



EURÓPAI PARLAMENT

2009 - 2014

Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság

2013/0224(COD)

8.11.2013

*****I**

JELENTÉSTERVEZET

a tengeri szállításból eredő szén-dioxid-kibocsátások monitorozásáról,
jelentéséről és ellenőrzéséről, valamint az 525/2013/EU rendelet módosításáról
szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatról
(COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság

Előadó: Theodoros Skylakakis

Az eljárások jelölései

- * Konzultációs eljárás
- *** Egyetértési eljárás
- ***I Rendes jogalkotási eljárás (első olvasat)
- ***II Rendes jogalkotási eljárás (második olvasat)
- ***III Rendes jogalkotási eljárás (harmadik olvasat)

(Az eljárás típusa a jogszabálytervezetben javasolt jogalaptól függ.)

A jogalkotási aktus tervezetének módosításai

A Parlament kéthasábos módosításai

A törlést ***félkövér dőlt*** betűk jelzik a baloldali hasáb szövegében. A szövegváltoztatást t ***félkövér dőlt*** betűk jelzik mindkét hasáb szövegében. Az új szöveget ***félkövér dőlt*** betűk jelzik a jobb oldali hasáb szövegében.

A módosítások fejlécének első és második sora a vizsgált jogalkotási aktus tervezetének érintett szakaszára utal. Ha a módosítás már létező – a jogalkotási aktus tervezetével módosítani kívánt – jogalkotási aktusra vonatkozik, a fejléc egy harmadik és egy negyedik sort is tartalmaz, amelyek a létező jogalkotási aktusra és annak érintett rendelkezésére utalnak.

A Parlament módosításai konszolidált szöveg formájában

Az új szövegrészeket ***félkövér dőlt*** betűk jelzik. A törölt szövegrészeket a **■** jel jelzi vagy azok át vannak húzva (például: „~~ABCD~~”). A szövegváltoztatást a helyettesítendő szöveg törlésével vagy áthúzásával és a helyébe lépő új szöveg ***félkövér dőlt*** szedésével jelzik.

Ettől eltérően a szolgálatok által a végleges szöveg kialakítása érdekében bevezetett, kimondottan technikai jellegű módosításokat nem kell jelölni.

TARTALOM

	Oldal
AZ EURÓPAI PARLAMENT JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZETE.....	5
INDOKOLÁS	41

AZ EURÓPAI PARLAMENT JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZETE

**a tengeri szállításból eredő szén-dioxid-kibocsátások monitorozásáról, jelentéséről és ellenőrzéséről, valamint az 525/2013/EU rendelet módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatról
(COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))**

(Rendes jogalkotási eljárás: első olvasat)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottságnak a Parlamenthez és a Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2013)0480),
 - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (2) bekezdésére és 192. cikkének (1) bekezdésére, amelyek alapján a Bizottság javaslatát benyújtotta a Parlamenthez (C7–0201/2013),
 - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (3) bekezdésére,
 - tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság ...-i véleményére¹,
 - tekintettel a Régiók Bizottsága ...-i véleményére²,
 - tekintettel eljárási szabályzata 55. cikkére,
 - tekintettel a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság jelentésére és az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság, valamint a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság véleményére (A7-0000/2013),
1. elfogadja első olvasatban az alábbi álláspontot;
 2. felkéri a Bizottságot, hogy utalja az ügyet újból a Parlamenthez, ha javaslatát lényegesen módosítani kívánja vagy helyébe másik szöveget szándékozik léptetni;
 3. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a nemzeti parlamenteknek.

¹ HL C... /A Hivatalos Lapban még nem tették közzé.

² HL C... /A Hivatalos Lapban még nem tették közzé.

Módosítás 1

Rendeletre irányuló javaslat 1 cím

A Bizottság által javasolt szöveg

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)

Módosítás

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A
TANÁCS RENDELETE

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

(EGT-vonatkozású szöveg)

Or. en

Módosítás 2

Rendeletre irányuló javaslat 1 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

***(1a) A tengeri közlekedés a szén-dioxid-
kibocsátás, illetve más anyagok – köztük a
nitrogén-oxidok (NO_x), a kén-oxidok
(SO_x), a metán (CH₄), a por és a
feketeszén – kibocsátása hatással bír a
világ éghajlatára és a levegő minőségére.***

Or. en

Módosítás 3

Rendeletre irányuló javaslat 1 b preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1b) Mivel az e hatásra vonatkozó tudományos ismeretek köre gyorsan bővül, e rendelet keretében rendszeres időközönként újra kell értékelni a tengeri közlekedés által az éghajlatra gyakorolt, nem szén-dioxid okozta hatását. A Bizottság – az értékelése alapján és tekintettel a nem CO₂ által okozott kibocsátásokra vonatkozó átfogó megközelítésről szóló, 2011. szeptember 14-i európai parlamenti állásfoglalásra – az említett kibocsátások csökkentése érdekében elemzi a szakpolitikákra és intézkedésekre gyakorolt hatásokat.

Or. en

Módosítás 4

Rendeletre irányuló javaslat 1 c preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1c) A Bizottságnak az üvegházhatású gázok és légszennyező anyagok kibocsátását eredményező és az e rendeletben nem szereplő egyéb tevékenységek – azaz a halászhajók általi hűtőhasználat –, valamint az üzemanyagok és ömlesztett áruk be- és kirakodásához kapcsolódó párolgási kibocsátások (pl. illékony szerves vegyületek, por) kezelésére irányuló intézkedéseket is meg kell hoznia.

