában csak becslés útján állnak rendelkezésre. Az ilyen kibocsátások valamint a tüzelőanyag-fogyasztásra és a hajók hatékonyságára vonatkozó mutatók monitorozása és jelentése várhatóan feltárná a tengeri szállítási ágazatban a kapcsolódó tüzelőanyag-költségeket és a fejlesztési lehetőségeket.

A hatásvizsgálat szerint a kibocsátás-csökkentések és a tüzelőanyag-megtakarítások várt mértéke 2 % lenne a szabályozás nélküli helyzethez képest. Ez az ágazat számára 2030-ban akár évi 1,2 milliárd EUR nettó költségmegtakarítást jelentene a csökkenő tüzelőanyag-kiadások következtében.

**1.4.4. Eredmény- és hatásmutatók**

*Tüntesse fel a javaslat/kezdeményezés megvalósításának monitorozását lehetővé tevő mutatókat.*

A rendeletnek megfelelően a kibocsátásokat nyomon követő és jelentő hajók száma és százalékos aránya az uniós kikötőkbe érkező hajók számával összehasonlítva

Az uniós szintű intézkedések körébe tartozó tengeri szállításból eredő, a hajókon mért éves szén-dioxid-kibocsátás a tüzelőanyag-fogyasztás alapján

**1.5. A javaslat/kezdeményezés indoklása**

**1.5.1. Rövid vagy hosszú távon kielégítendő szükséglet(ek)**

Az Európai Unióhoz kapcsolódó tengeri szállításból származó szén-dioxid- és egyéb üvegházhatásúgáz-kibocsátás pontos mennyisége jelenleg nem ismert, mivel az ilyen kibocsátások monitorozása és erről szóló jelentés nem létezik. A hatásvizsgálat és az érdekelt felekkel folytatott konzultáció megállapította, hogy a tengeri szállításból

származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás monitorozását, jelentését és ellenőrzését (MRV) szolgáló stabil rendszer az előfeltétele bármely piaci alapú intézkedésnek, legyen az uniós szintű, vagy globális.

Az MRV-rendszer első lépésként történő bevezetésével több idő fordítható a kibocsátás-csökkentési célokkal és a piaci alapú intézkedésekkel kapcsolatos vitákra és döntések meghozatalára annak érdekében, hogy e csökkentések a lehető legalacsonyabb költséggel legyenek elérhetők. Ez különösen fontos az IMO keretében zajló globális szintű viták tekintetében.

Egy stabil MRV-rendszer hozzájárul továbbá a piaci akadályok felszámolásához, különösen a hajók hatékonyságával kapcsolatos információhiány tekintetében.

További kifejtés a javaslat indoklásában található.

#### 1.5.2. *Az uniós részvételből adódó többlettérték*

Mivel az átívelő éghajlat-változási kötelezettségvállalások – beleértve a közlekedésről szóló fehér könyvben a tengeri szállítási ágazat számára 2050-re meghatározott kibocsátás-csökkentési célkitűzést – uniós szinten születtek, az MRV-hez szükséges szabályok ugyanezen a szinten történő kialakítása hatékonynak tekinthető. Ez a jogi keret biztosítja továbbá a hatékonyságot azáltal, hogy harmonizált MRV-t alkalmaz a különböző tagállamok kikötői közötti hajóutakra, amelyek az uniós tagállamok kikötői érkezéseinek körülbelül 90 %-át teszik ki. Ezen felül az uniós szintű fellépés megelőzheti a verseny torzulását a belső piacon azáltal, hogy egyenlő környezetvédelmi megszorításokat alkalmaz az uniós kikötőkbe érkező hajókra.

#### 1.5.3. *Hasonló korábbi tapasztalatok tanulsága*

A más ágazatokban az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentése érdekében tett intézkedések – nevezetesen az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer, amely a világ legnagyobb abszolút összkvótás kereskedési rendszere – igazolják azt, hogy szükség van a kibocsátások monitorozásának, jelentésének és ellenőrzésének megalapozott rendszerére. A cél annak biztosítása, hogy egy közös értelmezés egyenlően határozza meg egy létesítmény vagy egy üzemeltető által kibocsátott egy tonna szén-dioxid fogalmát.

#### 1.5.4. *Egyéb pénzügyi eszközökkel való összeegyeztethetőség és lehetséges szinergia*

Bár a javaslat tengeri szállítási ágazatra vonatkozó MRV-szabályai teljes mértékben figyelembe veszik e szállítási mód egyedi szempontjait, az alapvető monitorozási és jelentési módszer megfelel az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer körében használt MRV-vel.

