



Az Európai Unió  
Tanácsa

Brüsszel, 2023. június 2.  
(OR. en)

10119/23

---

---

**Intézményközi referenciaszám:  
2023/0171(COD)**

---

---

TRANS 219  
MAR 79  
IA 131  
CODEC 1014  
OMI 48  
DROIPEN 82  
ENV 620

## JAVASLAT

---

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2023. június 1.
Címzett:	Thérèse BLANCHET, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2023) 273 final
Tárgy:	Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE a hajók által okozott szennyezésről és a szennyezéssel elkövetett jogsértésekre alkalmazandó, büntetőjogi szankciókat is magukban foglaló szankciókról szóló 2005/35/EK irányelv módosításáról

---

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2023) 273 final számú dokumentumot.

---

Melléklet: COM(2023) 273 final



Brüsszel, 2023.6.1.  
COM(2023) 273 final

2023/0171 (COD)

Javaslat

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE**

**a hajók által okozott szennyezésről és a szennyezéssel elkövetett jogsértésekre alkalmazandó, büntetőjogi szankciókat is magukban foglaló szankciókról szóló 2005/35/EK irányelv módosításáról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SEC(2023) 209 final} - {SWD(2023) 159 final} - {SWD(2023) 164 final}

## INDOKOLÁS

### 1. A JAVASLAT HÁTTERE

#### • A javaslat indokai és céljai

E javaslat a 2009/123/EK irányelv<sup>1</sup> által módosított, a hajók által okozott szennyezésről és a szennyezéssel elkövetett jogsértésekre alkalmazandó szankciók bevezetéséről szóló, 2005/35/EK irányelv<sup>2</sup> módosítására irányul.

A hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló szakpolitikákat 2000 és 2009 között dolgozták ki az *Erika* és *Prestige* hajókat érintő két súlyos, jelentős olajszennyezést okozó tengeri balesetet követően<sup>3</sup>. A 2005/35/EK irányelv (a hajók okozta szennyezésről szóló irányelv vagy irányelv) szabályozza a hajókról származó olaj és ártalmas folyékony anyagok tengerbe történő illegális kibocsátása esetén alkalmazandó szankciókat. A hajókon keletkező összes hulladékot nem kötelező a kikötőkbe szállítani. Egyes hulladékokat a tengerbe lehet bocsátani. Az illegális kibocsátás a hajóról történő olyan kibocsátás, amely nem felel meg a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) vonatkozó szabályainak, azaz a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezményben (MARPOL 73/78) foglalt normáknak.

Az irányelv fő célja e nemzetközi normák uniós jogba történő beépítése, valamint annak biztosítása, hogy az illegális szennyezőanyag-kibocsátásokért felelős személyeket visszatartó erejű, hatékony és arányos szankcióknak vessék alá a tengerészeti biztonság fejlesztése, valamint a tengeri környezet hajók által okozott szennyezéssel szembeni jobb védelme érdekében.

Az irányelv olyan végrehajtási rendszert hoz létre, amelyben a tagállamok által végzett nyomkövetési és ellenőrzési tevékenységek a jogsértésekért felelős személyekkel szembeni szankciókat vonnak maguk után. A folyamat három részből áll: először, a megfigyelési eszközök észlelik a hajóból történő esetleges kibocsátást; másodsor, az illetékes hatóság határoz egy hajó vagy repülőgép helyszíni ellenőrzés céljából való kiküldéséről, amennyiben a szennyezés megerősíthető; harmadszor, bizonyítékok gyűjtésére kerül sor, és amennyiben az elkövetőt azonosították, szankciókat alkalmaznak. A hajókról származó szennyezéssel elkövetett jogsértések szankcionálása a nemzetközi jogból ered. Az Egyesült Nemzetek Tengerjogi Egyezménye többek között előírja, hogy egy állam szankciókat vethet ki egy külföldi hajó által elkövetett szennyezésért, amennyiben az a parti államnak jelentős kárt okoz, vagy ha a szóban forgó lobogó szerinti állam ismételten figyelmen kívül hagyta végrehajtási kötelezettségeit. Az uniós lobogó szerinti államoknak továbbá a Tengerjogi Egyezménnyel összhangban szankciókat kell kivetniük hajóikra, amennyiben az EU-n belül vagy kívül illegálisan szennyező anyagokat bocsátanak ki a tengerbe.

Az európai zöld megállapodás újlag megerősíti a Bizottság azon törekvését, hogy megvédje lakosságát a környezettel kapcsolatos kockázatoktól és hatásoktól, kijelölve az utat ahhoz, hogy bolygónk mindenki számára egészségessé váljon. E javaslat a tengeri szállításból származó szennyezés uniós tengereken való csökkentésére irányuló egyik uniós

<sup>1</sup> HL L 280., 2009.10.27., 52. o.

<sup>2</sup> HL L 255., 2005.9.30., 11. o.

<sup>3</sup> Az MV Erika balesete 1999-ben, Franciaországban (20 000 tonna olaj), az MV Prestige balesete 2002-ben, Spanyolországban (63 000 tonna olaj).

kezdemenyezés, amely összhangban van a fenntartható és intelligens mobilitási stratégiával<sup>4</sup> és a levegőre, a vízre és a talajra vonatkozó szennyezőanyag-mentességi cselekvési tervvel<sup>5</sup>.

A Bizottság 2022-ben elvégezte az irányelv első utólagos értékelését, és megállapította, hogy az sikeresen hozzájárult a hajók okozta szennyezésre vonatkozó nemzetközi szabályok tagállami jogba való beépítéséhez, valamint javította a hajókról történő szennyezés felderítését. Az irányelv különösen a CleanSeaNet – Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség (EMSA) által működtetett, uniós műholdalapú olajszennyezés-figyelő és hajófelderítési rendszer – létrehozásának adott lendületet.

Az értékelés azonban számos hiányosságot állapított meg: 1. az irányelv jelenlegi hatálya nem terjed ki a nemzetközi rendszer valamennyi releváns szennyező anyagára, pl. a tengerbe kibocsátott hulladéokra vagy szennyvízre; 2. a hajókról történő szennyezés hatékony felderítéséhez, ellenőrzéséhez és szankcionálásához szükséges információcsere és/vagy szakértelem az uniós tagállamokban rendszertelen és általában elégtelen; 3. a hajók okozta szennyezésre jelenleg Uniós-szerte alkalmazott szankciók visszatartó ereje nem kiegyensúlyozott; 4. a tagállamok jelenlegi jelentéstétele hiányos, aminek eredményeképpen a hajók okozta szennyezésről és az EU-szerte kivetett kapcsolódó szankciókról nem áll rendelkezésre kellő mennyiségű részletes információ.

Ennek tükrében a szennyező anyagokat illegálisan kibocsátó elkövetőket nem mindig azonosítják, és ritkán sújtják szankciókkal őket. Ezért készítették el a 2005/35/EK irányelv módosítására irányuló javaslatot. A felülvizsgálat konkrét célkitűzései a következők: 1. a nemzetközi normák uniós jogba történő beépítése az irányelvnek a tengerbe történő kibocsátásra vonatkozó MARPOL-mellékletekkel való összehangolása révén; 2. a tagállamok támogatása a szennyezési események felderítésére, ellenőrzésére, a bizonyítékok összegyűjtésére és az azonosított elkövetők időben és összehangolt módon történő hatékony szankcionálására irányuló kapacitásuk kiépítésével; 3. annak biztosítása, hogy a hajókról származó illegális kibocsátásokért felelős (természetes és jogi) személyeket hatékony, arányos és visszatartó erejű szankcióknak vessék alá; és 4. a hajók által okozott szennyezési eseményekről és a nyomkövetési tevékenységekről egyszerűsített és hatékony jelentések biztosítása.

#### • **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

Szoros kapcsolat áll fenn a hajókról származó hulladékok leadására alkalmas kikötői befogadólétesítményekről szóló (EU) 2019/883 irányelvvel<sup>6</sup>. Az (EU) 2019/883 irányelv szigorúbb szabályokat és jobb nyomon követést vezetett be a hajókról származó hulladék kikötőkbe való leadása tekintetében. Ennek eredményeképpen a kikötők jobb kapacitásokkal rendelkeznek a hajókról származó hulladék befogadására, továbbá kevesebb hulladékot bocsátanak ki a tengerbe. Lehetséges azonban, hogy egyes hajók még mindig úgy döntenek, hogy a kikötői befogadólétesítményeknek való fizetés elkerülése érdekében a hulladékot illegálisan bocsátják ki a tengerbe, különösen mivel az illegális kibocsátásokról szóló 2005/35/EK irányelv nem terjed ki ugyanezekre az anyagokra (ezért ezek a hajók a 2005/35/EK irányelv alapján nem büntethetők). Ez az oka annak, hogy az (EU) 2019/883 irányelv elfogadásakor a társjogalkotók a 2005/35/EK irányelv felülvizsgálatára szólítottak fel annak érdekében, hogy a hatály megfeleljen az (EU) 2019/883 irányelvnek, és a szankciók arányosak legyenek. Konkrétan, a hajókat az uniós kikötőkben kínált hulladékgyűjtési megoldásokkal párhuzamosan alkalmazott arányos és hatékony szankciók szigorú

<sup>4</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>5</sup> COM(2021) 400 final.

<sup>6</sup> HL L xxxx.

rendszerével kell visszatartani az uniós jog megsértésétől. E két irányelv együttesen biztosítja, hogy az EU és tagállamai teljesítsék a MARPOL 73/78 szerinti, hajók okozta szennyezéssel kapcsolatos kötelezettségeiket.

Ezért javasolt a 2005/35/EK irányelv és az (EU) 2019/883/EK irányelv<sup>7</sup> hatályának összehangolása az európai tengeri környezetet érintő szennyezés megelőzésének javítása érdekében.

A javaslat összhangban van a kikötő szerinti illetékes állam általi ellenőrzésről szóló 2009/16/EK irányelvvel<sup>8</sup>, a tengeri szállítási ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálásáról szóló 2009/18/EK irányelvvel<sup>9</sup>, valamint a lobogó szerinti állammal szembeni követelményekről szóló 2009/21/EK irányelvvel<sup>10</sup>. A tengerészeti biztonságról szóló három uniós irányelv az IMO által kidolgozott szabályokon és előírásokon alapul, illetve kiegészítik egymást és ezt az irányelvet. A lobogó szerinti államról szóló irányelv a lobogó szerinti uniós állam hatóságai számára olyan szabályokat állapít meg a hajók ellenőrzésére és a flotta felügyeletére vonatkozóan, amelyek relevánsak az EU-n belüli és kívüli tengeri környezet szennyezésének megelőzése tekintetében. Amikor a nemzetközi egyezmények alapján szigorúbb környezetvédelmi szabályok lépnek hatályba, a lobogó szerinti állam felelőssége automatikusan kiterjed e szabályok érvényesítésére. A kikötő szerinti illetékes állam általi ellenőrzésről szóló irányelv e tekintetben is releváns, mivel az előírt ellenőrzések révén nemcsak a biztonsággal, hanem a környezetszennyezés megelőzésével kapcsolatos szabályoknak és előírásoknak való meg nem felelés felderítését és kijavítását is támogatja. A tengeri balesetek nemcsak áldozatokkal és gazdasági veszteséggel járnak, hanem közvetlen hatást is gyakorolnak a környezetre, pl. olajszennyezés révén, ezért áll fenn a kapcsolat az ilyen szennyezésekkel foglalkozó, hajók okozta szennyezésről szóló irányelvvel.

#### • **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

A felülvizsgált irányelv kiegészíti a környezeti bűncselekményről szóló (EU) 2023/xxxx<sup>11</sup> irányelvet. Az (EU) 2023/xxxx irányelv büntetőjogi szankciókat vezetett be a súlyos környezeti bűncselekmények tekintetében, beleértve a hajókról származó illegális kibocsátásokkal kapcsolatos jogsértéseket is. A 2005/35/EK irányelv büntetőjogi rendelkezései ezért a továbbiakban nem szükségesek, mivel a hajók által okozott szennyezéssel elkövetett jogsértésekre vonatkozó büntetőjogi szankciókról az (EU) 2023/xxxx irányelv rendelkezik. Következésképpen e javaslat elhagyja a 2005/35/EK irányelv 5. és 8. cikkében szereplő büntetőjogi rendelkezéseket. A 2005/35/EK irányelv továbbra is tartalmazza a vonatkozó kötelezettségekre és tilalmakra vonatkozó ágazati rendelkezéseket (pl. az illegális kibocsátások fogalom meghatározását) és rendelkezik a hajók okozta szennyezés esetében kivetett közigazgatási szankciókról, amennyiben a cselekmény nem minősül büntetőeljárásnak. A nemzeti végrehajtási erőfeszítések hatékonyságának biztosítása érdekében a közigazgatási és büntetőjogi végrehajtási rendszereket egyetlen rendszer egymással összefüggő részeinek kell tekinteni, amelyeknek egymással párhuzamosan kell létezniük.

<sup>7</sup> A III. melléklet nem tartozik az (EU) 2019/883 irányelv hatálya alá, mivel a csomagolt áruk nem minősülnek hulladéknak. Ugyanakkor javasolt, hogy a III. mellékletnek a 2005/35/EK irányelv hatálya alá vonása, mivel nem zárható ki, hogy a csomagolt árukat illegálisan a tengerbe dobják, és ebben az esetben a 2005/35/EK irányelvet kell alkalmazni.

<sup>8</sup> HL L 131., 2009.5.28., 57. o.

<sup>9</sup> HL L 131., 2009.5.28., 114. o.

<sup>10</sup> HL L 131., 2009.5.28., 132. o.

<sup>11</sup> HL L 328., 2008.12.6., 28. o.

A tengervédelmi stratégiáról szóló 2008/56/EK irányelv<sup>12</sup> a tengeri környezet, annak fajai és élőhelyei védelmének és megőrzésének fő uniós jogi eszköze. Rögzíti a tengeri környezetre hatással lévő emberi tevékenységek (beleértve a halászatot, az idegenforgalmat, a szabadidős tevékenységeket) kezelésére vonatkozó ökoszisztéma-alapú megközelítést. A 2005/35/EK irányelv hozzájárul a 2008/56/EK irányelv célkitűzéseihez azáltal, hogy visszatartó erejű szankciókat vezet be a hajókról származó illegális szennyezőanyagok európai tengerekbe történő kibocsátásai tekintetében.

A javaslat támogatja továbbá az Európa jövőjéről szóló konferencia végleges javaslatait is, különösen a szennyezés kezelésére vonatkozó javaslatokat, konkrétan a 2.7. javaslatot, amely az alábbira irányul: „[...] az óceánok szennyezése elleni fellépés, többek között [...] a környezetbarát hajózás előmozdítása révén az elérhető legjobb technológiák alkalmazásával [...]”. Az EU elkötelezett továbbá a 2030-ig tartó időszakra vonatkozó fenntartható fejlődési menetrend és annak fenntartható fejlődési céljai iránt, amelyek közül a 14. fenntartható fejlődési cél („Az óceánok, a tengerek és a tengeri erőforrások megőrzése és fenntartható használata a fenntartható fejlődés érdekében”) a leginkább releváns e javaslat szempontjából.

## 2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

### • Jogalap

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) VI. címe (90–100. cikk) megállapítja az EU előjogát a közös közlekedéspolitikára vonatkozó rendelkezések meghozatalára, ami feljogosítja az Uniót arra, hogy fellépjen a hajók okozta szennyezéssel szemben. Az EUMSZ 100. cikkének (2) bekezdése értelmében az uniós jogalkotó megfelelő rendelkezéseket hozhat a tengeri szállításra vonatkozóan. Az EUMSZ 91. cikke (1) bekezdésének a) pontja értelmében az EU a közlekedés területén hatáskörrel rendelkezik a nemzetközi közlekedésre alkalmazandó közös szabályok megállapítása tekintetében. Ennek fényében a felülvizsgált irányelv az EUMSZ 100. cikkének (2) bekezdésén alapulna.

### • Szubszidiaritás

A hajók okozta szennyezés jellemzően határokon átnyúló következményekkel járó károkat eredményez. A tengerszennyezésnek gyakran az országhatárokon áttérjedő hatása és az elkövetők határokon átnyúló tevékenységei miatt a tagállami fellépések önmagukban nem lennének elégségesek e probléma kezeléséhez. Az e kérdésben alkalmazott eltérő nemzeti megközelítések akadályozzák a tagállamok közötti hatékony együttműködést, és lehetővé teszik, hogy az elkövetők kitérjenek a szankciók elől.

Mivel valamennyi tagállam jóváhagyta a MARPOL 73/78-at, lehetséges, hogy a hajókról történő szennyezés megelőzésére vonatkozó nemzetközi normákat saját maguk is beépítették nemzeti jogukba. Az irányelv azonban az alábbiak révén átülteti és kiegészíti a nemzetközi rendszert: 1. a tagállamok támogatása az elkövetők azonosításában az esetleges olajszennyezésekkel kapcsolatos műholdas megfigyelési információk szolgáltatása révén; és 2. a szennyezők szankcionálását megkönnyítő felelősségi rendszer biztosítása. E javaslat hozzáadott értéke, hogy kiegészíti a nemzetközi keretet egy felelősségi rendszerrel (a meglévő rendszer tisztázásával) és a tagállamok számára nyújtott jobb tájékoztatással (a szennyező anyagok több típusára kiterjedő jobb felügyeletnek és az uniós digitális eszközökön alapuló információcserének köszönhetően). A felülvizsgálat további célja a szankciókra vonatkozó új intézkedések bevezetése az (EU) 2023/xxxx irányelv befolyásolása nélkül. E célkitűzéseket a tagállamok önállóan nem tudják megvalósítani. Harmonizált jogi keretre és közös digitális

<sup>12</sup> HL L 164., 2008.6.25., 19. o.

eszközökre van szükség. Például a CleanSeaNet által biztosított műholdas megfigyelés a méretgazdaságosságnak köszönhetően jó ár-érték arányt képvisel. Az uniós szintű fellépés hatékonyabb lenne, mint a nemzeti szintű fellépés, mert a határokon átnyúlóan tevékenykedő elkövetőkre gyakorolt elrettentő hatása erősebb.