Or. en

Módosítás 5

Rendeletre irányuló javaslat 1 d preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1d) Az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához” című, 2011. évi bizottsági fehér könyv szorgalmazza, hogy 2050-re a tengeri közlekedésből származó kibocsátást 40%-kal (lehetőség szerint 50%-kal) a 2005. évi szint alá kell csökkenteni.

Or. en

Módosítás 6

Rendeletre irányuló javaslat 1 e preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1e) Az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című európai parlamenti állásfoglalás azt szorgalmazza, hogy uniós szinten egységesen 30%-kal csökkentsék a hajózáshoz kapcsolódó szén-dioxid- és szennyezőanyag-kibocsátást, amihez az energiahatékonysági tervezési mutatóról és a hajózási energiahatékonysági gazdálkodási tervről szóló IMO-megállapodások is hozzá fognak járulni.

Or. en

Módosítás 7

Rendeletre irányuló javaslat 3 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) Az IMO által szolgáltatott adatok szerint a működési intézkedések bevezetésével és a rendelkezésre álló technológiák alkalmazásával a hajók energiafogyasztása és szén-dioxid-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.

Módosítás

(3) Az IMO által szolgáltatott adatok szerint a működési intézkedések bevezetésével és a rendelkezésre álló technológiák alkalmazásával a hajók energiafogyasztása és szén-dioxid-kibocsátása **25–75%-kal** csökkenthető lenne; ezen intézkedések jelentős része költséghatékonynak tekinthető – **amelyek akár nettó előnyöket is kínálhatnak az ágazat számára** –, mivel a működési és a beruházási költségek megtérülését a csökkenő tüzelőanyag-költségek biztosítják.

Or. en

Módosítás 8

Rendeletre irányuló javaslat 4 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) A hajózásból származó szén-dioxid-kibocsátás uniós szintű csökkentése érdekében a legjobb lehetőség egy, a hajók tüzelőanyag-fogyasztása alapján kialakított **szén-dioxid-kibocsátását** 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.

Módosítás

(4) A hajózásból származó szén-dioxid-kibocsátás uniós szintű csökkentése érdekében a legjobb lehetőség egy, a hajók tüzelőanyag-fogyasztása alapján kialakított **üvegházhatásúgáz-kibocsátását** érintő, **valamint az ilyen kibocsátásokkal kapcsolatos összesített adatok összegyűjtését célzó** 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.

Or. en

Módosítás 9

Rendeletre irányuló javaslat 6 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(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 **szén-dioxid-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.

Módosítás

(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 **üvegházhatásúgáz-kibocsátásra** vonatkozó megalapozott MRV-rendszer megvalósításával együtt kell alkalmazni, amit egy későbbi szakaszban követhet **új politikai eszközök bevezetése, mégpedig a** kibocsátások beárazása **vagy adó bevezetése**. 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.

Or. en

Módosítás 10

Rendeletre irányuló javaslat 7 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(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*

Módosítás

(7) Az uniós MRV-rendszer bevezetése **némi** kibocsátás-csökkenést is eredményezhet 2030-ig, mivel a rendszer hozzájárulhat a piaci akadályok felszámolásához, különösen azok

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.

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.

Or. en

Módosítás 11

Rendeletre irányuló javaslat 8 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(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

Módosítás

(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 **üvegházhatásúgáz-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

tekintetében, függetlenül attól, hogy milyen lobogó alatt közlekednek.

alkalmazni valamennyi hajó tekintetében, függetlenül attól, hogy milyen lobogó alatt közlekednek.

Or. en

Módosítás 12

Rendeletre irányuló javaslat 11 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(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.

Módosítás

(11) Az uniós MRV-rendszernek az éghajlattal összefüggő egyéb információkat is tartalmaznia kell a kibocsátásra vonatkozó fejlesztések hajtóerőinek további **elemzése érdekében**. 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.

Or. en

Módosítás 13

Rendeletre irányuló javaslat 12 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(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 veszélyeztetné az a célt, hogy a rendszer lefedje a tengeri**

Módosítás

(12) A **hatályos nemzetközi joggal, és különösen a MARPOL-egyezmény VI. mellékletével való összhang biztosítása érdekében az MRV-rendszert csak a 400 bruttó tonnatartalom feletti hajókra kell alkalmazni.**

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 kibocsátásnak 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.

Or. en

Módosítás 14

Rendeletre irányuló javaslat 13 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(13) A hajótulajdonosok és a hajók üzemeltetői adminisztratív terheinek további csökkentése érdekében a monitorozási szabályoknak a széndioxidra, mint a tengeri szállítás által kibocsátott messze legfontosabb üvegházhatású gázra kell összpontosítania, amely az ágazat teljes üvegházhatásúgáz-kibocsátásának csaknem 98 %-át teszi ki.

törölve

Or. en

Módosítás 15

Rendeletre irányuló javaslat 16 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(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.**

Módosítás

(16) Az **MRV-rendszer lehetőséget kínál a hajózási ágazat többi ágazattal összhangban történő szabályozásának biztosításához, ezért elengedhetetlen, hogy az MRV-rendszer a nitrogén-oxid-kibocsátás MARPOL-egyezmény VI. mellékletében is említett nyomon követésére is kiterjedjen, ugyanakkor kerülni kell** a nem kellőképp megbízható és kereskedelmileg nem elérhető mérőberendezések felszerelésének előírását.