Ennek lehetővé kell tennie a különböző ágazatok és szállítási módok kibocsátás-csökkentési erőfeszítéseinek összehasonlítását.

## 1.6. Az intézkedés és a pénzügyi hatás időtartama

- A javaslat/kezdeményezés **határozott időtartamra** vonatkozik
- A javaslat/kezdeményezés időtartama: ÉÉÉÉ [HH/NN]-tól/től ÉÉÉÉ [HH/NN]-ig
  - Pénzügyi hatás: ÉÉÉÉ-tól/-tól ÉÉÉÉ-ig
- X A javaslat/kezdeményezés **határozatlan időtartamra** vonatkozik
- Beindítási időszak: 2016-tól 2017-ig
  - azt követően: rendes ütem 2018-tól.

## 1.7. Tervezett irányítási módszer(ek)<sup>32</sup>

- X Centralizált irányítás közvetlenül a Bizottság által
- Centralizált irányítás közvetetten a következőknek történő hatáskör-átruházással:
- végrehajtó ügynökségek
  - a Községek által létrehozott szervek<sup>33</sup>
  - tagállami közigazgatási/közfeladatot ellátó szervek
  - az Európai Unióról szóló szerződés V. címe értelmében külön intézkedések végrehajtásával megbízott, a költségvetési rendelet 49. cikke szerinti vonatkozó jogalapot megteremtő jogi aktusban meghatározott személyek
- Megosztott irányítás** a tagállamokkal
- Decentralizált irányítás** harmadik országokkal
- Nemzetközi szervezetekkel **közös irányítás (nevezze meg)**

*Egynél több irányítási módszer feltüntetése esetén kérjük, adjon részletes felvilágosítást a „Megjegyzések” rovatban.*

### Megjegyzések

A javasolt MRV-rendszer megvalósításához szükséges, költségvetési vonzatokkal bíró intézkedések kizárólagosan informatikai eszközök fejlesztéséhez kapcsolódnak, pontosabban az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség által működtetett fennálló eszközök kibővítéséhez, beleértve az adminisztratív költségeket is. Ennek az egyszeri projektnek a költségvetését a Bizottság biztosítja az Éghajlatpolitikai Főigazgatóság 34 02 01 költségvetési tételén.

<sup>32</sup> Az egyes módszerek ismertetése, valamint a költségvetési rendeletben szereplő megfelelő hivatkozások megtalálhatók a BudgWeb honlapján: [http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag\\_en.html](http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html)

<sup>33</sup> A költségvetési rendelet 185. cikkében említett szervek.

Az EMSA lehetséges részvétele az ügynökség vonatkozó kiegészítő feladatától függ, amelyet az EMSA Igazgatótanácsának kell kezdeményezni.

Az eszköz magasan automatizált jellegének köszönhetően annak működtetését a későbbiekben várhatóan az EMSA fennálló személyi állománya tudja biztosítani.

## 2. IRÁNYÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK

### 2.1. A monitorozásra és a jelentésre vonatkozó rendelkezések

A Bizottság a munka előrehaladásának figyelemmel kísérése érdekében rendszeres találkozókat szervez a szükséges informatikai eszköz fejlesztését végző tanácsadókkal (az EMSA által működtetett fennálló THETIS rendszer kibővítése).

### 2.2. Irányítási és kontrollrendszer

#### 2.2.1. Felismert kockázat(ok)

A javaslatához nem kapcsolódnak olyan költségvetési kockázatok, amelyek a szokásos uniós költségvetés-ellenőrzési kereteken túl további intézkedéseket tennének szükségessé.

#### 2.2.2. Tervezett ellenőrzési mód(ok)

Egyedi ellenőrzési módszerekre nincs szükség, adott esetben a szokásos mechanizmusokat kell alkalmazni.

#### 2.2.3. Az ellenőrzések költsége és haszna és a megfelelési problémák várható aránya

A kilátásba helyezett szokásos mechanizmusok várhatóan nem járnak további költségekkel. A szokásos ellenőrzések mellett nem várható meg nem felelés.

### 2.3. A csalások és a szabálytalanságok megelőzésre vonatkozó intézkedések

Tüntesse fel a meglévő vagy tervezett megelőző és védintézkedéseket.

Nincs szükség speciális intézkedésre. A szokásos szerződési és beszerzési kereteket kell alkalmazni.

## 3. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS BECSÜLT PÉNZÜGYI HATÁSA

### 3.1. A többéves pénzügyi keret mely fejezetét/fejezeteit és a költségvetés mely kiadási tételét/tételeit érintik a kiadások?