- **Arányosság**

A javaslat a nemzetközi szintéren bekövetkezett legújabb fejleményeknek és az utólagos értékelés eredményeinek figyelembevételével készült. A Bizottság továbbá hatásvizsgálatot végzett, hogy azonosítsa és értékelje az azonos célkitűzések elérésének alternatív módjait.

Az irányelv hatályának javasolt kiterjesztése a MARPOL 73/78 valamennyi mellékletére (azaz a MARPOL 73/78 hatálya alá tartozó és a hajók által illegálisan a tengerbe bocsátott valamennyi anyagra) a tengeri környezet szennyezésének hatékonyabb megelőzését és az (EU) 2019/883 irányelv hatályával való összehangolást célozza. Az (EU) 2019/883 irányelv végrehajtása a 2005/35/EK irányelvvel együtt a hajók okozta szennyezés megelőzésére irányuló intézkedések kulcsfontosságú eleme. A javaslat emellett a tagállamoknak nyújtott technikai támogatásra összpontosít képzési platformok, iránymutatás, a bevált gyakorlatok cseréje és az információgyűjtésre és -cserére szolgáló uniós digitális eszközök használatának előmozdítása révén. A javaslat nem határoz meg szigorú szabályozási megközelítést a szankciók mértékére vonatkozóan, illetve nem ír elő a tagállamok ellenőrzési tevékenységeire vonatkozó fő kötelező célt sem. Ehelyett arányos módon kezeli a problémát azáltal, hogy egy központi, költséghatékony szolgáltatás révén jobb tájékoztatást nyújt az esetleges olajszennyezésekről, és információkat oszt meg az ellenőrzési tevékenységek célzottabbá tétele érdekében, hogy ne lépje túl a konkrét célkitűzések eléréséhez szükséges mértéket. A javaslat a meglévő felelősségi rendszer egyértelműbbé tételére, valamint a szankciók szintjének és típusának meghatározására vonatkozó részletesebb rendelkezésekre is támaszkodik annak érdekében, hogy a szennyezőkre több típusú szennyező anyag tekintetében is sikeresen lehessen szankciókat kivetni. A javaslat nem tartalmaz részletes rendelkezéseket azokra a területekre vonatkozóan, ahol a célkitűzéseket hatékonyabban el lehetne érni más szakpolitikai területeken.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

Mivel a módosítások kizárólag a 2005/35/EK irányelvet érintik, egy módosító irányelv a legmegfelelőbb jogi eszköz.

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

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

Az irányelvet utólagos „párhuzamos” értékelésnek vetették alá (azaz az értékelést és a hatásvizsgálatot egyidejűleg indították el). Az értékeléshez rendelkezésre álló adatok nem voltak kellően megbízhatóak ahhoz, hogy valamennyi tagállamra vonatkozóan teljes körű utólagos értékelést lehessen végezni. Nem álltak rendelkezésre reprezentatív adatok a vonatkozó mutatók mérésére, pl. a MARPOL 73/78 I. és II. melléklete szerinti, szankciókkal sújtott anyagok vonatkozásában azonosított szennyezési események aránya tekintetében. A korlátok ellenére az értékelés pillanatképet ad az irányelv végrehajtása vonatkozóan rendelkezésre álló információkról.

Az értékelés arra a következtetésre jutott, hogy az irányelv célkitűzései nem valósultak meg teljes mértékben, és hogy az irányelv hatálya alá tartozó szennyező anyagok köre túl szűk. Az irányelv közös jogi keretet hozott létre az EU-ban a hajók által okozott szennyezéssel elkövetett jogsértésekre vonatkozóan, de hatékonysága korlátozott volt. Az irányelv a MARPOL 73/78 szabályait beépítette az uniós jogba, és biztosította a tagállami jogszabályok összehangolását, de az irányelv gyakorlati szerepét számszerűsítő adatok hiányoznak. Az irányelv eredményeképpen létrejött az olajszennyezés nyomon követésére szolgáló sikeres műholdas megfigyelési eszköz, a CleanSeaNet szolgáltatás. Ez azonban nem oldja meg teljesen a szennyezők azonosításának problémáját, mivel a műholdas megfigyelés pontossága eddig korlátozott volt. Egyes ellenőrzési szempontokat hatékonyabban lehetett volna kezelni. Például számos olajszennyezést nem ellenőriznek a helyszínen, és a tagállamok több visszajelzési adatot rögzíthettek volna a CleanSeaNet rendszerben. Az irányelv nem érte el teljes mértékben a várt eredményt az elkövetők büntetőeljárás alá vonása tekintetében. Az értékelés azt is megállapította, hogy a meglévő felelősségi rendszer további egyértelműsítésére, valamint az irányelvben szereplő szankciók szintjére és típusára vonatkozó további részletekre van szükség. Az értékelés fő következtetése azonban az volt, hogy az irányelv hatályát ki kell terjeszteni annak érdekében, hogy a MARPOL 73/78 alapján szabályozott szennyező anyagok tengerbe történő kibocsátásának teljes körére kiterjedjen.

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

Az utólagos értékelés és a hatásvizsgálat fő konzultációs tevékenységei a következőket foglalták magukban:

- A Bizottság által szervezett nyilvános konzultáció, amely 2021. december 9-től 2022. március 3-ig tartott. A nyilvános konzultáció során mind a hatásvizsgálatra, mind az értékelésre vonatkozóan kérdéseket tettek fel. Az érdekelt felek hozzájárulása alacsony mértékű volt, csak 30 válaszadó nyújtott be válaszokat.

- A külső háttér tanulmányért felelős tanácsadó által az érdekelt felek körében szervezett két célzott, 2021 decemberétől 2022 februárjáig, illetve 2022 júniusától 2022 júliusáig tartó felmérés az értékelésre, illetve a hatásvizsgálatra vonatkozó konkrét információk gyűjtése érdekében.

- A külső háttér tanulmányért felelős tanácsadó által a kulcsfontosságú érdekelt felek uniós szintű képviselőivel, 2021 novembere és 2022 szeptembere között szakaszosan lebonyolított három kör interjú a konkrét információkérések teljesítése, az értékelés támogatása, valamint az általános problémameghatározás és a lehetséges szakpolitikai alternatívák pontosítása érdekében.

- A Bizottság által szervezett további célzott konzultációs tevékenységek a tagállamokkal és a kulcsfontosságú érdekelt felekkel való konzultáció céljából a lehetséges szakpolitikai intézkedések és a hatásvizsgálat eredményei tekintetében. Ezekre a tevékenységekre a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó uniós bizottság ülésén (2022. június 2.), az Európai Fenntartható Hajózási Fórum (2022. május 18. és 2023. január 18.) és annak alábbi alcsoportjainak ülésein került sor: a hajókról származó hulladékok (2022. március 22., 2022. június 4. és 2023. február 14.), a tengeri szállításért felelős EU/EGT igazgatók (2022. október 3.) és az északi-tengeri nyomozói és ügyési hálózat (2022. április 25.). 2022. szeptember 22-én a tagállamok, a nem kormányzati szervezetek és az ipar képviselői részvételével záró munkaértekezlet szerveztek a háttér tanulmány következtetéseinek megerősítése érdekében.

Az érdekelt felektől gyűjtött információk kulcsfontosságúak voltak ahhoz, hogy a Bizottság finomíthassa a szakpolitikai alternatívákat, és értékelhesse azok gazdasági, társadalmi és környezeti hatásait, majd összehasonlíthassa azokat és kiválaszthassa az előnyben részesített alternatívát. Az e folyamatokból származó megállapítások kiegészítették a külső háttér tanulmány részeként végzett másodelemzést.

- **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

E felülvizsgálat elsősorban az utólagos értékelés során gyűjtött adatokra épül. A Bizottság számos szakértő tanulmányból gyűjtött össze széles körű technikai tanácsokat, beleértve az irányelv felülvizsgálatára vonatkozó átfogó előkészítő tanulmányt. A Bizottság felkérte a tagállami hatóságokat, az ipari szereplőket és a civil társadalmat, hogy járuljanak hozzá a tanulmány elkészítéséhez.

E javaslat elkészítéséhez a Bizottság és az EMSA szakértőinek hozzájárulására is szükség volt a technikai fogalom meghatározások konkrét megfogalmazásához és a jogi szövegezéshez.

- **Hatásvizsgálat**

A jogalkotási javaslat hatásvizsgálaton alapul. Három, különböző szakpolitikai intézkedéseket felölelő szakpolitikai alternatívát vizsgáltak meg a célkitűzések elérése tekintetében fennálló hatékonyságuk, valamint a környezeti, gazdasági és társadalmi hatásaik szempontjából. Valamennyi konkrét célkitűzéshez intézkedéssorozatot határoztak meg. A kiegészítő és egymást nem kizáró intézkedéseket három szakpolitikai alternatívába sorolták. Mindhárom szakpolitikai alternatíva magában foglalta a 2005/35/EK irányelv hatályának a MARPOL 73/78 mellékleteivel való összehangolását és a tengerbe történő ilyen jellegű kibocsátások lefedését.

– Az A. alternatíva hagyja a legnagyobb mérlegelési jogkört a tagállamok számára a MARPOL 73/78 előírásainak végrehajtása terén, miközben az uniós támogatás szintjét kellően magas szinten tartja (képzés, iránymutatás, digitális eszközök, az esetleges olajszennyezésekkel kapcsolatos információkhoz való hozzáférés). Továbbra is a tagállamok feladata marad, hogy a nemzeti honlapokon keresztül tájékoztassák a nyilvánosságot. Ezen alternatíva a szankciók típusának meghatározása tekintetében nemzeti megközelítést követ és nem szabályozza a szankció mértékét. Összességében ezen alternatíva nagyobb rugalmasságot biztosít a tagállamok számára, és az uniós beavatkozás szintje minimális marad.

– A B. alternatíva (az előnyben részesített lehetőség) a tagállamok közötti együttműködésre összpontosít, elsősorban az uniós támogatás megerősítésével (képzés, iránymutatás, digitális eszközök, az esetleges olajszennyezésekkel kapcsolatos információkhoz való hozzáférés). Az alternatíva meghatározza a szankciók mértékére vonatkozó kritériumokat és várhatóan biztosítaná a tagállamok közötti együttműködés struktúráját, illetve az EMSA-tól kapott technikai támogatás révén erősítené a tagállamok végrehajtási intézkedéseit anélkül, hogy jelentős szabályozási intézkedéseket vagy költségeket vezetne be a tagállamok számára.

– A C. szakpolitikai alternatíva a tagállamok közötti együttműködést kiegészítő, erőteljesebb uniós szabályozási intézkedésre összpontosít. Arra kötelezi a tagállamokat, hogy ellenőrizzék a CleanSeaNet riasztásainak legalább 60 %-át, és várhatóan magasabb végrehajtási költségekkel jár. Az alternatíva az értékek meghatározása révén különösen megerősíti az Unión belül a szankciók mértéke tekintetében fennálló harmonizációt. Másrészt a tagállamok között ugyanazt az együttműködési struktúrát biztosítja, mint a másik két

alternatíva (képzés, iránymutatás, digitális eszközök, az esetleges olajszenyezésekkel kapcsolatos információkhoz való hozzáférés).

Az e javaslat által elsőbbségben részesített szakpolitikai alternatíva a B. alternatíva, mivel ezt értékelték a leghatékonyabbnak és legarányosabbnak. Ugyanakkor komoly adathiányok tapasztalhatók, az érdekelt felek hozzájárulása alacsony mértékű és a hatásokat illetően nagy a bizonytalanság, különösen a három alternatíva esetében becsült környezeti előnyök tekintetében. A B. és C. alternatíva hatékonyabb, mint az A. alternatíva, különösen az uniós szinten harmonizált megoldások különböző nemzeti megközelítésekkel szemben nyújtotta előnyeinek köszönhetően.

A Szabályozói Ellenőrzési Testület (fenntartásokkal ugyan, de) kedvező véleményt adott a 2023. március 27-i hatásvizsgálatról. A hatásvizsgálat I. melléklete ismerteti, hogy miként került sor a jelentésben a Szabályozói Ellenőrzési Testület észrevételeinek a figyelembevételére.

A hatásvizsgálat egyik következtetése rámutatott a vizsgálat adatszűkösségből fakadó korlátaira. Ezért és a hatásvizsgálat eredményén túlmenően a Bizottság helyénvalónak tartotta, hogy olyan kiegészítő intézkedést javasoljon, amely megkönnyítené az egységesebb adatgyűjtést, és láthatóbbá tenné a tagállamok által végzett hatékony nyomon követést és a tényleges szennyezési események vonatkozó arányát. A javasolt intézkedés kiegészíti majd a hatásvizsgálat alapján előnyben részesített alternatíva (B. alternatíva) intézkedéseit a jobb nyomon követésre való ösztönzéssel azáltal, hogy minden tagállam köteles lesz évente ellenőrizni a CleanSeaNet által küldött riasztások legalább 10 %-át. Ezen ellenőrzési küszöbérték csekély hatással van a költségekre (évente 0,5–0,8 millió EUR), mivel ezt az értéket a legtöbb tagállam már elérte, míg a Bizottság úgy véli, hogy ez ösztönözni fogja az irányelv hatékonyabb nyomon követését, és segíteni fog annak biztosításában, hogy valamennyi tagállam végrehajtsa azt. E kiegészítő intézkedés nem változtat jelentős mértékben az alternatívák rangsorolásán, valamint az előnyben választott szakpolitikai alternatíva kiválasztásán.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

A javaslat középpontjában a meglévő intézkedések hatékonyságának növelése áll, mivel ez az irányelv 2005 óta fejlődik, és 2009-ben az új fejleményekre – többek között a bírósági ítéletekre, a MARPOL 73/78 szerinti nemzetközi kötelezettségekre, valamint a technológiai változásokra – válaszul módosították. A felülvizsgált irányelv pontosításokat és egyszerűsítéseket tartalmaz majd. Ez magában foglalja a meglévő felelősségi rendszer egyértelműbbé tételét és a jelentéstételi kötelezettségek egyszerűsítését, a digitális megoldásokra összpontosítva.

A javaslat várhatóan nem jár további adminisztratív költségekkel vagy kiigazítási költségekkel a magánszektor vagy a nyilvánosság számára. Több szankcióra lehet számítani a MARPOL 73/78 követelményeinek meg nem felelő hajók esetében. Pozitívum, hogy az egyenlő versenyfeltételek a szabálykövető hajóüzemeltetők javát szolgálják. Emellett a hajók okozta szennyezés csökkentése a vállalkozások és különösen a lakosság javát szolgálja.

A javaslat nem tartalmaz a hajók üzemeltetőire vonatkozó követelményeket, így várhatóan nem lesz hatással a kkv-kra. Nem hoz létre új kötelezettségeket a vállalkozások számára, és nem lenne hatással a költségeikre. Az irányelv hatályának a MARPOL 73/78 hatálya alá tartozó további anyagokra való kiterjesztése releváns lehet a kedvtelési célú vízi járművek és a halászhajók esetében, amelyek a kkv-k jelentős részvételével működő ágazati szegmensek.

Ugyanakkor az, hogy e kiterjesztés a nemzetközi normák érvényesítésére összpontosít, azt jelenti, hogy a hajózási ágazatnak az irányelvvel vagy anélkül is meg kell felelnie ezeknek a normáknak, és a normákat betartó kkv-k költségei tekintetében nem várható hatás. A kezdeményezés ezért nem tekinthető relevánsnak a kkv-k számára.

- **Alapjogok**

Az Európai Unió Alapjogi Chartája mint az elsődleges uniós jog eszköze rögzíti az emberek által Unió-szerte élvezett alapvető jogokat. Összességében a javaslat várhatóan jobban védi az alapvető jogokat és az egyéni szabadságjogokat, különösen az igazságszolgáltatás, a tisztességes eljárás, a megkülönböztetésmentesség, az elkövetőkkel szembeni egyenlő bánásmód, a jogszerűség elve, valamint az arányos és hatékony szankciókhoz való jog tekintetében. A javaslat tovább pontosítja a személyzet, a parancsnokok és a tulajdonosok felelőssége alóli kivételt. Védelmüket ezért megerősíti a nemzetközi szabályok nemzeti jogba való integráltabb harmonizációja, valamint a jogállamiság és a tisztességes eljárás elveinek jobb tiszteletben tartása. Biztosítja továbbá az egyenlőség elvét, hozzájárulva a megkülönböztetésmentességhez és a tengerészekkel szembeni egyenlő bánásmódhoz. A büntető- és a közigazgatási eljárás hatálya alá tartozó jogsértések közötti egyértelműbb elhatárolást biztosító intézkedések az elkövetőkkel szembeni egyenlő bánásmódot is elősegítik az egész EU-ban. Ez a kezdeményezés az igazságszolgáltatáshoz való jog jobb tiszteletben tartását eredményezi majd azáltal, hogy javítja a közigazgatási vagy büntetőeljárás hatálya alá tartozó jogsértések meghatározását. A javaslat továbbá biztosítja a személyes adatok védelmét.

#### **4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK**

A javaslat jelenlegi nettó költségei 125,8–134,7 millió EUR-t tesznek ki 2025 és 2050 között. A javaslat költségvetési hatását részletesebben az e javaslatához tájékoztatásul csatolt pénzügyi kimutatás ismerteti. A javaslat költségvetési hatása már szerepel az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökségről és az 1406/2002/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló bizottsági javaslatban.

A jelenlegi többéves pénzügyi kereten túlmutató költségvetési hatás indikatív áttekintés, a többéves pénzügyi keretről szóló jövőbeli megállapodás sérelme nélkül.