Or. en

Módosítás 16

Rendeletre irányuló javaslat 16 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

(16a) **A MARPOL-egyezmény kiterjed az energiahatékonysági tervezési mutató (EEDI) új hajókra való kötelező alkalmazására és a hajózási energiahatékonysági gazdálkodási terveknek (SEEMP) a világ összes flottája tekintetében történő alkalmazására.**

Módosítás

Or. en

Módosítás 17

Rendeletre irányuló javaslat 17 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(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 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.

Módosítás

(17) A hajótulajdonosokra és a hajók üzemeltetőire vonatkozó adminisztratív terhek minimalizálása érdekében a jelentést és a bejelentett információk közzétételét éves alapon kell megszervezni. Az Eurostatról szóló, 2012. szeptember 17-i 2012/504/EU bizottsági határozatnak 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.

Or. en

Módosítás 18

Rendeletre irányuló javaslat 25 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(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 jelentése bizonyos technikai szempontjainak felülvizsgálata, valamint a kibocsátási jelentések ellenőrzése és a hitelesítők akkreditálása további szabályainak meghatározása

Módosítás

(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 ***üvegházhatásúgáz-kibocsátás*** monitorozása és jelentése bizonyos technikai szempontjainak felülvizsgálata, valamint a kibocsátási jelentések ellenőrzése és a hitelesítők akkreditálása további szabályainak

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.

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.

Or. en

Módosítás 19

Rendeletre irányuló javaslat 27 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(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. 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.

Módosítás

(27) A javasolt fellépés célját, nevezetesen a hajókból származó **üvegházhatásúgáz-kibocsátások** monitorozását, jelentését és ellenőrzését az ilyen kibocsátások csökkentését **és az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához” című bizottsági fehér könyvben meghatározott célértékek elérését** 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. 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.

Or. en

Módosítás 20

Rendeletre irányuló javaslat 1 cikk

A Bizottság által javasolt szöveg

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.

Módosítás

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

Or. en

Módosítás 21

Rendeletre irányuló javaslat 2 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(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.

Módosítás

(1) A rendeletet az **400** 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.

Or. en

Módosítás 22

Rendeletre irányuló javaslat 2 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(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.

Módosítás

(2) Ezt a rendeletet nem kell alkalmazni hadihajókra, haditengerészeti segédhajókra, kezdetleges építésű fahajókra, mechanikus meghajtás nélküli hajókra és a nem kereskedelmi célra használt, állami hajókra.

Or. en

Módosítás 23

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

a) „kibocsátás”: a szén-dioxid légkörbe történő kibocsátása a 2. cikkben meghatározott hajók által;

Módosítás

a) „kibocsátás”: a szén-dioxid **és a nitrogén-oxidok** légkörbe történő kibocsátása a 2. cikkben meghatározott hajók által;

Or. en

Módosítás 24

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

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 legénység partraszállása, **szárazdokkolás,**

legénység partraszállása;

hajójavítás, valamint szükséghelyzetben, súlyos vész helyzetben vagy pusztán kedvezőtlen időjárási viszonyok miatti menedékkeresés céljából való kikötés;

Or. en

Módosítás 25

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – g pont

A Bizottság által javasolt szöveg

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;

Módosítás

g) „az éghajlattal kapcsolatos egyéb információk”: a hajók tüzelőanyag-fogyasztására és energiahatékonyságára vonatkozó olyan információk, amelyek lehetővé teszik a kibocsátási tendenciák elemzését és a hajók teljesítményének értékelését;

Or. en

Módosítás 26

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – 1 bekezdés – j pont

A Bizottság által javasolt szöveg

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;***

Módosítás

j) „konzervatív”: egy feltételrendszer meghatározásának olyan módja, amely biztosítja, hogy ne lehessen alulbecsülni az éves kibocsátást vagy túlbecsülni a távolságokat;

Or. en

Módosítás 27

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – k pont

A Bizottság által javasolt szöveg

k) „tonna szén-dioxid”: metrikus tonna szén-dioxid;

Módosítás

törölve

Or. en

Módosítás 28

Rendeletre irányuló javaslat 3 cikk – l a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

la) „kikötőben horgonyzó hajó”: az a hajó, amelyet a berakodás, kirakodás valamint az utasok ki- és beszállása idejére biztonságosan kikötnek vagy lehorgonyoznak a Közösség egyik kikötőjében, beleértve azt az időt is, amelyet nem a rakományhoz kapcsolódó műveletekkel töltenek;

Or. en

Módosítás 29

Rendeletre irányuló javaslat 4 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(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 érkező vagy onnan induló összes út során felhasznált tüzelőanyag

Módosítás

(1) A társaságok minden hajó tekintetében kötelesek a 2–6. bekezdéseknek megfelelően nyomon követni és bejelenteni a **jelentéstételi időszak** során egy tagállam joghatósága alá tartozó valamennyi kikötőn belül és egy tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe érkező vagy onnan induló összes út során felhasznált tüzelőanyag

mennyiségét és fajtáját.

mennyiségét és fajtáját.

Or. en

Módosítás 30

Rendeletre irányuló javaslat 5 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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.