- Jelenlegi költségvetési tételek

A többéves pénzügyi keret fejezetei, azon belül pedig a költségvetési tételek sorrendjében.

A többéves pénzügyi keret fejezete	Költségvetési tétel	Kiadás típusa	Hozzájárulás			
	Szám: [Megnevezés.....]	diff./nem diff. ( <sup>34</sup> )	EFTA- országoktól <sup>35</sup>	tagjelölt országoktól	harmadik országoktól	a költségveté si rendelet

<sup>34</sup> Differenciált/nem differenciált előirányzat .

	.....]			36		18. cikke (1) bekezdé sének aa) pontja értelmében
2	34 02 01 [az EU üvegházhatásúgáz- kibocsátásainak csökkentése]	diff.	NEM	NEM	NEM	NEM

- Létrehozandó új költségvetési tételek

A többéves pénzügyi keret fejezetei, azon belül pedig a költségvetési tételek sorrendjében.

A többéves pénzügyi keret fejezete	Költségvetési tétel	Kiadás típusa	Hozzájárulás			
	Szám: [Fejezet..... .....]	diff./nem diff.	EFTA- országoktól	tagjelölt országoktól	harmadik országoktól	a költségve tési rendelet 18. cikke (1) bekezdés ének aa) pontja értelmébe n
[XX.YY.YY.YY.]		IGEN/NE M	IGEN/N EM	IGEN/N EM	IGEN /NEM	

<sup>35</sup>

EFTA: Európai Szabadkereskedelmi Társulás.

<sup>36</sup>

Tagjelölt országok és adott esetben a nyugat-balkáni potenciális tagjelölt országok.

### 3.2. A kiadásokra gyakorolt becsült hatás

Ezt a részt az igazgatási jellegű költségvetési adatok táblázatában (a pénzügyi kimutatás mellékletében található második dokumentum) kell kitölteni, és a szolgálatközi konzultációhoz fel kell tölteni a CISNET-re.

#### 3.2.1. A kiadásokra gyakorolt becsült hatás összegzése

millió EUR (három tizedesjegyig)

A többéves pénzügyi keret fejezete:	2	A természeti erőforrások megőrzése és kezelése
-------------------------------------	---	--

FŐIGAZGATÓSÁG: ÉGHAJLATPOLITIKAI			2016	2017	N+2. év	N+3. év	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető			ÖSSZESEN:
• Operatív előirányzatok										
34 02 01	Kötelezettségvállalások	(1)	0.500							0.500
	Kifizetések	(2)	0.200	0.300						0.500
Költségvetési tétel száma	Kötelezettségvállalások	(1a)								
	Kifizetések	(2a)								
Bizonyos egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási előirányzatok <sup>37</sup>										

<sup>37</sup> Technikai és/vagy igazgatási segítségnyújtás, valamint uniós programok és/vagy intézkedések végrehajtásához biztosított támogatási kiadások (korábban: BA-tételek), közvetett kutatás, közvetlen kutatás.



Költségvetési tétel száma		(3)								
Az Éghajlatpolitikai Főigazgatósághoz tartozó előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalások	= 1 + 1a + 3	0.500							0.500
	Kifizetések	= 2 + 2 a +3	0.200	0.300						<b>0.500</b>

• Operatív előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalások	(4)	0.500							<b>0.500</b>
	Kifizetések	(5)	0.200	0.300						<b>0.500</b>
• Bizonyos egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási előirányzatok ÖSSZESEN		(6)								
A többéves pénzügyi keret 2. <b>FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN</b>	Kötelezettségvállalások	=4+ 6	0.500							<b>0.500</b>
	Kifizetések	=5+ 6	0.200	0.300						<b>0.500</b>

**Amennyiben a javaslat/kezdeményezés több fejezetet is érint:**

• Operatív előirányzatok ÖSSZESEN	Kötelezettségvállalások	(4)								
	Kifizetések	(5)								
• Bizonyos egyedi programok keretéből finanszírozott igazgatási előirányzatok ÖSSZESEN		(6)								
A többéves pénzügyi keret <b>1–4. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN</b> (Referenciaösszeg)	Kötelezettségvállalások	=4+ 6								
	Kifizetések	=5+ 6								

<b>A többéves pénzügyi keret fejezete</b>	<b>5</b>	„Igazgatási kiadások”
---	----------	-----------------------

millió EUR (három tizedesjegyig)