#### **5. EGYÉB ELEMEK**

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

Az irányelv sikere azt jelentené, hogy a tengerek szennyezéséért felelős (jogi vagy természetes) személyt megfelelő szankciókkal sújtják, hogy elrettentő hatást érjenek el, és ezáltal megakadályozzák a jövőbeni szennyezést. A hajók okozta szennyezés miatt kivetett szankciók az utolsó védelmi vonalnak tekinthetők a szennyezés megelőzése, valamint a tengeri környezet és az emberi egészség megóvása tekintetében. A tengerészeti biztonság és a szennyezés megelőzésének első védelmi vonalát a lobogó szerinti állam ellenőrzése, míg a második védelmi vonalat pedig a kikötő szerinti állam ellenőrzésére vonatkozó jogszabályok biztosítják, azonban a hajók balesetek és (szándékos) üzemeltetési kibocsátások révén továbbra is okozhatnak tengerszennyezést.

A Bizottság számos intézkedés, valamint a konkrét célkitűzések megvalósítása terén elért előrehaladást mérő alapvető mutatók segítségével nyomon fogja követni e kezdeményezés

végrehajtását és hatékonyságát. A hatásvizsgálatban megfelelő nyomonkövetési és jelentéstételi szabályokat határoztak meg. Az EMSA fontos szerepet tölt majd be e folyamatban, mivel az ügynökség felel a tagállami látogatásokért, valamint a tenger szállítás digitális eszközeinek, azaz az integrált tengerészeti szolgáltatások és a CleanSeaNet kidolgozásáért és működtetéséért.

A végrehajtás ellenőrizhető annak nyomon követésével, hogy a tagállamok időben és hatékonyan szolgáltatott-e visszajelzést a CleanSeaNet riasztásaival kapcsolatos ellenőrzésekről, és hogy a bizonyítékok gyűjtésére és a közigazgatási eljárásokra vonatkozó információkat rendszeresen feltöltik-e a jelentéstételi eszközbe. A Bizottság az EMSA támogatásával nyilvános weboldalt fog létrehozni a végrehajtási arányra vonatkozó alapmutatókkal és az illegális kibocsátásokkal kapcsolatos kulcsfontosságú, nem bizalmas jellegű információkkal; a weboldalt rendszeresen frissítik a jelentéstételi eszközből származó adatokkal, hogy a nyilvánosságot folyamatosan tájékoztassák a végrehajtásról és a kivetett szankciókról. A Bizottságnak nyújtott támogató szerepének részeként az EMSA ciklikusan látogatásokat tesz a tagállamokban a helyszíni műveletek ellenőrzése érdekében<sup>13</sup>. Ezen túlmenően az EMSA kérésre horizontális elemzést és technikai segítségnyújtást biztosít, és erről jelentést tesz a Bizottságnak és a tagállamoknak.

Az irányelv hatásait legkésőbb öt évvel a jogszabály átültetésének időpontját követően értékelni kell. Várhatóan már megbízhatóbb és reprezentatívabb adatok állnak majd rendelkezésre a valamennyi tagállamra vonatkozó teljes körű értékelés elkészítéséhez. Ebben az összefüggésben szakértői tanulmányra lenne szükség a szankciók szintje terén elért haladás becsléséhez. Az értékelésnek meg kell továbbá vizsgálnia a környezeti előnyökről rendelkezésre álló adatokat, valamint a MARPOL 73/78 új fejleményeire és a légszennyezésre való kiterjesztés lehetőségét is. Ezt követően a tagállamokban tett EMSA-látogatások ötéves felülvizsgálati ciklusával összhangban a Bizottság rendszeresen kielemezi majd az irányelv végrehajtását.

- **Magyarázó dokumentumok (irányelvek esetén)**

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

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

***Az irányelv címe***

A cím pontosabban meghatározza az irányelv tárgyát azáltal, hogy a címet kiegészíti a „nemzetközi normák érvényesítése” elemmel. E módosítás célja annak egyértelművé tétele, hogy az irányelv tárgya nem a hajók okozta szennyezésre vonatkozó új anyagi jogi normák bevezetése, hanem a már elfogadott nemzetközi normák átültetése és végrehajtása. A jelenlegi címben szereplő „büntetőjogi szankciók” elemet elhagyták a környezeti bűncselekményről szóló (EU) 2023/xxxx irányelvvel való jogi koherencia érdekében.

***1. cikk – Tárgy***

Az irányelv általános célkitűzése módosul annak pontosítása érdekében, hogy a megfelelő szankciók ezen irányelvben visszatartó erejű, hatékony és arányos szankciókat jelentenek. Ez

---

<sup>13</sup> Az EMSA alapvető feladatai részeként az Európai Tengerészeti biztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló 1406/2002/EK rendelet 3. cikke alapján végez ilyen látogatásokat; ezért várhatóan nem merülnek fel többletköltségek.

a közigazgatási szankciókra vonatkozik. A jelenlegi irányelvben szereplő „büntetőjogi szankciók” elemet elhagyták a környezeti bűncselekményről szóló (EU) 2023/xxxx irányelvvel való jogi koherencia érdekében.

## **2. cikk – Fogalommeghatározások**

A 2. cikk (2) bekezdése aktualizálja a problémás vagy az irányelv elavult hatályára utaló fogalommeghatározásokat, és egy új fogalommeghatározást vezet be. Először is, a „szennyező anyagok” (2) bekezdés szerinti fogalommeghatározását az irányelv kiterjesztett, a MARPOL 73/78 I–VI. mellékletét magában foglaló hatályához igazítják. A 2a. pontban szereplő új fogalommeghatározás bevezeti a „füstgáztisztító rendszerből származó maradékanyag” fogalmát, azaz a mosókból a tengerbe történő kibocsátást, mint az irányelv kiterjesztett hatálya alá tartozó anyagot a MARPOL 73/78 VI. melléklete tekintetében, figyelembe véve az IMO által kidolgozott iránymutatásokat. Az 5a. pontban szereplő új fogalommeghatározás a 336/2006/EK rendelet<sup>14</sup> által az uniós jogba átültetett, a hajók biztonságos üzemeltetésének és a környezetszennyezés megelőzésének nemzetközi szabályzatával (ISM-szabályzat)<sup>15</sup> összhangban beépíti az irányelvbe a „társaság” nemzetközileg elfogadott fogalommeghatározását.

## **4. cikk – A kibocsátások tilalma**

A 4. cikk meghatározza az ezen irányelv hatálya alá tartozó általános tilalmakat. Az illegális kibocsátás természetes vagy jogi személynek tulajdonítható, és az ezen irányelvet végrehajtó nemzeti rendelkezéseknek rendelkezniük kell az ilyen személyek felelősségre vonásáról. A jelenlegi irányelvben foglalt egyes tilalmak (a MARPOL 73/78. I–II. melléklete szerinti anyagok) a meglévők aktualizált változatai, néhány tilalom azonban új (a MARPOL 73/78. III–VI. melléklete szerinti anyagok). A „kisebb jelentőségű ügyek” fogalmát elhagyták az utólagos értékelés azon megállapításai alapján, amelyek szerint ez a kifejezés problematikus, illetve a tagállamok által nem egységesen értelmezett. Ezenkívül ez a fogalom csak a büntetőjogi szankciók alkalmazása szempontjából volt releváns, amelyek most már nem tartoznak az irányelv hatálya alá.

## **5. cikk – Kivételek**

A javaslat az 5. cikkben meghatározza a 4. cikkben megállapított tilalmak alóli kivételeket abban az esetben, ha a tengerbe történő kibocsátásra a hajó vagy berendezésének károsodását követően kerül sor. Ez a cikk csak akkor alkalmazandó, ha a hajó/berendezés sérülésének feltétele teljesül. A rendelkezés módosítására a MARPOL 73/78 alapján jelenleg fennálló felelősségi rendszer egyértelművé tétele érdekében került sor az alkalmazandó szabályok – 2005/35/EK irányelvhez képest változtatás nélkül történő – pontosabb meghatározásával. A MARPOL 73/78-ban használt „tulajdonos” fogalmát a „társaság” fogalmának alkalmazásával pontosítják, mivel az a hajót kezelő különböző jogalanyokat jelenthet. E kivétel tehát minden olyan szervezetre vonatkozik, amely az ISM-szabályzatnak megfelelően vállalta a hajó üzemeltetését. A rendelkezés az irányelv kiterjesztett hatályára vonatkozik. A bűncselekményekre vonatkozó kivételeket (5a. cikk) és annak további részleteit (5b. cikk) a környezeti bűncselekményről szóló (EU) 2023/xxxx irányelvvel való jogi koherencia

<sup>14</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 336/2006/EK rendelete (2006. február 15.) a hajók biztonságos üzemeltetéséről szóló nemzetközi szabályzat Közösségen belüli végrehajtásáról és a 3051/95/EK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (EGT-vonatkozású szöveg).

<sup>15</sup> A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet által az 1993. november 4-i A.741(18) számú közgyűlési határozattal elfogadott, a hajók biztonságos üzemeltetésére és a tengerszennyezés megelőzésére vonatkozó, módosított nemzetközi igazgatási szabályzat.

érdekében elhagyták. A 2009/123/EK irányelvvel bevezetett, a hajók által okozott szennyezéssel elkövetett jogsértésekkel kapcsolatos büntetőjogi felelősségi küszöbértékek megszűnnek, mivel az (EU) 2023/xxxx irányelv már foglalkozik ezekkel a küszöbértékekkel.

#### **6. cikk – A valamely tagállam kikötőjében található hajókra vonatkozó végrehajtási intézkedések**

A rendelkezés nem változik a meglévő rendelkezéshez képest. Annak érdekében, hogy elősegítse a tagállamokat a 6. cikk szerinti kötelezettségeik teljesítésében, az irányelv új melléklettel bővül, amely azon szabálytalanságok vagy információk tájékoztató jellegű listáját tartalmazza, amelyek alapján felmerülhet a gyanú, hogy jogellenes kibocsátásra került sor, ami viszont kiváltja a kikötő szerinti állam esemény ellenőrzésére vonatkozó kötelezettségét.

#### **8. cikk – Szankciók**

A cikk a környezeti bűncselekményekről szóló (EU) 2023/xxxx irányelv következményei miatt módosul. A 2005/35/EK irányelv felülvizsgálata csak a közigazgatási szankciókat érinti, míg az (EU) 2023/xxxx irányelv a hajók által okozott szennyezéshez kapcsolódó büntetőjogi szankciókkal foglalkozik. Meghatározza azokat az elveket, amelyeknek az irányelv átültetése során a szankciók nemzeti jogszabályokba történő beépítése tekintetében irányadónak kell lenniük, azaz a szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük. A nemzeti jogrendbe bevezetett közigazgatási szankciórendszer nem sértheti az (EU) 2023/xxxx irányelvet és az abban foglalt szankciókat<sup>16</sup>. A 8. cikk új bekezdése meghatározza azokat a szankció típusokat, amelyeket a nemzeti jogrendben minimálisan elő kell írni, és amelyeknek magukban kell foglalniuk a hajótársaságra kiszabott pénzbírságokat, elismerve a hajózás esetében alkalmazandó nemzetközi szabályokat, amelyek szerint a hajó üzemeltetési és/vagy műszaki irányítását a bejegyzett tulajdonos más társaságra is átruházhatja. Ilyen esetekben a társaságot felelősségre vonják azért, mert a szennyező anyagokat illegálisan a tengerbe bocsátotta ki ahelyett, hogy azokat a kikötői befogadólétesítményekbe szállította volna, kivéve, ha bizonyítja, hogy egy másik személy, nevezetesen a parancsnok vagy a személyzet nem a parancsnok utasításai szerint eljáró egy vagy több tagja felelt a kibocsátásért. A 8. cikk új bekezdése egyértelművé teszi, hogy amennyiben bizonyítást nyer, hogy a társaságon kívüli más személy felelt a jogsértésért, akkor a 2005/35/EK irányelvvel összhangban vele szemben kell szankciókat alkalmazni. A természetes személyekkel szembeni büntetőjogi szankciókat (8a. cikk), a bűncselekményekért való felelősséget (8b. cikk) és a jogi személyekkel szembeni büntetőjogi szankciókat (8c. cikk) a környezeti bűncselekményről szóló (EU) 2023/xxxx irányelvvel való jogi koherencia érdekében elhagyták.

#### **8d. cikk – A szankciók hatékony alkalmazása (új)**

Ez egy új cikk, amelynek célja az irányelv által előírt szankciórendszer Unió-szerte történő következetes alkalmazása, valamint a kiszabott szankciók közelítése. A nemzeti igazságügyi és közigazgatási hatóságoknak valamennyi releváns körülményt figyelembe kell venniük a szennyezőre kiszabandó szankciók mértékének meghatározása során. Figyelembe véve az ezen irányelv hatálya alá tartozó szennyező anyagok sokféleségét és a szankciók Unió-szerte történő következetes alkalmazásának fontosságát, tekintettel a hajók okozta szennyezés határokon átnyúló jellegére, a szankciók szintjeinek további hatékonyságát a különböző szennyező anyagok tengerbe történő kibocsátása esetén alkalmazandó szankciók konkrét

<sup>16</sup> Az (EU) 2023/xxxx irányelv 5. és 7. cikke a nem büntetőjogi jellegű szankciókkal foglalkozik, és ezeket a követelményeket figyelembe kell venni a 2005/35/EK irányelv alkalmazása során.

kritériumainak megállapítása révén egy végrehajtási jogi aktusban határozzák majd meg. Ilyen kiegészítő kritérium alapulhat például azon a földrajzi területen, ahol egy adott típusú szennyező anyag kibocsátása történt, attól függően, hogy a terület mennyire érzékeny a szennyező anyagban lévő vegyi anyagokra, pl. a Balti-tengerbe illegálisan kibocsátott étolaj.

### ***10. cikk – Információ- és tapasztalatcsere***

A rendelkezés alapelve nem változott – a Bizottság az EMSA támogatásával segíti a tagállamokat végrehajtási tevékenységeikben. A cikk címe annak tükrözése érdekében módosult, hogy az ebben a cikkben felvázolt intézkedések az irányelv hatékony végrehajtásához szükséges információ- és tapasztalatcsere, valamint az érintett felek közötti együttműködésre vonatkoznak.

A tagállamok közötti információcsere javítása érdekében a cikk kiegészült a tagállamok rendelkezésére álló meglévő digitális eszközök, különösen a CleanSeaNet megerősítésére, valamint a meglévő tengerészeti biztonsági adatbázisok és információcsere-rendszerek, köztük a THETIS, a THETIS-EU és a SafeSeaNet közötti automatikus kapcsolatok javítására vonatkozó rendelkezésekkel annak érdekében, hogy az integrált tengerészeti szolgáltatásokban felhasználóbarát formátumban álljanak rendelkezésre az időszzerű és pontos információk, illetve a tagállamok számára lehetővé váljon a jobb célkiválasztás. Annak érdekében, hogy valamennyi tagállam hatékonyan nyomon követhesse az irányelv végrehajtását, rendelkeznek a CleanSeaNet által küldött riasztások évi 10 %-os tagállami ellenőrzési arányáról is. A végrehajtási tevékenységek adminisztratív terheinek minimalizálása érdekében elő kell segíteni a nemzeti hatóságok, továbbá az ilyen információk iránt érdeklődő más tagállamok hatóságai számára az ilyen információkhoz történő hozzáférést a végrehajtási láncban. A Bizottság biztosítja azokat a fórumokat, ahol a tagállami hatóságok és szakértők között tapasztalatcsere sor kerül. E célból a közös gyakorlatok és iránymutatások kidolgozására szakértői találkozót javasolnak, például egy erre a célra létrehozott szakértői csoport létrehozása révén. Az EMSA feladataira vonatkozó rendelkezéseket elhagyták a cikkből, mivel ezeket a feladatokat külön jogi aktus határozza meg.

### ***10a. cikk – jelentéstétel (új)***

A tagállamok jelentéstételi kötelezettségeit a Bizottság felé az irányelv végrehajtásáról történő jelentéstétel részletesebb rendszere váltotta fel. Ennek megfelelően a jelentéstételnek mostantól az EMSA által kifejlesztett és karbantartott, erre a célra szolgáló elektronikus jelentéstételi eszköz segítségével a vonatkozó tevékenységek befejezését követően azonnal meg kell történnie. E rendelkezés konkrét és hatékonyabb jelentési rendszert biztosít azáltal, hogy elkerülhetővé teszi a szennyezési esemény vagy a közigazgatási eljárás időpontja és a tényleges jelentés időpontja közötti időeltolódást. A cikk előírja a tagállamok számára, hogy jelentsék az alábbiakra vonatkozó releváns adatokat: i. ellenőrzések, ii. ellenőrzési tevékenységek, és iii. kivetett szankciók. Azt is előírja a tagállamok számára, hogy a CleanSeaNet rendszerben rögzítsék a CleanSeaNet által a tagállamnak küldött riasztást követően végzett ellenőrzési tevékenységet, illetve az ilyen riasztással kapcsolatos nyomon követés elmulasztásának okait. A tervek szerint egy végrehajtási jogi aktus részletesebb szabályokat fog tartalmazni a jelentéstételi eljárásra vonatkozóan, beleértve a jelentendő információk típusának meghatározását is. Az EMSA támogatásával a Bizottság ezen intézkedések révén nyomon követi majd ezen irányelv végrehajtását és hatékonyságát, és képes lesz értékelni azokat a mutatókat, amelyekkel az irányelv célkitűzéseinek elérése felé tett előrehaladás mérhető.