Módosítás

A 4. cikk (1), (2) és (3) bekezdései alapján, az 1. mellékletben meghatározott módszerek bármelyike szerint a társaságok az összes **400** bruttó tonnatartalom feletti hajóik tekintetében meghatározzák a kibocsátásukat és az éghajlat szempontjából fontos egyéb információkat.

Or. en

Módosítás 31

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(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.

Módosítás

(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 **400** bruttó tonnatartalom feletti egyes hajóik tekintetében melyik módszert választották.

Or. en

Módosítás 32

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 3 bekezdés – c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

c) a *hajó fedélzetén található* kibocsátó források leírása, *mint például a főgépek, segédgépek, kazánok és semlegesgáz-generátorok, valamint a felhasznált* tüzelőanyag-típusok;

Módosítás

c) a *következő* kibocsátó források *és az azokhoz kapcsolódó, a hajó fedélzetén található* tüzelőanyag-típusok:

i. főgép(ek)

ii. segédgép(ek)

iii. kazán(ok)

iv. semlegesgáz-generátor(ok);

Or. en

Módosítás 33

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 3 bekezdés – d pont

A Bizottság által javasolt szöveg

d) azon eljárások, rendszerek és felelősségi körök leírása, amelyek arra szolgálnak, hogy az ellenőrzési *évb*en teljes körűen frissítsék a kibocsátó források jegyzékét, és ezáltal gondoskodjanak a hajó kibocsátásának hiánytalan monitorozásáról és jelentéséről;

Módosítás

d) azon eljárások, rendszerek és felelősségi körök leírása, amelyek arra szolgálnak, hogy az ellenőrzési *időszakban* teljes körűen frissítsék a kibocsátó források jegyzékét, és ezáltal gondoskodjanak a hajó kibocsátásának hiánytalan monitorozásáról és jelentéséről;

Or. en

Módosítás 34

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 3 bekezdés – h pont – ii alpont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ii. adott esetben a szállított rakomány és a szállított utasok számának meghatározására és rögzítésére szolgáló eljárások, felelősségi körök, képletek és adatforrások;

törölve

Or. en

Módosítás 35

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 3 bekezdés – j pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

j) a monitorozási terv utolsó változtatásának időpontja.

törölve

Or. en

Módosítás 36

Rendeletre irányuló javaslat 6 cikk – 3 bekezdés – j a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

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

Or. en

Módosítás 37

Rendeletre irányuló javaslat 7 cikk – 2 bekezdés – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

a) a hajó tulajdonosának változása;

Módosítás

a) a hajó tulajdonosának, **a megfelelési bizonyítvány birtokosának vagy a lobogó** változása;

Or. en

Módosítás 38

Rendeletre irányuló javaslat 8 cikk – 1 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A monitorozás felfüggeszhető arra az időtartamra, ameddig a hajót vészhelyzet elhárítására, többek között életmentésre használják.

Or. en

Módosítás 39

Rendeletre irányuló javaslat 9 cikk – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

b) 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;**

Módosítás

b) a felhasznált tüzelőanyag teljes mennyisége és kibocsátási tényezője valamennyi felhasznált tüzelőanyag-típus tekintetében, összesen;

Or. en

Módosítás 40

Rendeletre irányuló javaslat 9 cikk – c a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ca) a kibocsátott nitrogén-oxidok;

Or. en

Módosítás 41

Rendeletre irányuló javaslat 9 cikk – e pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

e) a tengeren töltött idő;

e) a tengeren **és a kikötőhelyen** töltött idő;

Or. en

Módosítás 42

Rendeletre irányuló javaslat 9 bekezdés – f pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

f) a szállított rakomány;

törölve

Or. en

Módosítás 43

Rendeletre irányuló javaslat 9 cikk – g pont

A Bizottság által javasolt szöveg

g) a fuvarozási tevékenység.

Módosítás

törölve

Or. en

Módosítás 44

Rendeletre irányuló javaslat 9 cikk – f a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

***fa) a II. mellékletben meghatározott
energiahatékonyság;***

Módosítás

Or. en

Módosítás 45

Rendeletre irányuló javaslat 9 cikk – g a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

***ga) a monitorozás vészhelyzet, pl.
életmentés miatti felfüggesztése
időtartamának kezdetét és végét jelölő
dátum és időpont, valamint a vészhelyzet
ismertetése.***

Módosítás

Or. en

Módosítás 46

Rendeletre irányuló javaslat 9 cikk – 1 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Az első bekezdéstől eltérve a kizárólag az e rendelet hatálya alatt működő és naponta több utat bonyolító hajók mentesülnek az utankénti alapú kibocsátásmonitorozás alól.

Or. en

Módosítás 47

Rendeletre irányuló javaslat 10 cikk – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

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;***

a) a felhasznált tüzelőanyag teljes mennyisége és kibocsátási tényezője valamennyi felhasznált tüzelőanyag-típus tekintetében, összesen;

Or. en

Módosítás 48

Rendeletre irányuló javaslat 10 cikk – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

b) az összes kibocsátott szén-dioxid;

b) az összes kibocsátott szén-dioxid ***és nitrogén-oxid;***

Or. en

Módosítás 49

Rendeletre irányuló javaslat 10 cikk – c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

c) összesített **szén-dioxid-kibocsátás** a tagállami joghatóság alatt álló kikötők közötti utak során;

Módosítás

c) összesített **szén-dioxid- és nitrogén-oxid-kibocsátás** a tagállami joghatóság alatt álló kikötők közötti utak során;