		N. év	N+1. év	N+2. év	N+3. év	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető			ÖSSZESEN:
FŐIGAZGATÓSÁG: <.....>									
• Humánerőforrás									
• Egyéb igazgatási kiadások									
<...> Főigazgatóság ÖSSZESEN	Előirányzatok								

<b>A többéves pénzügyi keret 5. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN</b>	(Összes kötelezettségvállalási előirányzat = Összes kifizetési előirányzat)								
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

millió EUR (három tizedesjegyig)

		2016	2017	N+2. év	N+3. év	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető			ÖSSZESEN
<b>A többéves pénzügyi keret 1–5. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN</b>	Kötelezettségvállalások	0.500							
	Kifizetések	0.200	0.300						

3.2.2. Az operatív előirányzatokra gyakorolt becsült hatás

- A javaslat/kezdeményezés nem vonja maga után operatív előirányzatok felhasználását
- A javaslat/kezdeményezés az alábbi operatív előirányzatok felhasználását vonja maga után:

Kötelezettségvállalási előirányzatok, millió EUR (három tizedesjegyre)

Tüntesse fel a célkitűzéseket és teljesítéseket			N. év	N+1. év	N+2. év	N+3. év	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkel bővíthető										ÖSSZESEN			
	TELJESÍTÉSEK																			
	↓	Típus <sup>38</sup>	Átlagos költség	Szám:	Költség	Szám:	Költség	Szám:	Költség	Szám:	Költség	Szám:	Költség	Szám:	Költség	Szám:	Költség	Szám:	Költség	Összesen
1. KONKRÉT CÉLKITŰZÉS <sup>39</sup>																				
- Teljesítés																				
- Teljesítés																				
- Teljesítés																				
1. konkrét célkitűzés részösszege																				
2. KONKRÉT CÉLKITŰZÉS																				
- Teljesítés																				
2. konkrét célkitűzés részösszege																				

<sup>38</sup> A teljesítés a nyújtandó termékekre és szolgáltatásokra vonatkozik (pl. finanszírozott diákcserék száma, épített utak hossza kilométerben stb.).

<sup>39</sup> Az 1.4.2. szakaszban („Konkrét célkitűzések...”) feltüntetett célkitűzés.

ÖSSZKÖLTSÉG																
-------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

### 3.2.3. Az igazgatási előirányzatokra gyakorolt becsült hatás

#### 3.2.3.1. Összegzés

- A javaslat/kezdeményezés nem vonja maga után igazgatási előirányzatok felhasználását.
- A javaslat/kezdeményezés az alábbi igazgatási előirányzatok felhasználását vonja maga után:

millió EUR (három tizedesjegyre)

	N. év <sup>40</sup>	N+1. év	N+2. év	N+3. év	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekké bővíthető			ÖSSZES EN
--	------------------------	------------	------------	------------	---	--	--	-----------

<b>A többéves pénzügyi keret 5. FEJEZETE</b>								
Humán erőforrás								
Egyéb igazgatási kiadások								
<b>A többéves pénzügyi keret 5. FEJEZETÉNEK részösszege</b>								

<b>A többéves pénzügyi keret 5. FEJEZETÉBE<sup>41</sup> bele nem tartozó előirányzatok</b>								
Humán erőforrás								
Egyéb igazgatási kiadások								
<b>A többéves pénzügyi keret 5. FEJEZETÉBE bele nem tartozó előirányzatok részösszege</b>								

<b>ÖSSZESEN</b>								
-----------------	--	--	--	--	--	--	--	--

A szükséges igazgatási előirányzatoknak az adott főigazgatóság rendelkezésére álló, az intézkedés irányításához rendelt és/vagy a főigazgatóságon belül átcsoportosított előirányzatokkal kell eleget tenni. A források adott esetben a költségvetési

<sup>40</sup> Az N. év a javaslat/kezdeményezés végrehajtásának első éve.

<sup>41</sup> Technikai és/vagy igazgatási segítségnyújtás, valamint uniós programok és/vagy intézkedések végrehajtásához biztosított támogatási kiadások (korábban: BA-tételek), közvetett kutatás, közvetlen kutatás.

korlátok betartása mellett kiegészíthetők az éves elosztási eljárás keretében az irányító főigazgatósághoz rendelt további juttatásokkal.