### ***10b. cikk – képzés (új)***

E rendelkezés célja, hogy segítse a tagállamokat a teljes végrehajtási láncban érintett hatóságok képzési tevékenységeiben annak biztosítása érdekében, hogy valamennyi érintett fél rendelkezzen a feladatai hatékony ellátásához szükséges szakismeretekkel és képességekkel. A cikk rendelkezik arról, hogy a Bizottság az EMSA technikai támogatásával képzést biztosít az uniós tagállamok számára, hogy jobban teljesíthessék az irányelv szerinti kötelezettségeiket, tekintettel a kibővített hatályra és az IMO új szabályozási fejleményeire, amelyek az irányelv végrehajtása szempontjából relevánsak. Ennek alapján az EMSA rendszeresen munkaértekezleteket tart majd, és a következőkkel fog foglalkozni: i. az irányelv végrehajtásával kapcsolatos új technológiai fejlesztések, beleértve az új digitális eszközöket; és ii. a tagállamok bevált gyakorlatai, illetve a bizonyítékok gyűjtésére és az illegális kibocsátások ellenőrzésére szolgáló módszerei.

### ***10c. cikk – Információk közzététele (új)***

Ez egy új cikk. A Bizottság biztosítani fogja, hogy a hajók okozta szennyezéssel kapcsolatos kulcsfontosságú, nem bizalmas jellegű és naprakész információk online elérhetőek legyenek. Ennek alapján az EMSA online áttekintést tesz közzé és rendszeresen frissíti azt. Ily módon a nyilvánosság számára hozzáférhetővé válnak a hajók által az Unióban okozott szennyezési eseménnyel kapcsolatos általános információk. Ez olyan információkat tartalmazna, mint a műholdas megfigyelésből származó riasztás részletei, a riasztás érintett tagállam általi nyomon követése, a helyszíni ellenőrzés vagy hajóellenőrzés tényállása, valamint az eljárás végeredménye, például a kiszabott közigazgatási bírság, beleértve annak mértékét, a bírsággal sújtott hajó nevét, lobogóját és IMO-számát, valamint az ügy legfontosabb tényállási elemeit, amelyben a bírságot kiszabták. Az EMSA emellett tagállamonként áttekintést tesz közzé ezen irányelv végrehajtásáról és betartatásáról azáltal, hogy országprofilokat biztosít az azonosított szennyezési események országokénti számához vagy a közigazgatási eljárások országokénti számához hasonló konkrét célkitűzések megvalósítása terén elért előrehaladást mérő információkkal, valamint az ezek arányára vonatkozó néhány kulcsfontosságú mutatóval. Az irányelv új melléklettel bővül, amely a nyilvánosan elérhető információk típusát tartalmazza.

### ***10d. cikk – A potenciális illegális kibocsátásokat jelentő személyek védelme (új)***

Az EMSA digitális eszközeinek új felépítése egy olyan átjárót biztosít, amely riasztja a tagállamot, ha egy hajóról illegális kibocsátás történt a tengeren. A bejelentők (azaz azok a természetes személyek, akik a munkájukkal kapcsolatos tevékenységük során szerzett, jogsértésekről szóló információkat bejelentenek) számára külön csatornát biztosítanak a potenciális jogsértések bejelentésére. E cikk az uniós jog megsértését bejelentő személyek védelme érdekében közös minimumszabályokat megállapító (EU) 2019/1937 irányelvre való hivatkozással utal.

### ***12a. cikk – Értékelés és felülvizsgálat (új)***

Ez egy új cikk. Ez a rendelkezés előírja, hogy a Bizottság öt évvel az irányelv átültetése után értékelést készít az irányelv végrehajtásáról. Felülvizsgálatra vonatkozó rendelkezés is bekerült a cikkbe, amely kimondja, hogy a felülvizsgálat során figyelembe kell venni a MARPOL 73/78 által ellenőrzés alá vont hajókról történő szennyezés megelőzésére vonatkozó nemzetközi normák jövőbeni módosításait.

### ***13. cikk – Bizottsági eljárás***

Ez a végrehajtási jogi aktusok elfogadása tekintetében egy új szokásos cikk.

***A korábbi 5a-b., 8a-c., 11., 14. és 15. cikket, valamint az egyetlen mellékletet elhagyták***

A fent említett cikkeket elvben elhagyták a környezeti bűncselekményekről szóló (EU) 2023/xxxx irányelv következményei miatt, valamint azokban az esetekben, amikor már nem voltak relevánsak. A 2005/35/EK irányelv egyetlen mellékletét elhagyták, mivel az elavult.

***I. melléklet (új)***

Ez egy új melléklet, amely példákat hoz fel azokra a helyzetekre, amikor végrehajtási tevékenységeket kell kezdeményezni, mert felmerült annak a gyanúja, hogy egy hajó illegálisan bocsátott ki szennyező anyagokat. Ebben az esetben a tagállamnak ellenőrzést kell végeznie a kikötőben az illegális kibocsátás körülményeire vonatkozó információk, valamint a bizonyítékok ellenőrzése és összegyűjtése érdekében. A melléklet tartalmazza a szabálytalanságok és az ellenőrzési kötelezettséget kiváltó információk példáinak tájékoztató jellegű listáját, mint pl. a korábbi kikötő szerinti állam által elvégzett ellenőrzések vagy a rendőrség, környezetvédelmi vagy egyéb hatóságok által végrehajtott ellenőrzések eredményei, a hajókról a kikötői befogadólétesítményekbe szállított hulladékok ellenőrzése, vagy az integrált tengerészeti szolgáltatások révén kicserélt vagy kapott információk. Ha az ellenőrzés során olyan tényeket tárnak fel, amelyek szerint illegális kibocsátásra került sor, akkor adott esetben megfelelő eljárást kell indítani.

***II. melléklet (új)***

Ez egy új melléklet, amely nem kimerítő felsorolást tartalmaz az egyes szennyezési események tekintetében a nyilvánosság számára közzeendő információk típusairól, valamint az irányelv tagállamok általi végrehajtásáról. Ezeket az információkat felhasználóbarát formátumban, például térkép formájában kell biztosítani, ahol a felhasználó ráközelíthet az őt érdeklő földrajzi területre, és láthatja, hogy egy adott évben miként kezelték a szennyezési eseményeket. A nyilvánosan elérhető információk nem szakmai nyelvezettel kerülnek leírásra, hogy a nyilvánosság tájékoztatást kapjon arról, hogy a tagállamok hogyan követik nyomon a szennyezési eseményeket, és mely hajókra szabtak ki bírságot.

Javaslat

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE**

**a hajók által okozott szennyezésről és a szennyezéssel elkövetett jogsértésekre alkalmazandó, büntetőjogi szankciókat is magukban foglaló szankciókról szóló 2005/35/EK irányelv módosításáról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 100. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére<sup>17</sup>,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére<sup>18</sup>,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) Az Unió tengerpolitikájának célja a magas színvonalú biztonság és környezetvédelem megvalósítása. Ez a nemzetközi egyezmények, kódexek és határozatok betartásával érhető el, fenntartva ugyanakkor a hajózás szabadságát az Egyesült Nemzetek Szervezete Tengerjogi Egyezményében előírtak szerint.
- (2) A hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (a továbbiakban: MARPOL 73/78) általános tilalmat rendel el a hajókról származó hulladék tengerbe ürítésére vonatkozóan, ugyanakkor szabályozza azokat a feltételeket, amelyek teljesülése esetén bizonyos anyagok a tengeri környezetbe üríthetők.
- (3) A 2005/35/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>19</sup> elfogadása óta a MARPOL 73/78 és mellékletei fontos módosítások tárgyát képezték, amelyek szigorúbb normákat és tilalmakat vezettek be a hajókról származó anyagok tengerbe történő kibocsátására vonatkozóan. Ezeket a változásokat, valamint a 2005/35/EK irányelv végrehajtásából levont tanulságokat figyelembe kell venni.

---

<sup>17</sup> HL C 77., 2009.3.31., 69. o.

<sup>18</sup> HL C 202., 2016.6.7., 177. o.

<sup>19</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2005/35/EK irányelve (2005. szeptember 7.) a hajók által okozott szennyezésről és a jogsértésekre alkalmazandó szankciók bevezetéséről (HL L 255., 2005.9.30., 11. o.).

- (4) Az (EU) 2019/883 európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>20</sup> biztosítja, hogy a hulladékot uniós kikötőkbe szállítsák, ahol megfelelő kikötői befogadólétesítményekben gyűjtik össze. Az (EU) 2019/883 irányelv végrehajtása – a 2005/35/EK irányelvvel együtt – kulcsfontosságú eszköze a hajók okozta szennyezés megelőzésének. Annak érdekében, hogy az (EU) 2019/883 irányelvnek a hulladék kikötői befogadólétesítményekben történő leadásáról szóló rendelkezései tekintetében hatékony, integrált és koherens végrehajtási rendszert lehessen biztosítani, a 2005/35/EK irányelvet úgy kell módosítani, hogy annak hatálya kiterjedjen a MARPOL 73/78 IV–VI. mellékletére azzal a céllal, hogy a hajókat visszatartsa attól, hogy illegálisan szennyező anyagokat bocsássanak ki a tengerbe ahelyett, hogy azokat az (EU) 2019/883 irányelv rendelkezéseivel összhangban kikötői befogadólétesítményekben szállítsanak.
- (5) Az (EU) 2019/883 irányelv hatálya nem terjed ki MARPOL 73/78 III. mellékletére, mivel a csomagolt áruk nem minősülnek hulladéknak, ezért azokat általában nem kikötői befogadólétesítményekben adják le. Nem zárható ki azonban, hogy a csomagolt formában szállított káros anyagokat illegálisan a tengerbe dobják. A fentiek tükrében a 2005/35/EK irányelv hatályát ki kell terjeszteni a MARPOL 73/78 III. mellékletére. Ennek megfelelően a 2005/35/EK irányelv alapján be kell tiltani a káros anyagok tengerbe dobását, kivéve, ha az illetékes hatóságok megállapítják, hogy az szükséges volt a hajó biztonságának garantálásához vagy a tengeri életmentéshez.
- (6) A MARPOL 73/78 2. cikkében szereplő, kibocsátásra vonatkozó fogalommeghatározás a hajókról származó kibocsátást is magában foglalja. A MARPOL 73/78 VI. mellékletének tárgya a hajók okozta légszennyezés megelőzése. A VI. melléklet és a hozzá kapcsolódó, a füstgáztisztító rendszerekről szóló IMO-iránymutatások (a MEPC.340 (77) határozat) lehetővé teszik, hogy a füstgáztisztító rendszereket a hajók alternatív megfelelési módszerként alkalmazzák a kén-oxidok (SO<sub>x</sub>) kibocsátásának csökkentésére. A VI. melléklet szabályozza a füstgáztisztítási maradékanyagokat és mosóvizet: a melléklet vagy megtiltja a tengerbe való kibocsátást, és előírja a megfelelő kikötői befogadólétesítményekben való leadást (a zárt láncú rendszerekből származó füstgáztisztítási maradékanyagok esetében), vagy szabályozza a kibocsátási feltételeket (a nyílt láncú rendszerekből származó szennyvíz esetében). Az (EU) 2016/802 európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>21</sup> átülteti a nemzetközi SO<sub>x</sub>-szabványokat az uniós jogba, az (EU) 2019/883 irányelv pedig biztosítja, hogy a füstgáztisztítási maradékanyagokat leadják a kikötői befogadólétesítményekben. Mivel a füstgáztisztítási maradékanyagok és a mosóvíz szennyezhetik a tengeri környezetet, illegális kibocsátások esetén a 2005/35/EK irányelvben előírt szankciókat kell alkalmazni. Ezen okok miatt a 2005/35/EK irányelv hatályát ki kell terjeszteni a füstgáztisztítási maradékanyagokra és a mosóvízre, figyelembe véve az IMO által kidolgozott iránymutatásokat, az (EU) 2016/802 irányelv e tekintetben szigorúbb kibocsátási normákat és szankciókat megállapító rendelkezéseinek sérelme nélkül.
- (7) Az (EU) 2023/xxxx<sup>22</sup> irányelv biztosítja a környezeti bűncselekmények közös fogalommeghatározását, valamint a súlyos környezeti bűncselekmények esetében kiszabott visszatartó erejű, hatékony és arányos büntetőjogi szankciók rendelkezésre állását. A

<sup>20</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/883 irányelve (2019. április 17.) a hajókról származó hulladékok leadására alkalmas kikötői befogadólétesítményekről, a 2010/65/EU irányelv módosításáról, valamint a 2000/59/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 151., 2019.6.7., 116. o.).

<sup>21</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/802 irányelve (2016. május 11.) az egyes folyékony tüzelőanyagok kéntartalmának csökkentéséről (kodifikáció) (HL L 132., 2016.5.21., 58. o.).

<sup>22</sup> HL L xxxx.

2005/35/EK irányelvet a 2009/123/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>23</sup> módosította, amely büntetőjogi szankciókat vezetett be bizonyos, a 2005/35/EK irányelvet érintő jogsértések esetében, amelyek immár az (EU) 2023/xxxx irányelv hatálya alá tartoznak. Ennek megfelelően a 2005/35/EK irányelv 2009/123/EK irányelv által beillesztett vagy felváltott rendelkezéseit el kell hagyni a 2005/35/EK irányelvből.

- (8) A 2005/35/EK irányelv átültetése során bevezetett közigazgatási szankciók nem sérthetik az (EU) 2023/xxxx irányelvet. A tagállamoknak nemzeti joguknak megfelelően meg kell határozniuk a hajók okozta szennyezéssel elkövetett jogsértések vonatkozásában a közigazgatási és büntetőjogi jogérvényesítés hatókörét. A 2005/35/EK irányelvet átültető nemzeti jogszabály alkalmazása során a tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy a büntetőjogi szankciók és a közigazgatási szankciók kiszabása tiszteletben tartsa az Európai Unió Alapjogi Chartájának elveit, beleértve a kétszeres eljárás alá vonás és a kétszeres büntetés (*ne bis in idem*) tilalmát.
- (9) A 2005/35/EK irányelvben foglalt szankciókat meg kell szilárdítani a közigazgatási szankciók Unió-szerte történő következetes alkalmazásának biztosításával. A hajók okozta szennyezéssel elkövetett jogsértések miatt kiszabott szankciók elrettentő erejének fokozása érdekében az ilyen szankcióknak legalább a hajótársaságra kiszabott bírság formáját kell ölteniük, kivéve, ha a társaság bizonyítani tudja, hogy a hajó parancsnoka vagy a személyzet nem a parancsnok utasításai szerint eljáró egy vagy több tagja felelt a kibocsátásért. Ebben az összefüggésben a hajótársaság a hajó tulajdonosa vagy bármely más olyan szervezet vagy személy – mint például az üzemben tartó vagy a hajó személyzet nélküli bérlése esetén a bérlő –, aki, illetve amely a 336/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>24</sup> által az uniós jogban végrehajtott, hajók biztonságos üzemeltetésének és a környezetszennyezés megelőzésének nemzetközi szabályzatával (ISM-szabályzat)<sup>25</sup> összhangban a hajó tulajdonosától átvállalta a hajó üzemeltetésének felelősségét. A 2005/35/EK irányelvnek el kell ismernie, hogy a hajó üzemeltetését a bejegyzett tulajdonos átruházhatja egy másik szervezetre, amely ezután elsőként felel azért, ha nem teljesítette az ISM-szabályzat szerinti kötelezettségeit a környezetkárosítás elkerülésének biztosítása vagy a hajófedélzeti műveletek szakképzett személyzetre való bízása tekintetében.
- (10) A nemzeti közigazgatási és igazságügyi hatóságoknak valamennyi releváns körülményt figyelembe kell venniük a szennyezőre kiszabandó szankciók mértékének meghatározása során. Figyelembe véve a 2005/35/EK irányelv hatálya alá tartozó szennyező anyagok sokféleségét és a szankciók Unió-szerte történő következetes alkalmazásának fontosságát, valamint tekintettel a szabályozott magatartás határokon átnyúló jellegére, a különböző szennyező anyagok kibocsátása esetén alkalmazandó szankciók konkrét kritériumainak megállapítása révén elő kell mozdítani a szankciómértékek további közelítését és eredményességét. A szankciók alkalmazásával kapcsolatos egységes feltételek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni. Ezeket a végrehajtási

<sup>23</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2009/123/EK irányelve (2009. október 21.) a hajók által okozott szennyezésről és a jogsértésekre alkalmazandó szankciók bevezetéséről szóló 2005/35/EK irányelv módosításáról (HL L 280., 2009.10.27., 52. o.).

<sup>24</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 336/2006/EK rendelete (2006. február 15.) a hajók biztonságos üzemeltetéséről szóló nemzetközi szabályzat Közösségen belüli végrehajtásáról és a 3051/95/EK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (EGT-vonatkozású szöveg) (HL L 64., 2006.3.4., 1. o.).

<sup>25</sup> A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet által az 1993. november 4-i A.741(18) számú közgyűlési határozattal elfogadott, a hajók biztonságos üzemeltetésére és a tengerszennyezés megelőzésére vonatkozó, módosított nemzetközi igazgatási szabályzat.

hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek<sup>26</sup> megfelelően kell gyakorolni. Vizsgálóbizottsági eljárást kell alkalmazni e végrehajtási jogi aktusok elfogadására.