Or. en

Módosítás 50

Rendeletre irányuló javaslat 10 cikk – d pont

A Bizottság által javasolt szöveg

d) összesített **szén-dioxid-kibocsátás** a tagállami joghatóság alatt álló kikötőkből induló utak során;

Módosítás

d) összesített **szén-dioxid- és nitrogén-oxid-kibocsátás** a tagállami joghatóság alatt álló kikötőkből induló utak során;

Or. en

Módosítás 51

Rendeletre irányuló javaslat 10 cikk – e pont

A Bizottság által javasolt szöveg

e) összesített **szén-dioxid-kibocsátás** a tagállami joghatóság alatt álló kikötőkbe érkező utak során;

Módosítás

e) összesített **szén-dioxid- és nitrogén-oxid-kibocsátás** a tagállami joghatóság alatt álló kikötőkbe érkező utak során;

Or. en

Módosítás 52

Rendeletre irányuló javaslat 10 bekezdés – f pont

A Bizottság által javasolt szöveg

f) tagállami joghatóság alatt álló kikötőhelyen belül történő **szén-dioxid-kibocsátás**;

Módosítás

f) tagállami joghatóság alatt álló kikötőhelyen belül történő **szén-dioxid- és nitrogén-oxid-kibocsátás**;

Or. en

Módosítás 53

Rendeletre irányuló javaslat 10 cikk – h pont

A Bizottság által javasolt szöveg

h) az összes tengeren töltött idő;

Módosítás

h) az összes tengeren **és kikötőhelyen** töltött idő;

Or. en

Módosítás 54

Rendeletre irányuló javaslat 10 cikk – i pont

A Bizottság által javasolt szöveg

i) **az összes fuvarozási tevékenység**;

Módosítás

i) **a II. mellékletben meghatározott energiahatékonyság**;

Or. en

Módosítás 55

Rendeletre irányuló javaslat 10 cikk – j pont

A Bizottság által javasolt szöveg

j) átlagos energiahatékonyság.

Módosítás

törölve

Or. en

Módosítás 56

Rendeletre irányuló javaslat 11 cikk – 3 bekezdés – a pont – iv alpont

A Bizottság által javasolt szöveg

iv. a hajó technikai hatékonysága (energiahatékonysági tervezési mutató, EEDI) **vagy a becsült mutatóérték (EIV)**, adott esetben az IMO MEPC.215 (63) határozatának megfelelően;

Módosítás

iv. a hajó technikai hatékonysága (energiahatékonysági tervezési mutató, EEDI), adott esetben az IMO MEPC.215 (63) határozatának megfelelően;

Or. en

Módosítás 57

Rendeletre irányuló javaslat 11 cikk – 3 bekezdés – c a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ca) a monitorozás vészhelyzet és életmentés miatti felfüggesztésének időtartamával kapcsolatos adatok.

Or. en

Módosítás 58

Rendeletre irányuló javaslat 14 cikk – 2 bekezdés – h pont

A Bizottság által javasolt szöveg

h) *az* energiahatékonyság meghatározásához vezető számításokra;

Módosítás

h) *a II. mellékletben meghatározott* energiahatékonyság meghatározásához vezető számításokra;

Or. en

Módosítás 59

Rendeletre irányuló javaslat 21 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(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.*

Módosítás

(1) A Bizottság minden év június 30-ig közzéteszi a 11. cikknek megfelelően bejelentett kibocsátásokat, *tiszteletben tartva a kereskedelmi információ bizalmas voltát, ezáltal biztosítva a jogos gazdasági érdek 2003/4/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 3. és 4. cikke szerinti védelmét.*

Az Európai Parlament és a Tanács 2003/4/EK irányelve (2003. január 28.) a környezeti információkhoz való nyilvános hozzáférésről (HL L 41., 2003.2.14., 26. o.).

Or. en

Módosítás 60

Rendeletre irányuló javaslat 21 cikk – 2 bekezdés – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

a) a hajó azonosítása (név, IMO-regisztrációs szám és a lajstromozási kikötő vagy anyakikötő);

törölve

Or. en

Módosítás 61

Rendeletre irányuló javaslat 21 cikk – 2 bekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

b) a hajótulajdonos azonosítása (a tulajdonos neve, címe és székhelye);

törölve

Or. en

Módosítás 62

Rendeletre irányuló javaslat 21 cikk – 2 bekezdés – c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

c) a hajó technikai hatékonysága (adott esetben EEDI **vagy EIV);**

c) a hajó technikai hatékonysága (adott esetben EEDI);

Or. en

Módosítás 63

Rendeletre irányuló javaslat 21 cikk – 2 bekezdés – d pont

A Bizottság által javasolt szöveg

d) az éves *szén-dioxid-kibocsátás*;

Módosítás

d) az éves *szén-dioxid- és nitrogén-oxid-kibocsátás*;

Or. en

Módosítás 64

Rendeletre irányuló javaslat 21 cikk – 2 bekezdés – f pont

A Bizottság által javasolt szöveg

f) *a rendelet hatálya alá eső utak során megtett távolságra eső éves átlagos tüzelőanyag-fogyasztás és üvegházhatásúgáz-kibocsátás*;

Módosítás

f) *a II. mellékletben meghatározott éves átlagos energiahatékonyság*;