### 3.2.3.2. Becsült humánerőforrás-szükségletek

- A javaslat/kezdeményezés nem igényel humánerőforrást.
- A javaslat/kezdeményezés az alábbi humánerőforrás-igénnyel jár:

*A becsléseket teljes munkaidős egyenértékben kell kifejezni*

	N. év	N+1. év	N+2. év	N+3. év	A táblázat a hatás időtartamán ak megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető		
<b>A létszámtervben szereplő álláshelyek (tisztviselői és ideiglenes alkalmazotti álláshelyek)</b>							
XX 01 01 01 (a központban és a bizottsági képviselőleteken)							
XX 01 01 02 (a küldöttségeknél)							
XX 01 05 01 (közvetett kutatás)							
10 01 05 01 (közvetlen kutatás)							
<b>• Külső személyi állomány teljes munkaidős egyenértékben (FTE) kifejezve</b> <sup>42</sup>							
XX 01 02 01 (AC, INT, END a teljes keretből)							
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT és JED a küldöttségeknél)							
XX 01 04 yy <sup>43</sup>	- a központban						
	- a küldöttségeknél						
XX 01 05 02 (AC, END, INT közvetett kutatásban)							
10 01 05 02 (AC, END, INT közvetlen kutatásban)							
Egyéb költségvetési tételek (kérjük megnevezni)							
<b>ÖSSZESEN</b>							

XX az érintett szakpolitikai terület vagy költségvetési cím.

A humánerőforrás-igényeknek az adott főigazgatóság rendelkezésére álló, az intézkedés irányításához rendelt személyzettel és/vagy az adott főigazgatóságon belüli személyzetátcsoportosítással kell eleget tenni. A források adott esetben a költségvetési korlátok betartása mellett kiegészíthetők az éves elosztási eljárás keretében az irányító főigazgatósághoz rendelt további juttatásokkal.

Az elvégzendő feladatok leírása:

Tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak	
Külső személyzet	

<sup>42</sup> AC=szerződéses alkalmazott; AL=helyi alkalmazott; END=kirendelt nemzeti szakértő; INT=átmeneti alkalmazott; JED=küldöttségi pályakezdő szakértő.

<sup>43</sup> Tevékenység alapú irányítás: ABM (Activity Based Management), tevékenység alapú költségvetés-tervezés: ABB (Activity Based Budgeting).

### 3.2.4. A jelenlegi többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség

- A javaslat/kezdeményezés összeegyeztethető a jelenlegi többéves pénzügyi kerettel.
- A javaslat/kezdeményezés miatt szükséges a többéves pénzügyi keret vonatkozó fejezetének átprogramozása.

Fejtse ki, miként kell átprogramozni a pénzügyi keret: tüntesse fel az érintett költségvetési tételeket és a megfelelő összegeket.

[...]

- A javaslat/kezdeményezés miatt szükség van a rugalmassági eszköz alkalmazására vagy a többéves pénzügyi keret felülvizsgálatára<sup>44</sup>

Fejtse ki a szükségleteket: tüntesse fel az érintett fejezeteket és költségvetési tételeket és a megfelelő összegeket.

[...]

### 3.2.5. Harmadik felek részvétele a finanszírozásban

- A javaslat/kezdeményezés nem irányoz elő harmadik felek általi társfinanszírozást.
- A javaslat/kezdeményezés az alábbi becsült társfinanszírozást irányozza elő:

előirányzatok, millió EUR (három tizedesjegyre)

	N. év	N+1. év	N+2. év	N+3. év	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekké bővíthető			Összesen
Tüntesse fel a társfinanszírozó szervet								
Társfinanszírozott előirányzatok ÖSSZESEN								

<sup>44</sup> Lásd az intézményközi megállapodás 19. és 24. pontját.



### 3.3. A bevételre gyakorolt becsült pénzügyi hatás

- A javaslatnak/kezdeménnyezésnek nincs pénzügyi hatása a bevételre.
- A javaslatnak/kezdeménnyezésnek van pénzügyi hatása – a bevételre gyakorolt hatása a következő:
  - a javaslat a saját forrásokra gyakorol hatást
  - a javaslat az egyéb bevételekre gyakorol hatást

millió EUR (három tizedesjegyig)

Bevételi költségvetési tétel:	Az aktuális költségvetési évben rendelkezésre álló előirányzatok	A javaslat/kezdeménnyezés hatása <sup>45</sup>					A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető		
		N. év	N+1. év	N+2. év	N+3. év				
... jogcímcsoport									

Az egyéb címzett bevételek esetében tüntesse fel az érintett kiadáshoz tartozó költségvetési tétel(ek)e)t.

[...]

Ismertesse a bevételre gyakorolt hatás számításának módszerét.

[...]

<sup>45</sup> A tradicionális saját források (vámok, cukorilletékek) tekintetében nettó összegeket, vagyis a 25 %-kal (beszedési költségek) csökkentett bruttó összegeket kell megadni.