- (11) Amennyiben egy tagállam részéről felmerül a gyanú, hogy a kikötőjében vagy tengeri termináljában önkéntesen tartózkodó hajó illegális kibocsátásban érintett, a körülmények megállapítása érdekében megfelelő ellenőrzést kell elvégezni. Annak érdekében, hogy segítse a tagállamokat a 2005/35/EK irányelv szerinti, az ilyen hajók ellenőrzésére vonatkozó kötelezettségeik teljesítésében, a 2005/35/EK irányelv I. melléklete tájékoztató jellegű listát biztosít azokról a szabálytalanságokról vagy információkról, amelyeket az illetékes hatóságoknak eseti alapon figyelembe kell venniük annak meghatározásakor, hogy egy hajó gyanúsnak tekintendő-e.
- (12) Az együttműködésre vonatkozó kísérő intézkedések és a tagállamok jelentéstételi kötelezettségei eddig nem voltak elegendőek annak teljes körű elemzéséhez, hogy a szennyezők hatékony, visszatartó erejű és arányos szankciókkal szembesülnek-e, és hogy a 2005/35/EK irányelv végrehajtásának nyomon követéséhez megfelelő adatok állnak-e a Bizottság rendelkezésére. A 2005/35/EK irányelv hatékony és következetes végrehajtásának biztosítása érdekében megerősített együttműködés keretében elő kell segíteni az információ- és tapasztalatcserét, ugyanakkor biztosítani kell, hogy megfelelő adatok álljanak a Bizottság rendelkezésére a 2005/35/EK irányelv végrehajtásának megfelelő nyomon követése érdekében.
- (13) A tagállami hatóságokat a potenciális illegális kibocsátásokról értesítő meglévő „CleanSeaNet” műholdalapú szolgáltatást tovább kell fejleszteni, hogy kiegészüljön a 2005/35/EK irányelv hatálya alá tartozó további szennyező anyagokra vonatkozó információkkal. A tagállamok által a 2005/35/EK irányelvvel összhangban, valamint más meglévő tengerészeti biztonsági adatbázisoknak, például a 2002/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel<sup>27</sup> létrehozott uniós tengeri információcsere-rendszerbe (SafeSeaNet) és a 2009/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>28</sup> által felállított ellenőrzési adatbázisba (THETIS) bejelentett potenciális vagy tényleges kibocsátásokra vonatkozó információkat integrálni kell, és az időben történő reagálás megkönnyítése érdekében felhasználóbarát elektronikus formátumban továbbítani kell a végrehajtási láncban érintett nemzeti hatóságoknak. A füstgáztisztítási maradékanyagok hajókról történő tényleges vagy potenciális kibocsátásával kapcsolatos információkat automatikusan továbbítani kell a THETIS (EU) 2015/253 bizottsági végrehajtási határozattal létrehozott külön moduljába (THETIS-EU) annak érdekében, hogy a tagállamok segítséget kapjanak az (EU) 2016/802 irányelv rendelkezéseivel összhangban végrehajtott végrehajtási intézkedések meghozatalában. Annak érdekében, hogy valamennyi tagállam hatékonyan nyomon követhesse az irányelv végrehajtását, az ezen irányelv átültetésétől számított első három évben minden tagállamnak biztosítani kell a CleanSeaNet által küldött riasztások évi 10 %-os ellenőrzési arányát. A hatékony és időben történő határokon átnyúló együttműködés elősegítése, a végrehajtási tevékenységek adminisztratív terheinek minimalizálása és végső soron a 2005/35/EK

<sup>26</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

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

<sup>28</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2009/16/EK irányelve (2009. április 23.) a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről (átdolgozás) (HL L 131., 2009.5.28., 57. o.).

irányelvet megsértő elkövetők hatékony szankcionálása érdekében hozzáférést kell biztosítani ezen információkhoz más olyan tagállamok hatóságai számára, amelyek a következő kikötés helye alapján illetékes kikötő szerinti államként, a lehetséges kibocsátás által érintett parti államként vagy a hajó lobogója szerinti államként érdekeltek az információkban.

- (14) Az Európai Fenntartható Hajózási Fórum keretében felállított, a hajókról származó hulladékokkal foglalkozó, valamint a hajók okozta szennyezés, illetve a hajókról származó hulladékok kezelésében jártas szakértők széles körét egyesítő alcsoport az (EU) 2019/883 irányelv intézményközi tárgyalásainak elindítására tekintettel 2017 decemberében felfüggesztette munkáját. Mivel ez az ideiglenes alcsoport értékes iránymutatást és szakértelmet nyújtott a Bizottságnak, hasonló szakértői csoportot kell létrehozni, amelynek feladata az ezen irányelv alkalmazásával kapcsolatos tapasztalatcsere annak érdekében történő előmozdítása, hogy a tagállamok segítséget kapjanak a szennyezési események felderítésére és ellenőrzésére szolgáló kapacitásuk fejlesztéséhez, valamint a 2005/35/EK irányelv hatékony végrehajtásának biztosításához.
- (15) Az (EU) xxxx/xxxx<sup>29</sup> rendelettel létrehozott Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökségnek (EMSA) biztosítani kell a Bizottság számára az ezen irányelv végrehajtásához szükséges támogatást.
- (16) A tagállamok jelenteniük kell a Bizottságnak a 2005/35/EK irányelv végrehajtásának megfelelő nyomon követéséhez szükséges információkat. Az adminisztratív terhek korlátozása és a tagállamok által szolgáltatott adatok bizottsági elemzésének támogatása érdekében a tagállamoknak az ilyen információkat egy erre a célra szolgáló elektronikus jelentéstételi eszközön keresztül kell közölniük. Amennyiben az ilyen információk természetes személyekkel szemben kiszabott vagy őket érintő szankciókkal kapcsolatosak, az ilyen információkat anonimíálni kell. Annak biztosítása érdekében, hogy a 2005/35/EK irányelvvel összhangban bejelentett információk típusukat tekintve összehasonlíthatók legyenek a tagállamok között, valamint harmonizált elektronikus formátum és jelentéstételi eljárás alapján gyűjtsék őket, a Bizottságot végrehajtási hatáskörökkel kell felruházni. Ezt a hatáskört a 182/2011/EU rendeletnek megfelelően kell gyakorolni.
- (17) Annak érdekében, hogy segítse a tagállamokat a 2005/35/EK irányelv nemzeti közigazgatási és igazságügyi hatóságok általi hatékony végrehajtásával kapcsolatos kapacitásaik fejlesztésében, a Bizottságnak a hatékony, költséghatékony és célzott végrehajtási tevékenységek elősegítése érdekében iránymutatást és képzést kell nyújtania a tagállamoknak többek között a felderítés, ellenőrzés és bizonyítékgyűjtés legjobb módszereivel és gyakorlataival kapcsolatban, továbbá iránymutatást kell nyújtania a MARPOL 73/78 vonatkozó szabályozási fejleményeiről és a rendelkezésre álló technológiai fejlesztésekről, beleértve az új digitális eszközöket is.
- (18) A hajók okozta szennyezés-kibocsátásokkal kapcsolatos tudatosság növelése és a környezetvédelem javítása érdekében a tagállamok által a 2005/35/EK irányelv alkalmazásáról szolgáltatott információkat egy uniós szintű áttekintés révén nyilvánosan hozzáférhetővé kell tenni, és azoknak tartalmazniuk kell a 2005/35/EK irányelv II. mellékletében felsorolt információkat. A 2003/4/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>30</sup> célja biztosítani a tagállamokban a környezeti információkhoz való hozzáférés jogát, összhangban a környezeti ügyekben az információhoz való hozzáférésről, a nyilvánosságának a döntéshozatalban történő

---

<sup>29</sup> HL L xxxx.

<sup>30</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2003/4/EK irányelve (2003. január 28.) a környezeti információkhoz való nyilvános hozzáférésről és a 90/313/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 41., 2003.2.14., 26. o.).

részvételéről és az igazságszolgáltatáshoz való jog biztosításáról szóló egyezményvel (Aarhusi Egyezmény), amelynek az Uniót részes fele. A 2003/4/EK irányelv rendelkezéseinek sérelme nélkül a Bizottságnak védenie kell a tagállamok által kapott információk bizalmas jellegét.

- (19) Az (EU) 2019/1937 európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>31</sup> megállapítja az uniós jog – többek között a 2005/35/EK irányelv – megsértésének bejelentésével, valamint az ilyen jogsértéseket bejelentő személyek védelmével kapcsolatos minimumszabályokat. A tagállamoknak különösen azt kell biztosítaniuk, hogy az (EU) 2019/1937 irányelv hatálya alá tartozó, tényleges vagy potenciális illegális kibocsátásokat bejelentő személyzet védelemben részesüljön. Az (EU) 2019/1937 irányelvben szabályozott, nemzeti szinten biztosított meglévő bejelentési csatornákon túlmenően a Bizottságnak rendelkezésre kell bocsátania egy központosított online külső bejelentési csatornát a tényleges vagy potenciális illegális kibocsátások bejelentésére, és az ilyen bejelentéseket továbbítani kell az érintett tagállamnak vagy tagállamoknak, amelyeknek ezt követően az (EU) 2019/1937 irányelvnek megfelelően kell kezelniük ezeket a bejelentéseket, többek között az átvételi elismervény, a megfelelő visszajelzés és a nyomon követés tekintetében. A Bizottságnak az (EU) 2018/1725 európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>32</sup> 25. cikke (1) bekezdésének c) és h) pontjával és 25. cikkének (2) bekezdésével összhangban biztosítani kell a bejelentő személyek személyazonossága bizalmas jellegének védelmét, beleértve szükség esetén az érintett személyek – például a jelentésben a potenciális illegális kibocsátásban részt vevőként megjelölt személyek – egyes adatvédelmi jogai gyakorlásának korlátozását, amennyire és ameddig az szükséges a bejelentés akadályozására, vagy a nyomon követés, különösen a nyomozás hátráltatására, megghiúsítására vagy lassítására irányuló kísérletek, vagy a bejelentő személyek személyazonosságának kiderítésére irányuló kísérletek megelőzéséhez és kezeléséhez.
- (20) Az európai adatvédelmi biztossal az (EU) 2018/1725 rendelet 42. cikkének (1) bekezdésével összhangban konzultációra került sor, és a biztos [2023. xx xx]<sup>33</sup>-én/-án véleményt nyilvánított.
- (21) Az IMO keretében tárgyalások folynak a nemzetközi hajózással kapcsolatos új, víz- és légszennyezéssel egyaránt járó környezetvédelmi kérdésekről. Ezek közé tartozik a tengeri hulladékból eredő vízszennyezés, például a konténerek és műanyag pelleték elvesztése, a víz alatti zaj, valamint a légszennyező anyagok, például a korom. E tárgyalások eredményeként a MARPOL 73/78 keretében új szabályozások kidolgozására kerülhet sor. Ezen túlmenően a 2008/56/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>34</sup> értelmében a tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy a tengeri környezet jó környezeti állapotba kerüljön, ami többek között minőségi mutatóként magában foglalja a tengeri hulladékot és a hajókból származó, víz alatti zajt is. Ehhez kapcsolódóan az (EU) 2023/xxxx<sup>35</sup> irányelv határértékeket állapít meg a nitrogén-oxidok (NO<sub>x</sub>) kibocsátásából származó nitrogén-dioxidra (NO<sub>2</sub>)

<sup>31</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1937 irányelve (2019. október 23.) az uniós jog megsértését bejelentő személyek védelméről (HL L 305., 2019.11.26., 17. o.).

<sup>32</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1725 rendelete (2018. október 23.) a természetes személyeknek a személyes adatok uniós intézmények, szervek, hivatalok és ügynökségek általi kezelése tekintetében való védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 45/2001/EK rendelet és az 1247/2002/EK határozat hatályon kívül helyezéséről (EGT-vonatkozású szöveg) (HL L 295., 2018.11.21., 39. o.).

<sup>33</sup> HL C xxxx.

<sup>34</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2008/56/EK irányelve (2008. június 17.) a tengeri környezetvédelmi politika területén a közösségi fellépés kereteinek meghatározásáról (tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelv) (EGT-vonatkozású szöveg) (HL L 164., 2008.6.25., 19. o.).

<sup>35</sup> HL L xxxx.

vonatkozóan. A hajózási tevékenységek hozzájárulnak ahhoz, hogy a tengerparti és kikötői területeken magasabb a NO<sub>2</sub> szintje. Ennek fényében a 2005/35/EK irányelv jövőbeni felülvizsgálata során figyelembe kell venni az új fejleményeket, és a Bizottságnak meg kell vizsgálnia annak lehetőségét, hogy az irányelv hatályát adott esetben a MARPOL 73/78 szerinti új nemzetközi normák figyelembevételével módosítsák. Egy jövőbeni felülvizsgálat során értékelni kell annak a lehetőségét, hogy – az (EU) 2016/802 irányelv végrehajtása során szerzett tapasztalatok, valamint a hajók SO<sub>x</sub>- és NO<sub>x</sub>-kibocsátásának nyomon követése és kimutatása terén elért fejlődés és érettség alapján – a 2005/35/EK irányelv hatályát adott esetben kiterjesszék a MARPOL-egyezmény VI. mellékletében szabályozott SO<sub>x</sub>- és NO<sub>x</sub>-kibocsátásokra a következetes, hatékony és eredményes végrehajtási rendszer biztosítása, valamint az ezzel kapcsolatos visszatartó erejű szankciók kiszabása érdekében, összhangban a levegőre, a vízre és a talajra vonatkozó szennyezőanyag-mentességi cselekvési tervvel és különösen annak „A szennyezőanyag-mentesség közös betartatása” elnevezésű 5. kiemelt kezdeményezésével.

- (22) Mivel ezen irányelv célkitűzéseit a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani amiatt, hogy az irányelv hatálya alá tartozó illegális kibocsátások határokon átnyúló károkat okozhatnak, valamint azért, mert az ilyen kibocsátások nyomán Unió-szerte hatékony, visszatartó erejű és arányos szankciók szabhatók ki, így a szóban forgó célkitűzések – a javasolt fellépés léptéke és hatásai miatt – inkább uniós szinten valósíthatók meg jobban, az Unió az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően intézkedéseket hozhat. Az említett cikkben rögzített arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e célkitűzések eléréséhez szükséges mértéket.
- (23) Ez az irányelv tiszteletben tartja az alapvető jogokat és betartja különösen az Európai Unió Alapjogi Chartájában elismert elveket, beleértve a személyes adatok védelmét, a hatékony jogorvoslathoz és a tisztességes eljáráshoz való jogot, az ártatlanság védelmét és a védelemhez való jogot, a bűncselekmények és büntetések törvényességének és arányosságának elveit, valamint a kétszeres eljárás alá vonás és a kétszeres büntetés tilalmát. Ez az irányelv az említett jogok és elvek teljes körű tiszteletben tartására törekszik, és ezen irányelvet ennek megfelelően kell végrehajtani.
- (24) A 2005/35/EK irányelvet ezért módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

### *1. cikk*

#### **A 2005/35/EK irányelv módosításai**

A 2005/35/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A cím helyébe a következő szöveg lép:

„Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a hajókról történő szennyezésre vonatkozó nemzetközi normák végrehajtásáról és a szennyezéssel elkövetett jogsértésekre alkalmazandó szankciók bevezetéséről”.

2. Az 1. cikk helyébe a következő szöveg lép:

*„1. cikk*

**Cél**

- (1) Ezen irányelv célja a hajókról történő szennyezésre vonatkozó nemzetközi normák uniós jogba történő beépítése, valamint annak biztosítása, hogy az illegális szennyezőanyag-kibocsátásokért felelős személyeket visszatartó erejű, hatékony és arányos közigazgatási szankcióknak vessék alá a tengerészeti biztonság fejlesztése, valamint a tengeri környezet hajók által okozott szennyezéssel szembeni védelmének fokozása érdekében.
  - (2) Ez az irányelv nem akadályozza meg a tagállamokat abban, hogy a nemzetközi joggal összhangban szigorúbb intézkedéseket hozzanak közigazgatási vagy büntetőjogi szankciók nemzeti joguknak megfelelő előírása révén.”
3. A 2. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„2. cikk

### **Fogalommeghatározások**

Ezen irányelv alkalmazásában:

1. »MARPOL 73/78«: a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló, 1973. évi nemzetközi egyezmény és a hozzá csatolt 1978. évi jegyzőkönyv naprakész változata;
  2. »szennyező anyagok«: a MARPOL 73/78 I. melléklete (olaj), II. melléklete (ártalmas folyékony anyagok ömlesztve), III. melléklete (a tengeren csomagolt formában szállított ártalmas anyagok), IV. melléklete (hajókról származó szennyvíz), V. melléklete (hajókról származó szemét) által szabályozott anyagok és a füstgáztisztítási maradékanyagok;
  3. »füstgáztisztítási maradékanyagok«: a szennyvízkezelő rendszer által a mosóvízből vagy a kondenzvízből eltávolított bármely anyag vagy a kibocsátási kritériumoknak meg nem felelő kiürülő víz, vagy a füstgáztisztító rendszerből a MARPOL 73/78 VI. mellékletének 4. szabályában meghatározott kibocsátáscsökkentési megfelelési módszer alkalmazásának eredményeként a hajón kívülre eltávolított egyéb maradékanyag, amelyet a MARPOL 73/78 VI. mellékletének 14. szabályában meghatározott normák helyett a kibocsátáscsökkentés alternatívájaként használnak, figyelembe véve az IMO által kidolgozott iránymutatásokat;
    - (a) »kibocsátás«: a MARPOL 73/78 2. cikkében említettek szerint a hajóról történő bármilyen kibocsátás;
  4. »hajó«: tengeri környezetben üzemelő bármely tengerjáró vízi jármű – tekintet nélkül arra, hogy mely tagállam lobogója alatt közlekedik –, ideértve a szárnyashajókat, a légpárnás hajókat, a tengeralattjárókat és a vízen úszó járműveket is;
  5. »jogi személy«: bármely jogalany, amely az alkalmazandó nemzeti jog szerint ilyen jogállással bír, kivéve magukat az államokat vagy az állami közhatalmat gyakorló közjogi szerveket vagy a nemzetközi közjogi szervezeteket;
  6. »társaság«: a hajó tulajdonosa, illetve bármely más szervezet vagy személy, például az üzemben tartó vagy a hajót személyzet nélkül bérlő személy, aki a hajó tulajdonosától átvállalta a hajó üzemeltetésének felelősségét.”
4. A 4. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„4. cikk

**Jogsértések**

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy a szennyező anyagoknak a 3. cikk (1) bekezdésében meghatározott bármely területen történő kibocsátását jogsértésnek tekintik, kivéve, ha:
- a) a MARPOL 73/78 I. melléklete által szabályozott szennyező anyagok esetében a kibocsátás megfelel a MARPOL 73/78 I. melléklete 15., 34., 4.1. vagy 4.3. szabályaiban meghatározott feltételeknek;
  - b) a MARPOL 73/78 II. melléklete által szabályozott szennyező anyagok esetében a kibocsátás megfelel a MARPOL 73/78 II. melléklete 13., 3.1.1. vagy 3.1.3. szabályaiban meghatározott feltételeknek;
  - c) a MARPOL 73/78 III. melléklete által szabályozott szennyező anyagok esetében a kibocsátás megfelel a MARPOL 73/78 III. melléklete 8.1. szabályában meghatározott feltételeknek;
  - d) a MARPOL 73/78 IV. melléklete által szabályozott szennyező anyagok esetében a kibocsátás megfelel a MARPOL 73/78 IV. melléklete 3., 11.1. és 11.3. szabályaiban meghatározott feltételeknek;
  - e) a MARPOL 73/78 V. melléklete által szabályozott szennyező anyagok esetében a kibocsátás megfelel a MARPOL 73/78 V. melléklete 4.1., 4.2., 5., 6.1., 6.2. és 7. szabályaiban, valamint a sarkvidéki vizeken üzemelő hajókról szóló nemzetközi szabályzat (sarkvidéki szabályzat) II-A. része 5.2. szakaszában meghatározott feltételeknek; valamint
  - f) a füstgáztisztítási maradékanyagok esetében, amennyiben megfelel a MARPOL 73/78 VI. melléklete 14.1., 14.4., 14.6. és 3.1.1. szabályainak.
- (2) Minden tagállam megteszi a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy az (1) bekezdés szerinti jogsértést elkövető bármely természetes vagy jogi személyt emiatt felelősségre vonják.”