Or. en

Módosítás 65

Rendeletre irányuló javaslat 21 cikk – 2 bekezdés – g pont

A Bizottság által javasolt szöveg

g) a rendelet hatálya alá eső utak során megtett távolságra *és a szállított rakományra* eső éves átlagos tüzelőanyag-fogyasztás és üvegházhatásúgáz-kibocsátás;

Módosítás

g) a rendelet hatálya alá eső utak során megtett távolságra eső éves átlagos tüzelőanyag-fogyasztás és üvegházhatásúgáz-kibocsátás;

Or. en

Módosítás 66

Rendeletre irányuló javaslat 22 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(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.**

Módosítás

(3) Amennyiben nemzetközi megállapodás születik a tengeri szállításból eredő üvegházhatásúgáz-kibocsátások csökkentését célzó globális intézkedésekről, a Bizottság felülvizsgálja e rendeletet **az uniós szabályoknak a nemzetközi szabályokkal való összehangolása érdekében.**

Or. en

Módosítás 67

Rendeletre irányuló javaslat 23 cikk

A Bizottság által javasolt szöveg

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.

Módosítás

Az I. és II. mellékletek rendelkezéseinek a rendelkezésre álló és naprakész tudományos eredmények, továbbá 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, **kizárólag** amennyiben az e rendelet nem alapvető fontosságú elemeit érinti.

Or. en

Módosítás 68

Rendeletre irányuló javaslat

26 cikk – 2 bekezdés

525/2013/EU rendelet

21 a cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(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.

Módosítás

(2) A Bizottság felhatalmazást kap az [e rendelet 25. cikke] szerinti, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására a tengeri szállításból származó **szén-dioxid- és nitrogén-oxid-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.

Or. en

Módosítás 69

Rendeletre irányuló javaslat

26 cikk – 2 bekezdés

525/2013/EU rendelet

21 a cikk – 3 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3a) A Bizottság a 7. cikk értelmében és/vagy a XXXX/XXXX/EU rendeletben előírtaknak megfelelően a tagállamok által szolgáltatott kibocsátási adatok alapján két évente értékeli a tengeri közlekedés globális éghajlatra gyakorolt összes hatását, ideértve a nem szén-

dioxiddal kapcsolatos kibocsátást vagy hatásokat, továbbá a tudományos eredményekre és a tengeri közlekedés adataira való hivatkozás révén javítja ezt az értékelést.

Or. en

Módosítás 70

**Rendeletre irányuló javaslat
I melléklet – B pont – 3 a bekezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A hitelesítők által jóváhagyott fenti módszerek bármely kombinációja alkalmazható, ha az összességében növeli a mérés pontosságát.

Or. en

Módosítás 71

**Rendeletre irányuló javaslat
I melléklet – B pont – 3 bekezdés – 1 alpont – 4 a bekezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Amennyiben a hajó fedélzetén a tartálytér szállítójegyei nem állnak rendelkezésre, különösen akkor, ha a rakományt tüzelőanyagként használják, például cseppfolyósított földgáz párolgási gázként történő hasznosításával, a tüzelőanyag-tartályok és a tartálytérben található tüzelőanyag-tartályok leolvasásának leltárba vételei alkalmazhatók.

Or. en

Módosítás 72

Rendeletre irányuló javaslat

I melléklet – B pont – 3 bekezdés – 4 alpont – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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.***

Módosítás

Közvetlen kibocsátásmérések alkalmazhatók az e rendelet hatálya alá tartozó utak és egy uniós tagállam joghatósága alá tartozó kikötőben történő kibocsátások esetében. A **szén-dioxid- és nitrogén-oxid-kibocsátás** tartalmazza a főgépek, segédgépek, kazánok és semlegesgáz-generátorok által kibocsátott szén-dioxidot **és nitrogén-oxidokat.**

Or. en

Módosítás 73

Rendeletre irányuló javaslat

I melléklet – B pont – 3 bekezdés – 4 alpont – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

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

Or. en

Módosítás 74

Rendeletre irányuló javaslat II melléklet – A pont – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

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.

törölve

Or. en

Módosítás 75

Rendeletre irányuló javaslat II melléklet – A pont – 5 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

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

törölve

Or. en

Módosítás 76

Rendeletre irányuló javaslat II melléklet – B pont – 3 bekezdés – 1 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

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

Az átlagos energiahatékonyságot az alábbi **két** mutató használatával kell nyomon követni: az adott távolságra eső tüzelőanyag-fogyasztás **és** az adott távolságra eső **szén-dioxid- és nitrogén-oxid-kibocsátás**, amelyeket a következők szerint kell kiszámítani:

következők szerint kell kiszámítani:

Or. en

Módosítás 77

Rendeletre irányuló javaslat II melléklet – B pont – 3 bekezdés – 3 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

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

Or. en

Módosítás 78

Rendeletre irányuló javaslat II melléklet – B pont – 3 bekezdés – 4 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

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

adott távolságra eső *szén-dioxid- és
nitrogén-oxid-kibocsátás* = éves összes
szén-dioxid- és nitrogén-oxid-kibocsátás /
összes megtett távolság

Or. en

Módosítás 79

Rendeletre irányuló javaslat II melléklet – B pont – 3 bekezdés – 5 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