5. Az 5. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„5. cikk

**Kivételek**

- (1) A MARPOL 73/78 I., II. és VI. melléklete által szabályozott szennyező anyagoknak a 3. cikk (1) bekezdésének c), d) és e) pontjában meghatározott területekre történő kibocsátása nem tekintendő a társaság, a parancsnok vagy a személyzet részéről elkövetett jogsértésnek, amennyiben teljesül mindkét alábbi feltétel :
- a) a kibocsátás a hajót vagy berendezéseit ért kár következménye;
  - b) a kár bekövetkezte vagy a kibocsátás észlelése után minden indokolt óvintézkedés megtörtént a kibocsátás megelőzése vagy minimálisra csökkentése érdekében.
- (2) Az (1) bekezdés nem alkalmazandó, amennyiben a kárért felelős társaság, parancsnok vagy személyzet károkozási szándékkal, vagy tudatos gondatlansággal és abban a tudatban cselekedett, hogy feltehetően káreset következik be.”

6. Az 5a. cikket el kell hagyni.

7. Az 5b. cikket el kell hagyni.
8. A 6. cikk a következő (3) bekezdéssel egészül ki:  
„(3) Ezen irányelv I. melléklete tartalmazza az (1) bekezdés szerinti szabálytalanságok vagy információk tájékoztató jellegű listáját.”
9. A 8. cikk helyébe a következő szöveg lép:

*„8. cikk*

### **Szankciók**

- (1) A tagállamok (EU) 2023/xxxx<sup>36</sup> irányelv szerinti kötelezettségeinek sérelme nélkül a tagállamok megállapítják a közigazgatási szankciók rendszerét az ezen irányelv 4. cikkét és 5. cikkének (2) bekezdését végrehajtó nemzeti rendelkezések megsértése esetére, és biztosítják azok alkalmazását. Az előírt közigazgatási szankcióknak visszatartó erejűeknek, hatékonyaknak és arányosaknak kell lenniük.
  - (2) A tagállamok biztosítják, hogy az ezen irányelv átültetése során bevezetett szankciók magukban foglalják a jogsértés időpontjában a társaságra kiszabott bírságokat is, kivéve, ha a társaság bizonyítani tudja, hogy a jogsértésért a parancsnok vagy a nem a parancsnok utasításai szerint eljáró személyzet volt felelős.
  - (3) Abban az esetben, ha bizonyítást nyer, hogy a parancsnok vagy a nem a parancsnok utasításai szerint eljáró személyzet volt felelős a vonatkozó jogsértés elkövetéséért, a tagállamok biztosítják, hogy az ilyen személyekkel szemben ezen irányelv rendelkezéseivel összhangban szankciókat szabjanak ki.”
10. A 8a. cikket el kell hagyni.
  11. A 8b. cikket el kell hagyni.
  12. A 8c. cikket el kell hagyni.
  13. A szöveg a következő 8d. cikkel egészül ki:

*„8d. cikk*

### **A szankciók hatékony alkalmazása**

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy az illetékes hatóságok által a 4. cikk és az 5. cikk (2) bekezdése értelmében vett jogsértésért felelősnek ítélt természetes vagy jogi személyre kiszabott közigazgatási szankció típusának és mértékének meghatározásakor és alkalmazásakor az illetékes hatóságok figyelembe vegyék a jogsértés valamennyi releváns körülményét, beleértve a következőket:
  - a) a jogsértés jellege, súlyossága és a kibocsátás időtartama;
  - b) a felelős személy vétkességének mértéke;
  - c) a kibocsátás révén a környezetnek vagy az emberi egészségnek okozott kár;
  - d) a felelős személy pénzügyi stabilitása, adott esetben figyelembe véve a felelős jogi személy éves világméretű árbevételét;

---

<sup>36</sup> HL L xxxx.

- e) a jogsértésből a felelős személy számára keletkezett vagy várhatóan keletkező gazdasági előnyök;
  - f) a felelős személy által a kibocsátás megelőzése vagy hatásainak enyhítése érdekében hozott intézkedések;
  - g) a felelős személy illetékes hatósággal való együttműködésének mértéke, beleértve minden olyan intézkedést, amelynek célja az illetékes hatóság által végzett megfelelő ellenőrzés vagy egyéb vizsgálat megkerülése vagy akadályozása; valamint
  - h) a felelős személy által elkövetett bármely korábbi jogsértés.
- (2) E cikk egységes alkalmazásának biztosítása érdekében a Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján részletes szabályokat állapíthat meg azokra a kritériumokra vonatkozóan, amelyeket a tagállamoknak figyelembe kell venniük a szennyező anyagok egyes típusaira vonatkozó szankciók ezen irányelv értelmében történő alkalmazásakor. Az ilyen végrehajtási jogi aktusokat a 13. cikkben említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében fogadják el.”

14. A 10. cikk helyébe a következő szöveg lép:

*„10. cikk*

#### **Információ- és tapasztalatszere**

- (1) Ezen irányelv alkalmazásában a tagállamok és a Bizottság a 2002/59/EK irányelv<sup>37</sup> 22a. cikkének (3) bekezdésében és III. mellékletében meghatározott uniós tengeri információcsere-rendszerre (SafeSeaNet) építve együttműködnek az információcsereben a következő célok elérése érdekében:
- a) az ezen irányelv hatékony végrehajtásához szükséges információk bővítése, különös tekintettel az ezen irányelv által létrehozott európai műholdalapú szennyezésfelderítő szolgálat (CleanSeaNet) által biztosított információkra, a szennyező anyagok tengeri nyomon követésére szolgáló megbízható módszerek kidolgozása érdekében;
  - b) megfelelő ellenőrzési és nyomonkövetési rendszer kidolgozása és végrehajtása, amely a szennyező anyagokat kibocsátó hajók korai azonosításának és nyomon követésének megkönnyítése érdekében, a nemzeti hatóságok által végrehajtott végrehajtási intézkedések optimalizálása céljából integrálja az a) pontban megadott információkat a SafeSeaNet rendszerben és más uniós információs adatbázisokban és eszközökben rendelkezésre bocsátott információkkal, beleértve a füstgáztisztítási maradékanyagok tényleges vagy lehetséges kibocsátásaira vonatkozó információknak az (EU) 2015/253 bizottsági végrehajtási határozat<sup>38</sup> alapján létrehozott külön THETIS-modulba (THETIS-EU) történő továbbítását;

<sup>37</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2002/59/EK irányelve (2002. június 27.) a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról és a 93/75/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 208., 2002.8.5., 10. o.).

<sup>38</sup> A Bizottság (EU) 2015/253 végrehajtási határozata (2015. február 16.) az 1999/32/EK tanácsi irányelv értelmében a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok kéntartalma tekintetében elvégzendő mintavételezés és jelentéstétel szabályainak meghatározásáról (HL L 41., 2015.2.17., 55. o.).

- c) az a) és b) pontnak megfelelően nyújtott, valamint a tagállamok által a 10a. cikk szerint bejelentett információk optimális felhasználása annak érdekében, hogy az illetékes hatóságok között, illetve más tagállami hatóságok és a Bizottság körében könnyebbé váljon az ilyen információkhoz való hozzáférés és információcsere; valamint
  - d) az ezen irányelv átültetésének időpontjától számított három éven belül annak biztosítása, hogy az illetékes hatóságok minden évben ellenőrizzék a CleanSeaNet által küldött riasztások legalább 10 %-át.
- (2) A Bizottság gondoskodik arról, hogy a tagállamok nemzeti hatóságai és a szakértők – többek között a magánszektorból, a civil társadalomból és a szakszervezetekből származó szakértők – közötti tapasztalatcseréket szervez az ezen irányelv Unió-szerte történő alkalmazásával kapcsolatban, valamint az irányelv végrehajtására vonatkozó közös gyakorlatok és iránymutatások kialakítása céljából.”
15. A szöveg a következő 10a., 10b., 10c. és 10d. cikkel egészül ki:

*„10a. cikk*

#### **Jelentéstétel**

- (1) A Bizottság elektronikus jelentéstételi eszközt hoz létre az ezen irányelv által előírt végrehajtási rendszer végrehajtására vonatkozó információk gyűjtése, valamint a tagállamok és a Bizottság közötti cseréje céljából.
- (2) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy az (1) bekezdésben említett elektronikus jelentéstételi eszközön keresztül bejelentésük az illetékes hatóságaik által hozott intézkedésekkel kapcsolatos következő információkat:
  - a) a CleanSeaNet által küldött riasztások illetékes hatóságok általi nyomon követésével kapcsolatos információk vagy az ilyen riasztások nyomon követésének elmaradásának okai, amint a nyomonkövetési tevékenységek befejeződtek;
  - b) a 6. cikknek megfelelően elvégzett ellenőrzésekre vonatkozó információk, amint az ellenőrzés befejeződött;
  - c) a 7. cikknek megfelelően végrehajtott intézkedésekre vonatkozó információk, amint ezek az intézkedések befejeződtek;
  - d) az ezen irányelvvel összhangban kiszabott szankciókra vonatkozó információk indokolatlan késedelem nélkül, az előző naptári évben kiszabott szankciók esetében pedig minden év június 30-ig történő bejelentése. Amennyiben a szankciókra vonatkozó információk személyes adatokat tartalmaznak, az ilyen információkat anonimizálni kell.
- (3) E cikk egységes alkalmazásának biztosítása érdekében a Bizottság a 13. cikkben meghatározott vizsgálóbizottsági eljárással összhangban végrehajtási jogi aktusok útján részletes szabályokat állapíthat meg a (2) bekezdésben említett információk bejelentésére vonatkozó eljárással kapcsolatban, beleértve a bejelentendő információk típusának meghatározását is.
- (4) A tagállamok értesítik a Bizottságot azokról a jogosult hatóságokról, amelyek hozzáféréssel rendelkeznek az (1) bekezdésben meghatározott jelentéstételi eszközhöz.

## *10b. cikk*

### **Képzés**

A Bizottság elősegíti a tagállamok kapacitásfejlesztését azáltal, hogy adott esetben képzést biztosít az ezen irányelv hatálya alá tartozó jogsértések felderítéséért, ellenőrzéséért és végrehajtásáért felelős hatóságok számára.

## *10c. cikk*

### **Az információk közzététele**

- (1) A tagállamok által a 10a. cikknek megfelelően bejelentett információk alapján a Bizottság rendszeresen aktualizált uniós szintű áttekintést tesz közzé ezen irányelv végrehajtásáról és érvényesítéséről. Az áttekintésnek tartalmaznia kell az ezen irányelv II. mellékletében felsorolt információkat.
- (2) A 2003/4/EK irányelv<sup>39</sup> sérelme nélkül a Bizottság megteszi a megfelelő intézkedéseket az ezen irányelv végrehajtása során szerzett információk bizalmas jellegének védelme érdekében.

## *10d. cikk*

### **A potenciális jogsértéseket bejelentő személyek védelme**

- (1) A Bizottság az (EU) 2019/1937 irányelv<sup>40</sup> értelmében bizalmas online külső bejelentési csatornát fejleszt ki és tart fenn az ezen irányelv esetleges megsértésével kapcsolatos bejelentések fogadására, és az ilyen bejelentéseket továbbítja az érintett tagállamnak vagy tagállamoknak.
- (2) A tagállamok biztosítják, hogy az ezen irányelv megsértésére vonatkozó, az (1) bekezdésben említett csatornán keresztül beérkezett bejelentéseket fogadó illetékes nemzeti hatóságok az (EU) 2019/1937 irányelvvel összhangban visszajelzést adjanak és nyomon kövessék ezeket a bejelentéseket.
- (3) A Bizottság korlátozhatja az (EU) 2018/1725 rendelet<sup>41</sup> 14–22., 35. és 36. cikkének, valamint 4. cikkének alkalmazását azon érintettek tekintetében, akik az (1) bekezdésben említett csatornán keresztül benyújtott bejelentés részét képezik vagy szerepelnek abban, és akik nem az említett bejelentést benyújtó érintettek. Ez a korlátozás csak a (2) bekezdés szerinti bejelentés illetékes tagállami hatóságok általi kivizsgálásához szükséges ideig alkalmazható.”

16. A 11. cikket el kell hagyni.

---

<sup>39</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2003/4/EK irányelve (2003. január 28.) a környezeti információkhoz való nyilvános hozzáférésről és a 90/313/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 41., 2003.2.14., 26. o.).

<sup>40</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1937 irányelve (2019. október 23.) az uniós jog megsértését bejelentő személyek védelméről (HL L 305., 2019.11.26., 17. o.).

<sup>41</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1725 rendelete (2018. október 23.) a természetes személyeknek a személyes adatok uniós intézmények, szervek, hivatalok és ügynökségek általi kezelése tekintetében való védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 45/2001/EK rendelet és az 1247/2002/EK határozat hatályon kívül helyezéséről (EGT-vonatkozású szöveg) (HL L 295., 2018.11.21., 39. o.).

17. A 12. cikket el kell hagyni.
18. A szöveg a következő 12a. cikkel egészül ki:

„12a. cikk

### **Értékelés és felülvizsgálat**

- (1) *[Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot: e módosító irányelv átültetésének időpontjától számított öt év elteltével]-ig a Bizottság elvégzi ezen irányelv értékelését. Az értékelésnek legalább a következőkön kell alapulnia:*
- a) az ezen irányelv végrehajtása során szerzett tapasztalatok; valamint
  - b) a tagállamok által a 10a. cikk alapján bejelentett információk és a 10c. cikknek megfelelően rendelkezésre bocsátott uniós szintű áttekintés.
- (2) A felülvizsgálat részeként a Bizottság adott esetben megvizsgálja az ezen irányelv hatálya módosításának lehetőségét, figyelembe véve többek között a hajók okozta légszennyezés megelőzésére vonatkozó, MARPOL 73/78 által szabályozott nemzetközi normák elemeit, nevezetesen a hajók kén-oxid- és nitrogén-oxid-kibocsátását, valamint figyelembe véve egyéb, a MARPOL 73/78 hatálya alá vont olyan normákat is, amelyek a hajók kibocsátásait szabályozzák, ilyenek például a korom, tengeri hulladék, elveszített konténerek, elveszített műanyag pelleték és víz alatti zaj.”
19. A 13. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„13. cikk

### **Bizottsági eljárás**

- (1) A Bizottság munkáját a 2099/2002/EK rendelet<sup>42</sup> 3. cikkével létrehozott, a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) segíti. A COSS a 182/2011/EU rendelet<sup>43</sup> értelmében vett bizottság.
- (2) Az e cikkre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikke és a 2099/2002/EK rendelet 5. cikke alkalmazandó.”
20. A 14. cikket el kell hagyni;
21. A 15. cikket el kell hagyni;
22. Az egyedüli mellékletet el kell hagyni;
23. Az ezen irányelv I. mellékletében szereplő szöveg I. mellékletként egészíti ki az irányelvet;
24. Az ezen irányelv II. mellékletében szereplő szöveg II. mellékletként egészíti ki az irányelvet.

<sup>42</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2099/2002/EK rendelete (2002. november 5.) a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) létrehozásáról, valamint a tengeri közlekedés biztonságáról és a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló rendeletek módosításáról (HL L 324., 2002.11.29., 1. o.).

<sup>43</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

2. cikk

**Átültetés**

- (1) A tagállamok [*Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be a dátumot: e módosító irányelv hatálybalépésének időpontját egy évvel követő dátum]-ig* elfogadják és kihirdetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek.

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

- (2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguk azon rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el, valamint az említett rendelkezéseket érintő bármely későbbi módosítást.

3. cikk

**A 2009/123/EK irányelv alkalmazása**

A 2009/123/EK irányelvvel<sup>44</sup> módosított 2005/35/EK irányelv értelmében bűncselekménynek tekintendő jogsértések és a megfelelő szankciók tekintetében a 2009/123/EK irányelvvel módosított 2005/35/EK irányelv továbbra is kötelező azokra a tagállamokra vonatkozóan, amelyekre nézve az (EU) 2023/xxxx irányelv nem kötelező.

4. cikk

**Hatálybalépés**

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

5. cikk

**Címzettek**

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*az Európai Parlament részéről  
az elnök*

*a Tanács részéről  
az elnök*

---

<sup>44</sup> HL L xxxx.