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

INDOKOLÁS

Bevezetés

A tengeri közlekedési ágazat kulcsfontosságú szerepet játszik az európai gazdaságban. A tengeri közlekedés teszi ki a 27 tagú Unió és a világ többi része közötti nemzetközi áruszállítás nagy részét, ugyanakkor jelentősen hozzájárul az Unión belüli áruszállításhoz is. Az „EU TRANSPORT in figures, 2012” (Európai Unió közlekedése számokban, 2012) kiadvány szerint 2010-ben a 27 tagú EU-ban a hajózási ágazat körülbelül 1400 milliárd tonnakilométer (tkm) teherszállítást bonyolított le, ezzel második helyen állt a közúti szállítás (1800 milliárd tkm) mögött. Az utasszállítás szempontjából – a szállított utasok számát tekintve – a hajózás kisebb jelentőséggel bír a 27 tagú EU-n belül, azonban továbbra is fontos közlekedési módnak számít azokban a térségekben, ahol a földrajzi adottságok miatt korlátozottak az egyéb közlekedési lehetőségek (pl. a szigetek esetében).

A tengeri szállítás fosszilis tüzelőanyag-égetéstől való függősége miatt, illetve amiatt, hogy ez az egyik legkevésbé szabályozott antropogén kibocsátási forrás, az e közlekedési ágazatból származó kibocsátás hozzájárul a levegőszennyezéshez és az éghajlatváltozáshoz egyaránt. Az ágazat – az európai vizeken folytatott hajózásból származó kibocsátásokból, többek között a szén-dioxid- (CO₂), a nitrogén-oxid- (NO_x), a kén-oxid- (SO_x), a metán- (CH₄), a por- és a feketeszen-kibocsátásból eredő környezeti hatását tekintve – a világszintű hajózási összkibocsátás akár 10–20%-ához is hozzájárulhat. Ha figyelembe vesszük a 27 tagú EU kikötőibe érkező és onnan induló valamennyi, országon belüli és nemzetközi hajóforgalmat, ez a hozzájárulás a szén-dioxid tekintetében akár 30% is lehet. Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EEA) legutóbbi (4/2013. sz.) technikai jelentése az ágazat levegőminőségre és éghajlatterhelésre gyakorolt hatását vizsgálja Európában. Az európai vizeken folytatott nemzetközi tengeri szállításból származó nitrogén-oxid-kibocsátás várhatóan nőni fog, és 2020-ra utolérheti a szárazföldi forrásokat. A hajózás világszintű légszennyezőanyag- és üvegházhatásúgáz-kibocsátása – a közvetlen és közvetett éghajlatterheléshez hozzájárulva – a szén-dioxid-kibocsátás jelentős növekedése ellenére tiszta hűtőhatásra enged következtetni. A nemzetközi hajózásból származó kén-oxid- és porkibocsátás várható csökkenése egész Európában csökkenteni fogja a közvetlenül az aeroszoloknak tulajdonított hűtő hatást. Az EEA jelentése rámutat arra, hogy fontos figyelembe venni a nemzetközi hajózásból származó kibocsátások kettős – levegőminőségre és éghajlatterhelésre gyakorolt – hatását. Ennélfogva a légszennyezőanyagok és az üvegházhatású gázok kibocsátására vonatkozó integrált monitorozási, jelentési és ellenőrzési rendszer (MRV-rendszer) hozzá fog járulni ahhoz, hogy Európában jobb információk álljanak rendelkezésre az együttes előnyökről és a kapcsolódó szakpolitikák közötti kompromisszumokról.

Szabályozási háttér és technológiai változások

A nemzetközi és európai levegőminőségi és éghajlati politika kialakítása során megállapították, hogy szükség van a hajózási kibocsátás nemzetközi szabályozására. 1997-ben a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (MARPOL) új melléklettel egészült ki. A MARPOL-egyezmény VI. melléklete a lehető legkisebbre kívánja csökkenteni a hajókról származó légnemű kibocsátásokat (SO_x, NO_x, ózonréteget lebontó

anyagok, illékony szerves vegyületek), valamint azok helyi levegőszennyezéshez és globális környezeti problémákhoz való hozzájárulását. A VI. melléklet 2005. május 19-én, majd a jóval szigorúbb kibocsátási határértékeket tartalmazó felülvizsgált VI. melléklet 2010. július 1-jén lépett hatályba. Becslések szerint 2007-ben a nemzetközi hajózás a globális szén-dioxid-kibocsátás mintegy 2,7%-át tette ki. Az IMO olyan kötelező erejű, a hajók energiahatékonyságának javítására irányuló műszaki és operatív intézkedéseket is elfogadott, amelyek célja a nemzetközi hajózásból származó szén-dioxid-kibocsátás mennyiségének csökkentése.

A 2009/29/EK irányelv uniós szinten a következőt írja elő: „a [Bizottságnak] 2013-as hatálybalépési célkitűzéssel javaslatot kell tennie arra, hogy a nemzetközi tengeri kibocsátások [...] bekerüljenek a Közösség csökkentési kötelezettségvállalásai közé”. A Bizottságnak a közlekedésről szóló, 2011. évi fehér könyve szorgalmazza, hogy „2050-re a tengeri közlekedésből származó uniós szén-dioxid-kibocsátást [...] 40%-kal (lehetőség szerint 50%-kal) a 2005. évi szint alá kell csökkenteni”. Az elmúlt évben a Bizottság bejelentette, hogy most sem tudja tartani az említett határidőt a kibocsátások korlátozására irányuló javaslat benyújtása tekintetében. A Bizottság 2013 júniusában nyújtotta be a nemzetközi hajózásból származó szén-dioxid-kibocsátásra vonatkozó monitorozási, jelentési és ellenőrzési rendszerre (MRV) irányuló javaslatot. A Bizottság ezzel párhuzamosan közzétett egy közleményt, megadva az azzal kapcsolatos nyilvános vita pontjait, hogy a jövőben hogyan építsék be a tengeri közlekedésből származó kibocsátásokat az Unió üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésére irányuló politikáiba.

A jövőben a világkereskedelem jelentős növekedése várható amiatt, hogy a világ népessége a becslések szerint kétmilliárddal fog nőni a következő évtizedben, ráadásul további kétmilliárd ember fog aktívan részt venni a világgazdaságban. Ez a növekedést kihívás elé állítja a tengeri közlekedési ágazat az azon a téren, hogy eleget tegyen a globális hőmérséklet stabilizálásához szükséges kibocsátáscsökkentési célnak. Ennélfogva ezzel párhuzamosan a tüzelőanyag-minőség/tüzelőanyag-váltás, a kibocsátáscsökkentési technológiák és a hajóüzemeltetési intézkedések terén a jövőben innovatív technológiák és gyakorlatok kifejlesztésére és alkalmazására is szükség van.

Az előadó észrevételei

Ez a rendelet lehetőséget kínál egy európai szintű megközelítés kialakítására a tengeri ágazatból származó üvegházhatású gázok és a légszennyező anyagok kibocsátására vonatkozó MRV-rendszer tekintetében egyaránt. Ez a megközelítés lehetővé fogja tenni Európa számára, hogy a közeljövőben olyan kibocsátáscsökkentési politikákat dolgozzon ki a tengeri ágazat vonatkozásában, amelyek mindent egybevetve összhangban állnak az éghajlatra, a levegőszennyezésre és az emberi egészség védelmére irányuló politikákkal.

Következésképpen a hatályt ki kell terjeszteni a szén-dioxid-kibocsátáson felül a nitrogén-oxid-kibocsátásra vonatkozó MRV-rendszerekre is. A szén-dioxid és a nitrogén-oxidok tengeri kibocsátása nagy mértékben növekszik, ami meghatározó éghajlatterhelést eredményez. A légi közlekedésre vonatkozó, nyomon követési és bejelentési rendszerről szóló 525/2013/EU rendelethez hasonlóan a nyomon követési és bejelentési rendszerről szóló rendelet módosításakor javasolt a tengeri közlekedés globális éghajlatra gyakorolt környezeti hatásainak értékelése. A Bizottságnak ezen értékelés alapján kell foglalkoznia a tengeri kibocsátások – többek között a por-, a feketeszén- és a metánkibocsátás – környezeti

hatásával, a légszennyezőanyag- és üvegházhatásúgáz-kibocsátást eredményező egyéb tevékenységekkel – azaz a halászhajók általi hűtőhasználatlaltal –, valamint az üzemanyagok és ömlesztett áruk be- és kirakodásához kapcsolódó párolgási kibocsátásokkal (pl. illékony szerves vegyületek, por).

A Bizottság azt javasolta, hogy a rendelet hatályát az 5000 bruttó tonnatartalom feletti hajókra kell korlátozni. A kibocsátások lefedésének javítása és a MARPOL-egyezmény VI. mellékletében meghatározottakhoz hasonló más nemzetközi szabályokkal való összhang megteremtése érdekében a hatályt ki kell terjeszteni a 400 bruttó tonnatartalom feletti összes hajóra. Mivel ezt a határértéket az IMO keretében folytatott viták során is indítványozták, ez összhangolná az uniós jogszabályokat az esetleges jövőbeni nemzetközi keretrendszerrel.

Noha fontos biztosítani, hogy ez a rendelet a lehető legkövetkezetesebb módon a tengeri kibocsátásokra is kiterjedjen, az alapvető kérdésekre való összpontosítás is döntő fontosságú, csakúgy, mint a végrehajtási költségek és adminisztratív terhek korlátok közé szorítása. Hasonlóképpen a vállalkozások nem kötelezhetők arra, hogy közzétegyék az üzleti szempontból érzékeny és esetlegesen megtévesztő információkat. Az előadó ezért azt javasolja, hogy az éghajlattal kapcsolatos információk közül zárják ki a fuvarozási tevékenységet, mivel az nincs összefüggésben a kibocsátás mérésével. A tengerhajózási piac számára – a magas tüzelőanyag-árak miatt – már most igen nagy ösztönzőket biztosítanak energiahatékonyságának növelése céljából, a fuvarozási tevékenység energiahatékonysága valójában azonban sokkal bonyolultabb kérdés, amelyet nem lehet meghatározni a sajátos piaci körülmények ismerete nélkül, amelyek befolyásolják a hajótulajdonosok és a hajóüzemeltetők döntéseit. A megszerzhető rakománnyal, azok súlyukhoz viszonyított tömegével, az időjárás viszonyokkal, a kapcsolódó árakkal, a földrajzi és más korlátokkal, a szállítás időkerettel stb. kapcsolatos ismeretek nélkül nem határozható meg az út tényleges energiahatékonysága és annak társadalmi jólétre gyakorolt hatása. Viszont az ilyen információk részlegesen megnevezett közzététele félretájékoztathatja a nyilvánosságot a tényleges energiahatékonyságról és szükségtelen vitákhoz vezethet.