## PÉNZÜGYI KIMUTATÁS – „ÜGYNÖKSÉGEK”

### 1. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS FŐBB ADATAI

#### 1.1. A javaslat/kezdeményezés címe

Javaslat: Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a hajók által okozott szennyezésről és a szennyezéssel elkövetett jogsértésekre alkalmazandó, büntetőjogi szankciókat is magukban foglaló szankciókról szóló 2005/35/EK irányelv módosításáról

#### 1.2. Az érintett szakpolitikai terület(ek)

Mobilitáspolitikai és közlekedés – tengerészeti biztonság

#### 1.3. A javaslat a következőre irányul:

- új intézkedés
- a kísérleti projekt/előkészítő intézkedést követő új intézkedés<sup>45</sup>
- jelenlegi intézkedés meghosszabbítása
- egy vagy több intézkedés összevonása vagy átalakítása egy másik/új intézkedéssé

#### 1.4. Célkitűzés(ek)

##### 1.4.1. Általános célkitűzés(ek)

A 2005/35/EK irányelv módosításának általános célkitűzése annak biztosítása, hogy az illegális szennyező anyagok tengerbe történő kibocsátásáért felelős személyeket hatékony, arányos és visszatartó erejű szankcióknak vessék alá a tengerészeti biztonság fejlesztése, valamint a tengeri környezet hajók által okozott szennyezéssel szembeni védelmének fokozása érdekében. A felülvizsgálat hozzájárul a 14. fenntartható fejlődési cél („Az óceánok, a tengerek és a tengeri erőforrások megőrzése és fenntartható használata a fenntartható fejlődés érdekében”) és a 3. fenntartható fejlődési cél („Az egészséges élet biztosítása és a jóllét előmozdítása minden korosztály valamennyi tagjának”), valamint a büntetőeljárásra vonatkozó rendelkezései révén a 16. fenntartható fejlődési cél („Béke, igazságosság és erős intézmények”) eléréséhez.

##### 1.4.2. Konkrét célkitűzés(ek)

A felülvizsgálat konkrét célkitűzései a következők:

A nemzetközi normák uniós jogba történő beépítése az irányelvnek a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (MARPOL) tengerbe történő kibocsátásokra vonatkozó mellékleteivel való összehangolása révén.

A tagállamok támogatása a szennyezési események felderítésére, ellenőrzésére, a bizonyítékok összegyűjtésére és az azonosított elkövetők időben és összehangolt módon történő hatékony szankcionálására irányuló kapacitásuk kiépítésével.

Annak biztosítása, hogy a hajókról származó illegális kibocsátásokért felelős (természetes és jogi) személyeket hatékony, arányos és visszatartó erejű szankcióknak vessék alá.

A hajók által okozott szennyezési eseményekről és a nyomkövetési tevékenységekről szóló jelentések egyszerűsítésének és hatékonyságának biztosítása.

<sup>45</sup>

A költségvetési rendelet 58. cikke (2) bekezdésének a) vagy b) pontja szerint.

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

*Tüntesse fel, milyen hatásokat gyakorolhat a javaslat/kezdemenyezés a kedvezményezettekre/célcsoportokra.*

E javaslat várhatóan javítja a szankciók hatékonyságát és egyenlő versenyfeltételeket teremt a harmonizált és arányos szankciók, valamint az illegális kibocsátás megakadályozásához elég magas szintű szankciók biztosítása révén.

E javaslat várhatóan összességében javítja a tagállami hatóságok által elvégzett ellenőrzés hatékonyságát, és ezáltal növeli az azonosított elkövetők arányát, valamint egyszerűsíti és javítja az irányelv végrehajtásával kapcsolatos jelentéstételt.

### 1.4.4. Teljesítménymutatók

*Határozza meg az előrehaladás és az eredmények nyomon követésére szolgáló mutatókat.*

A javasolt irányelv 1. konkrét célkitűzés tekintetében fennálló hatékonysága a jogsértések száma és a hajók által kibocsátott olaj, ártalmas folyékony anyagok, csomagolt áruk, szennyvíz, hulladék és mosókból származó maradékanyagok száma alapján kerül meghatározásra.

A javasolt irányelv 2. konkrét célkitűzés tekintetében fennálló hatékonysága a tagállamonkénti ellenőrzések száma (ellenőrzés szintje), az ellenőrzés eredményeképpen azonosított elkövetők száma (azonosított szennyezők), a visszaélést bejelentő személyek általi bejelentések száma, valamint az EMSA által szervezett képzések és munkaértekezletek száma alapján kerül meghatározásra.

A javasolt irányelv 3. konkrét célkitűzés tekintetében fennálló hatékonysága a kiszabott pénzbírságok szintjei és a kiszabott szankciók szintjei alapján kerül meghatározásra.

A javasolt irányelv 4. konkrét célkitűzés tekintetében fennálló hatékonysága a jelentéstételi eszközben tagállamonként végrehajtott aktualizálások száma, a hajókról származó kibocsátásoknak a jelentéstételi eszközben tagállamonként rögzített száma, valamint a nyilvános honlapon megtekintéseinek/látogatásainak száma alapján kerül meghatározásra.

## 1.5. A javaslat/kezdemenyezés indoklása

### 1.5.1. Rövid vagy hosszú távon kielégítendő szükséglet(ek) a kezdemenyezés végrehajtásának részletes ütemtervével

Az EMSA az irányelv hatályának kiterjesztése miatt köteles lesz további műholdas megfigyelési szolgáltatásokat létrehozni a tagállami hatóságok számára, valamint korszerűsíteni a CleanSeaNet szolgáltatást a szennyező anyagok jobb nyomon követése és észlelése érdekében. Az EMSA köteles lesz képzéseket és iránymutatásokat tartalmazó dokumentációt kidolgozni, és ezeket rendszeresen frissíteni. Az EMSA továbbá kialakít egy külső bejelentési csatornát a visszaélést bejelentő személyek számára annak érdekében, hogy információt szolgáltatson az esetleges illegális kibocsátásokról és javítsa az integrált tengerészeti szolgáltatásokat. Az EMSA ezenkívül köteles lesz kidolgozni és fenntartani egy új jelentéstételi eszközt, amely lehetővé teszi, hogy a tagállamok jelentést tegyenek a hajók által okozott valamennyi szennyezési eseményről, valamint köteles lesz kialakítani egy weboldalt a nyilvánosság hajók okozta szennyezésről való tájékoztatása érdekében.

Összesen 9 teljes munkaidős egyenértékre lesz szükség a további műholdas nyomonkövetési szolgáltatások biztosításához, illetve további 3 teljes munkaidős egyenértékre az integrált tengerészeti szolgáltatások kifejlesztésének támogatásához. Ebből 1 teljes munkaidős egyenértékre lesz szükség a következő többéves pénzügyi keretben.

- 1.5.2. *Az Unió részvételéből származó hozzáadott érték (adódhat többek között a koordinációból eredő előnyökből, a jogbiztonságból, a fokozott hatékonyságból vagy a kiegészítő jellegből). E pontban „az Unió részvételéből származó hozzáadott érték” azt az uniós részvételből adódó értéket jelenti, amely többletként jelentkezik ahhoz az értékhez képest, amely a tagállamok egyedüli fellépése esetén jött volna létre.*

Az európai szintű fellépés indokai (előzetes)

Az eltérő nemzeti megközelítések akadályozhatják a tagállamok közötti hatékony együttműködést, és lehetővé tehetik, hogy az elkövetők kitérjenek a szankciók elől. Egyes régiók nagyobb sebezhetősége és a hajók okozta szennyezéssel kapcsolatos esetek ellenőrzésére és büntetőeljárás alá vonására vonatkozóan fennálló eltérő tagállami kapacitások szükségessé teszik az uniós fellépést, különösen az EMSA közös digitális eszközei által támogatott kísérő intézkedésekkel. Tekintettel a tengeri szállítás nemzetközi jellegére, egyértelmű szükség van a hajók üzemeltetői számára a szennyezési esemény bekövetkeztének helyétől függetlenül egyenlő bánásmódot biztosító, határokon átnyúló keretre.

A várható uniós hozzáadott érték (utólagos)

Az uniós fellépés egyenlő versenyfeltételeket biztosít és elősegíti a nemzeti ellenőrzést és büntetőeljárást, valamint a visszatartóbb erejű szankciókat eredményező határokon átnyúló végrehajtást. Az uniós fellépés egyértelmű hozzáadott értéket biztosít a hajók okozta szennyezés elleni küzdelemhez, amely jellemzően transznacionális dimenzióval rendelkezik ahhoz képest, amit a tagállamok önmagukban el tudnak érni. Az uniós felelősségi rendszer további pontosítása és az irányelv MARPOL-egyezménnyel összhangban kiterjesztett hatályának köszönhetően több szennyezőanyag-típusra kiterjedő, továbbfejlesztett műholdas megfigyelés biztosítja a kötelezettségek hatékonyabb és eredményesebb tagállami végrehajtását.

- 1.5.3. *Hasonló korábbi tapasztalatok tanulsága*

Az EMSA eszközei hatékonyak és előnyösnek bizonyultak a tagállamok számára az irányelv célkitűzéseinek elérésével összefüggésben. A kiterjedtebb műholdas megfigyelés hozzájárult az illegális kibocsátások fokozott felderítéséhez, illetve közvetett módon a tengeri környezet hajók okozta szennyezésének megelőzéséhez. Az irányelv értékelését követően azonban az irányelv célkitűzéseiről megállapítást nyert, hogy – habár megfelelőek, de – nem teljesültek maradéktalanul, és hatályuk korlátozott.

A műholdas megfigyelés egyik eszközeként működő CleanSeaNet szolgáltatás végrehajtása sikeres volt, ugyanakkor az eszközt tovább kell fejleszteni, hogy az irányelv kiterjesztett hatályát lefedje.

Az utólagos értékelés eredményeit az e kezdeményezést kísérő, 2. táblázatban összefoglalt hatásvizsgálat tükrözi.

- 1.5.4. *A többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség és egyéb megfelelő eszközökkel való lehetséges szinergiák*

A javasolt felülvizsgálat a fenntartható és intelligens mobilitási stratégiáról szóló bizottsági közlemény kulcsfontosságú eredménye, amely meghatározza a jövő fenntarthatóbb közlekedési rendszerére vonatkozó uniós jövőképet. A stratégia bejelentette, hogy a Bizottság 2022-ben a meglévő jogszabályok, beleértve a hajók okozta szennyezésre vonatkozó jogszabály átfogó felülvizsgálatát tervezi (a 2. kiemelt terület keretében – Kibocsátásmentes

repülőterek és kikötők létrehozása). Ez helyi szinten javítani fogja a levegő minőségét, és ezáltal hozzájárul a közelben élő lakosok egészségének javulásához.

A javasolt felülvizsgálat sinergiákat hoz létre az uniós keretszabályozás más elemeivel, nevezetesen a kikötői befogadólétesítményekről szóló (EU) 2019/883 irányelvvel, a környezet büntetőjog általi védelméről szóló irányelvvel, a lobogó szerinti állammal szembeni követelmények teljesítéséről szóló 2009/21/EK irányelvvel, a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló 2009/16/EK irányelvvel, valamint a balesetek kivizsgálásáról szóló 2009/18/EK irányelvvel.

A javaslat összeegyeztethető a jelenlegi többéves pénzügyi kerettel, habár az 1. fejezetben belül átprogramozást igényel az EMSA-hoz való éves hozzájárulás tekintetében (kötségvetési ellentételezés a CEF közlekedés [02 03 01] keretében előirányzott kiadások kompenzációs csökkentése révén). A jelenlegi javaslat költségvetési hatása már szerepel az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökségről és az 1406/2002/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló bizottsági javaslat költségvetésében.

A jelenlegi többéves pénzügyi kereten túlmutató költségvetési hatás indikatív áttekintés, a többéves pénzügyi keretről szóló jövőbeli megállapodás sérelme nélkül.

*1.5.5. A rendelkezésre álló különböző finanszírozási lehetőségek értékelése, ideértve az átcsoportosítási lehetőségeket is*

E kezdeményezés költségvetési hatása azokra a kiegészítő erőforrásokra vonatkozik, amelyek a tagállami hatóságoknak biztosított további műholdas nyomkövetési szolgáltatások CleanSeaNet szolgáltatás továbbfejlesztése révén történő kialakításához, a képzés és iránymutatás biztosításához, egy új jelentéstételi eszköz kidolgozásához és fenntartásához, az integrált tengerészeti szolgáltatások továbbfejlesztéséhez, valamint a nyilvánosság hajók okozta szennyezésről való tájékoztatása érdekében kialakított új weboldalához, továbbá a javasolt irányelv szerinti kapcsolódó adatgyűjtési, nyomkövetési és jelentéstételi feladatokhoz szükségesek. Ezek új feladatok az EMSA számára, amelyek állandóvá válnak, míg a meglévő feladatok nem csökkennek vagy csak részben kerülnek fokozatosan megszüntetésre.

Az emberi erőforrások iránti további szükségletet nem lehetséges átcsoportosítással kielégíteni, míg a további költségvetési igényeket a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság által a jelenlegi többéves pénzügyi keretben irányított meglévő programok ellentételezésével fogják kielégíteni.

Az EMSA előirányzatainak növekedését ellentételezi majd a CEF közlekedés (02 03 01) keretében előirányzott kiadások kompenzációs csökkentése. A jelenlegi javaslat költségvetési hatása már szerepel az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökségről és az 1406/2002/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló bizottsági javaslat költségvetésében.

A jelenlegi többéves pénzügyi kereten túlmutató költségvetési hatás indikatív áttekintés, a többéves pénzügyi keretről szóló jövőbeli megállapodás sérelme nélkül.

## 1.6. A javaslat/kezdeményezés időtartama és pénzügyi hatása

### határozott időtartam

- A javaslat/kezdeményezés időtartama: ÉÉÉÉ [HH/NN]-tól/-től ÉÉÉÉ [HH/NN]-ig
- Pénzügyi hatás: ÉÉÉÉ-tól/-től ÉÉÉÉ-ig

### határozatlan időtartam

- beindítási időszak: 2025-től,
- azt követően: rendes ütem

## 1.7. A költségvetés tervezett végrehajtásának módszere(i)<sup>46</sup>

### Bizottság általi közvetlen irányítás

- végrehajtó ügynökségeken keresztül

### Megosztott irányítás a tagállamokkal

**Közvetett irányítás** a költségvetés végrehajtásával kapcsolatos feladatoknak a következőkre történő átruházásával:

nemzetközi szervezetek és ügynökségek (nevezze meg)

az EBB és az Európai Beruházási Alap;

a 70. és 71. cikkben említett szervek;

közjogi szervek

magánjog alapján működő, közfeladatot ellátó szervek, amennyiben megfelelő pénzügyi garanciákkal rendelkeznek;

valamely tagállam magánjoga alapján működő, köz- és magánszféra közötti partnerség végrehajtásával megbízott és megfelelő pénzügyi garanciákkal rendelkező szervek;

az EUSZ V. címének értelmében a KKBP terén konkrét fellépések végrehajtásával megbízott, és a vonatkozó alap-jogiaktusban meghatározott személyek.

## Megjegyzések

A javasolt irányelv irányítását összességében a Bizottság szolgálatai végzik, adott esetben az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség támogatásával.

A tagállamoknak a vonatkozó határidőig át kell ültetniük az irányelv rendelkezéseit.

<sup>46</sup> Az egyes költségvetés-végrehajtási módszerek ismertetése, valamint a költségvetési rendeletre való megfelelő hivatkozások megtalálhatók a BUDGpedia oldalon: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

## 2. IRÁNYÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK

### 2.1. A nyomon követésre és a jelentéstételre vonatkozó rendelkezések

*Gyakoriság és feltételek*

A Bizottság és/vagy az EMSA fogja ellenőrizni, hogy a tagállamok időben és hatékonyan szolgáltatott-e visszajelzést a CleanSeaNet riasztásaival kapcsolatban, és hogy a bizonyítékok gyűjtésére és a szankciókra vonatkozó információkat rendszeresen feltöltik-e a jelentéstételi eszközbe. Kialakításra kerül egy, a végrehajtási arányra vonatkozó alapmutatókat és a kulcsfontosságú nem bizalmas információkat tartalmazó uniós weboldal is, amelyet rendszeresen frissítenek a jelentéstételi eszközökből származó adatokkal, hogy folyamatosan tájékoztassák a nyilvánosságot a végrehajtásról és a szennyezési eseményekről.

Az EMSA a Bizottság nevében látogatásokat végez a tagállamokban a helyszíni műveletek ellenőrzése céljából. A látogatásokról szóló jelentések azonosítják a hiányosságokat és a javításra szoruló területeket. Az EMSA horizontális elemzést és technikai segítségnyújtást végez, jelzi a jogszabályok működését, azonosítja a hiányosságokat és azt, hogy mit lehet tenni azok orvoslására, valamint jelentést tesz a Bizottságnak és a tagállamoknak.

A Bizottság egy szakértői csoport keretében végrehajtási jogi aktusokat és értelmező iránymutatásokat dolgoz ki a tagállamok általi összehangolt végrehajtás biztosítása érdekében.

### 2.2. Irányítási és kontrollrendszer(ek)

#### 2.2.1. *Az irányítási módszer(ek), a finanszírozás végrehajtási mechanizmusai, a kifizetési módok és a javasolt kontrollstratégia indokolása*

A Bizottság általános felelősséggel tartozik a javasolt irányelv végrehajtásáért, valamint hatékonyságának értékeléséért és szükség esetén felülvizsgálati javaslatok előterjesztéséért. Az EMSA adott esetben támogatja a Bizottságot az informatikai szolgáltatások nyújtásában és a javasolt irányelv jelentéstételre, nyomon követésre és ellenőrzésre vonatkozó rendelkezéseire szükséges informatikai eszközök kifejlesztésében, valamint a képzések megszervezésében. A tagállamoknak az irányelvben említett határidőig végre kell hajtaniuk az irányelv nemzeti jogukba történő átültetését. A tagállamok kötelesek lesznek a végrehajtást is ellátni, nevezetesen a szabályok be nem tartása esetén alkalmazandó közigazgatási szankciók útján. A végrehajtási tevékenységeket a meglévő ellenőrzések részeként is el lehet végezni, különösen a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzése során.

#### 2.2.2. *A felismert kockázatokkal és a csökkentésükre létrehozott belső kontrollrendszerekkel kapcsolatos információk*

Míg a Bizottság általános felelősséggel tartozik a javasolt irányelv végrehajtásáért, valamint a végrehajtás és a megfelelés értékeléséért, addig az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség felel majd az irányelv működésének teljesítéséért és a belső ellenőrzési keretrendszerének végrehajtásáért. A Bizottságnak informatikai eszközöket és modulokat kell kidolgoznia, valamint képzést kell nyújtania a tagállami hatóságok számára, a tagállamoknak pedig el kell látniuk a végrehajtást.

Az EMSA a legalkalmasabb a jelentéstételi és megfelelésértékelési feladatok ellátására, mivel ez olyan technikai munka lesz, amely az adatkezeléssel kapcsolatos nagy szakértelmet, valamint az illegális kibocsátásokkal és a hajók okozta szennyezéssel kapcsolatos összetett technikai kérdésekkel kapcsolatos mélyreható ismereteket igényel.

A tagállamok a legalkalmasabbak ahhoz, hogy a javasolt irányelv végrehajtását összehangolt módon ellássák, nevezetesen információ- és tapasztalatcsere, valamint a MARPOL-egyezményben részes felekként vállalt kötelezettségeik teljesítése révén.

A Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság a Főigazgatóság decentralizált ügynökségekkel és közös vállalkozásokkal fenntartott kapcsolataira vonatkozóan 2017-ben elfogadott felülvizsgálati stratégiával összhangban elvégzi a szükséges ellenőrzéseket. A stratégia keretében a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság nyomon követi a költségvetés végrehajtására vonatkozó teljesítménymutatókat, az ellenőrzésre vonatkozó ajánlásokat és az adminisztratív ügyeket. Az Ügynökség félévente jelentést készít. Az Ügynökség felügyelete, valamint a kapcsolódó pénzügyi és költségvetési gazdálkodás tekintetében végrehajtott ellenőrzések összhangban vannak a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság 2022-ben aktualizált ellenőrzési stratégiájával.

Az EMSA rendelkezésére bocsátott további források az EMSA belső ellenőrzési és kockázatkezelési rendszerének hatálya alá tartoznak, amely összhangban van a vonatkozó nemzetközi előírásokkal, és az összeférhetlenség megelőzésére, valamint a visszaélést bejelentők védelmének biztosítására szolgáló ellenőrzéseket foglal magában.

- 2.2.3. *A kontroll költséghatékonyágának becslése és indokolása (a „kontroll költségei ÷ a kezelt kapcsolódó források értéke” hányados) és a hibakockázat várható szintjeinek értékelése (kifizetéskor és záráskor)*

A javasolt irányelv értelmében további finanszírozást biztosítanak az EMSA számára, amely informatikai eszközöket és modulokat fejleszt, valamint képzést nyújt a tagállami hatóságoknak.

Az EMSA teljes felelősséggel tartozik költségvetése végrehajtásáért, míg a költségvetési hatóság által meghatározott hozzájárulások rendszeres kifizetéséért a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság felel. A kifizetéskor és a lezáráskor várható hibakockázat szintje hasonló az Ügynökségnek nyújtott költségvetési támogatásokhoz kapcsolódó kockázathoz.

A javasolt felülvizsgálatból eredő további feladatok várhatóan nem eredményeznek további konkrét ellenőrzéseket. Ezért a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság ellenőrzési költségei (a kezelt pénzeszközök értékéhez viszonyítva) várhatóan változatlanok maradnak.

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

*Tüntesse fel a meglévő vagy tervezett megelőző és védintézkedéseket, pl. a csalás elleni stratégiából.*

A javasolt irányelv a környezetszennyezés megelőzését szabályozza, ezért nem tartalmaz konkrét csalás elleni intézkedéseket.

Az EMSA a Bizottság megközelítésével összhangban alkalmazza a decentralizált uniós ügynökségekre vonatkozó, csalás elleni elveket. 2021 márciusában az Ügynökség elfogadta az aktualizált csalás elleni stratégiát, amely az OLAF által a csalás elleni stratégiára vonatkozóan bemutatott módszertanon és iránymutatáson, valamint a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság csalás elleni stratégiáján alapul. Ügynökségi szinten keretet biztosít a megelőzéssel, a felderítéssel és a csalás kivizsgálásának feltételeivel kapcsolatban. Az EMSA folyamatosan kiigazítja és javítja szakpolitikáit és intézkedéseit annak érdekében, hogy elősegítse az EMSA személyzetének legmagasabb szintű integritását, támogassa a csalással kapcsolatos kockázatok hatékony megelőzését és felderítését, valamint hogy megfelelő eljárásokat alakítson ki a lehetséges csalási ügyek és azok kimenetelének bejelentésére és kezelésére. Ezenkívül az EMSA 2015-ben elfogadta az igazgatótanácsra vonatkozó összeférhetetlenségi politikáját.

Az EMSA a csalások és a szabálytalanságok megelőzésével kapcsolatos kérdésekben együttműködik a Bizottság szolgálataival. A Bizottság biztosítja, hogy ez az együttműködés tovább folytatódjon és megerősödjön.

A javasolt irányelv egyértelmű és részletes szabályokat tartalmaz a jogi végrehajtásra vonatkozóan annak biztosítására, hogy a rendeletben foglalt kötelezettségeket a gazdasági szereplők ne tudják kijátszani. A Bizottság hatékony ellenőrzésekkel, illetve szabálytalanságok, csalás vagy kötelezettségzegés észlelése esetén bejelentéssel biztosítja, hogy megfelelő intézkedések álljanak rendelkezésre az Unió pénzügyi érdekeinek védelme érdekében.

A Bizottság továbbá megteszi a megfelelő intézkedéseket az ezen irányelv végrehajtása során szerzett és közzétett információk bizalmas jellegének védelme érdekében.

## 3. A JAVASLAT/KEZDEMÉNYEZÉS BECSÜLT PÉNZÜGYI HATÁSA

### 3.1. A többéves pénzügyi keret érintett fejezete/fejezetei és a költségvetés érintett kiadási sora/sorai

- Jelenlegi költségvetési sorok

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

A többéves pénzügyi keret fejezete	Költségvetési sor	Kiadás típusa	Hozzájárulás			
	Szám	Diff./Nem diff. <sup>47</sup>	EFTA-országoktól <sup>48</sup>	tagjelölt országoktól és potenciális	más harmadik országoktól	egyéb címzett bevétel

<sup>47</sup> Diff. = Differenciált előirányzatok / Nem diff. = Nem differenciált előirányzatok.

<sup>48</sup> EFTA: Európai Szabadkereskedelmi Társulás.

				tagjelöltek ő <sup>49</sup>		
1.	02 10 02	Nem diff.	IGEN	NEM	NEM	NEM

- Létrehozandó új költségvetési sorok

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

A többéves pénzügyi keret fejezete	Költségvetési sor	Kiadás típusa	Hozzájárulás			
	Szám	Diff./Nem diff.	EFTA- országokt ól	tagjelölt országoktól és potenciális tagjelöltek ől	más harmadik országokt ól	egyéb címzett bevételek
	[XX.YY.YY.YY]		IGEN/N EM	IGEN/NE M	IGEN/N EM	IGEN/NEM

<sup>49</sup>

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

### 3.2. A kiadásra gyakorolt becsült hatás

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

millió EUR (három tizedesjegyig)

<b>A többéves pénzügyi keret fejezete</b>	1.	Egységes piac, innováció és digitális gazdaság
---	----	--

Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség (EMSA)			2025. év	2026. év	2027. év	2028–2034. évek	ÖSSZESEN
1. cím:	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1)	0,513	1,881	1,881	14,364	<b>18,639</b>
	Kifizetési előirányzatok	(2)	0,513	1,881	1,881	14,364	<b>18,639</b>
2. cím:	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(1a)					
	Kifizetési előirányzatok	(2a)					
3. cím:	Kötelezettségvállalási előirányzatok	(3a)	6,450	7,050	7,250	46,650	<b>67,400</b>
	Kifizetési előirányzatok	(3b)	6,450	7,050	7,250	46,650	<b>67,400</b>
<b>Az EMSA-hoz tartozó előirányzatok ÖSSZESEN</b>	Kötelezettségvállalási előirányzatok	= (1) + (1a) + (3a)	6,963	8,931	9,131	61,014	<b>86,039</b>
	Kifizetési előirányzatok	= (2) + (2a) + (3b)	6,963	8,931	9,131	61,014	<b>86,039</b>

A jelenlegi többéves pénzügyi kereten túlmutató költségvetési hatás indikatív áttekintés, a többéves pénzügyi keretről szóló jövőbeli megállapodás sérelme nélkül.

<b>A többéves pénzügyi keret fejezete</b>	<b>7.</b>	<b>„Igazgatási kiadások”</b>
---	-----------	------------------------------

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: <.....>								
• Humán erőforrás								
• Egyéb igazgatási kiadások								
<b>Főigazgatóság ÖSSZESEN&lt;.....&gt;</b>	Előirányzatok							

<b>A többéves pénzügyi keret 7. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN</b>	(Összes kötelezettségvállalási előirányzat = Összes kifizetési előirányzat)							
--	---	--	--	--	--	--	--	--

millió EUR (három tizedesjegyig)

		2025. év	2026. év	2027. év	2028–2034. évek	ÖSSZESEN
<b>A többéves pénzügyi keret 1–7. FEJEZETÉHEZ tartozó előirányzatok ÖSSZESEN</b>	Kötelezettségvállalási előirányzatok	6,963	8,931	9,131	61,014	<b>86,039</b>
	Kifizetési előirányzatok	6,963	8,931	9,131	61,014	<b>86,039</b>

A jelenlegi többéves pénzügyi kereten túlmutató költségvetési hatás indikatív áttekintés, a többéves pénzügyi keretről szóló jövőbeli megállapodás sérelme nélkül.

3.2.2. Az EMSA előirányzataira gyakorolt becsült hatás

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

Összegek, millió EUR (három tizedesjegyig)

Tüntesse fel a célkitűzéseket és a kimeneteket  ↓			N. év		N+1. év		N+2. év		N+3. év		A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkel bővíthető.						<b>ÖSSZESEN</b>			
	<b>KIMENETEK</b>																			
	Típus <sup>50</sup>	Átlagos költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Szám	Költség	Összesített szám	Összköltség
1. KONKRÉT CÉLKITŰZÉS <sup>51</sup> ...																				
- Kimenet																				
- Kimenet																				
- Kimenet																				
1. konkrét célkitűzés részösszege																				
2. KONKRÉT CÉLKITŰZÉS ...																				
- Kimenet																				
2. konkrét célkitűzés részösszege																				

<sup>50</sup> A teljesítés a nyújtandó termékekre és szolgáltatásokra vonatkozik (például: a finanszírozott diákcserék száma, épített utak hossza kilométerben stb.).

<sup>51</sup> Az 1.4.2. szakaszban („Konkrét célkitűzés[ek]...”) feltüntetett célkitűzés.

<b>ÖSSZKÖLTSÉG</b>																	
--------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Adott esetben az összegek az ügynökségnek nyújtott uniós hozzájárulásnak és az ügynökség egyéb bevételeinek (díjak és illetékek) összegét tükrözik.

### 3.2.3. Az EMSA humán erőforrásaira gyakorolt becsült hatás

#### 3.2.3.1. Összegzés

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

millió EUR (három tizedesjegyre) Adott esetben az összegek az ügynökségnek nyújtott uniós hozzájárulásnak és az ügynökség egyéb bevételeinek (díjak és illetékek) összegét tükrözik.

	2025. év	2026. év	2027. év	2028–2034. évek	ÖSSZESE N
--	----------	----------	----------	-----------------	-----------

Ideiglenes alkalmazottak (AD besorolási fokozat)	0,428	1,539	1,539	11,97	15,476
Ideiglenes alkalmazottak (AST besorolási fokozat)	0,086	0,342	0,342	2,394	3,164
Szerződéses alkalmazottak					
Kirendelt nemzeti szakértők					

<b>ÖSSZESEN</b>	<b>0,514</b>	<b>1,881</b>	<b>1,881</b>	<b>14,364</b>	<b>18,64</b>
-----------------	--------------	--------------	--------------	---------------	--------------

A jelenlegi többéves pénzügyi kereten túlmutató költségvetési hatás indikatív áttekintés, a többéves pénzügyi keretről szóló jövőbeli megállapodás sérelme nélkül. Létszámigény (teljes munkaidős egyenértékben):

	2025. év	2026. év	2027. év	2028–2034. évek	ÖSSZESE N
--	----------	----------	----------	-----------------	-----------

Ideiglenes alkalmazottak (AD besorolási fokozat)	5	9	9	10	<b>10</b>
Ideiglenes alkalmazottak (AST besorolási fokozat)	1	2	2	2	2
Szerződéses alkalmazottak					
Kirendelt nemzeti szakértők					

ÖSSZESEN	6	11	11	12	12
----------	---	----	----	----	----

A jelenlegi többéves pénzügyi kereten túlmutató költségvetési hatás indikatív áttekintés, a többéves pénzügyi keretről szóló jövőbeli megállapodás sérelme nélkül.

Az EMSA a javaslat elfogadását követően azonnal megkezdi a munkaerő-felvétel előkészítését. A költségek becslése azon a feltételezésen alapul, hogy a 6 teljes munkaidős egyenérték 2025. július 1-jével kerül felvételre. Így az első évben a HR-költségeknek csak az 50 %-ára van szükség.

3.2.3.2. Az ügynökségért felelős főigazgatóság becsült humánerőforrás-szükségei

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

*A becsléseket egész számmal (vagy legfeljebb egy tizedesjeggyel) kell kifejezni*

	N. év	N+1. év	N+2. év	N+3. év	A táblázat a hatás időtartamának megfelelően (vö. 1.6. pont) további évekkkel bővíthető.		
<b>• A létszámtervben szereplő álláshelyek (tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak)</b>							
20 01 02 01 és 20 01 02 02 (a központ és a bizottsági képviselők)							
20 01 02 03 (a küldöttségeknél)							
01 01 01 01 (közvetett kutatás)							
10 01 05 01 (közvetlen kutatás)							
<b>• Külső munkatársak teljes munkaidős egyenértékben (FTE) kifejezve<sup>52</sup></b>							
20 02 01 (AC, END, INT a teljes keretből)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT és JPD a küldöttségeknél)							
Költségvetési sor(ok) (kérjük megnevezni) <sup>53</sup>	–a központban <sup>54</sup>						
	- a küldöttségeknél						
<b>01 01 01 02</b> (AC, END, INT – közvetett kutatás)							
10 01 05 02 (AC, END, INT – közvetlen kutatás)							
Egyéb költségvetési sor (kérjük megnevezni)							
<b>ÖSSZESEN</b>							

<sup>52</sup> AC = szerződéses alkalmazott; AL = helyi alkalmazott; END = kirendelt nemzeti szakértő; INT = kölcsönmunkaerő (átmeneti alkalmazott); JPD = küldöttségi pályakezdő szakértők.

<sup>53</sup> Az operatív előirányzatokból finanszírozott külső munkatársakra vonatkozó részleges felső határérték (korábban: BA-tételek).

<sup>54</sup> Elsősorban az uniós kohéziós politikai alapok, az Európai Mezőgazdasági Vidékfejlesztési Alap (EMVA) és az Európai Tengerügyi és Halászati Alap (ETHA) esetében.

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

Az elvégzendő feladatok leírása:

Tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak	
Külső munkatársak	

A teljes munkaidős egyenértékre jutó költség kiszámításának leírását bele kell foglalni az V. melléklet 3. szakaszába.

3.2.4. *A jelenlegi többéves pénzügyi kerettel való összeegyeztethetőség*

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

Az EMSA-ra ráruházott feladatok a jelenlegi többéves pénzügyi keretben az Ügynökségnek nyújtott éves hozzájárulás költségvetési sorának (02 10 02) átprogramozását teszik szükségessé. Az EMSA előirányzatainak növekedését ellentételezi a CEF Közlekedés (02 03 01) keretében előirányzott kiadások kompenzációs csökkentése a jelenlegi többéves pénzügyi keretben. A jelenlegi többéves pénzügyi kereten túlmutató költségvetési hatás indikatív áttekintés, a többéves pénzügyi keretről szóló jövőbeli megállapodás sérelme nélkül.

- A javaslat/kezdemenyezés miatt szükség van a Rugalmassági Eszköz alkalmazására vagy a többéves pénzügyi keret felülvizsgálatára<sup>55</sup>.

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

3.2.5. *Harmadik felek részvétele a finanszírozásban*

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

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
Tüntesse fel a társfinanszírozó szervet								
Társfinanszírozott előirányzatok ÖSSZESEN								

<sup>55</sup> Lásd a 2021–2027-es időszakra vonatkozó többéves pénzügyi keretről szóló (EU, Euratom) 2020/2093 tanácsi rendelet (2020. december 17.) 12. és 13. cikkét.

### 3.3. A bevételre gyakorolt becsült 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
- kérjük adja meg, hogy a bevétel kiadási sorhoz van-e rendelve

millió EUR (három tizedesjegyig)

Bevételi költségvetési sor:	Az aktuális költségvetési évben rendelkezésre álló előirányzatok	A javaslat/kezdeménnyezés hatása <sup>56</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 sor(oka)t.

--

Ismertesse a bevételre gyakorolt hatás számításának módszerét.

<sup>56</sup> A tradicionális saját források (vámok, cukorilletékek) tekintetében nettó összeget kell megadni, amely a 20 %-kal (beszedési költségek) csökkentett bruttó összegnek felel meg.