



Brüsszel, 2020. szeptember 23.
(OR. en)

10819/20

Intézményközi referenciaszám:
2019/0017(COD)

CODEC 809
CLIMA 185
ENV 514
MAR 110
MI 331
ONU 43
PE 57

TÁJÉKOZTATÓ

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	az Állandó Képviselők Bizottsága/a Tanács
Tárgy:	Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE az (EU) 2015/757 rendeletnek a hajó-fűtőolajfogyasztási globális adatgyűjtő rendszer megfelelő figyelembevétele érdekében történő módosításáról – Az Európai Parlament eljárásának eredménye (Brüsszel, 2020. szeptember 14–17.)

I. BEVEZETÉS

Jutta Paulus (Verts/ALE, DE) előadó a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság nevében a fent említett rendeletjavaslatra vonatkozóan 60 módosítást (1–60. módosítás) tartalmazó jelentést nyújtott be.

Emellett az ID képviselőcsoport hat módosítást (64–69. módosítás), az ECR képviselőcsoport 3 módosítást (61., 63. és 81. módosítás), a GUE/NGL képviselőcsoport pedig 11 módosítást (70–80. módosítás) terjesztett elő.

II. SZAVAZÁS

A 2020. szeptember 15-i szavazás alkalmával a plenáris ülés 67 módosítást elfogadott a rendeletjavaslatra vonatkozóan (1–60., 72., 74., 76–80. módosítás). Egyéb módosítás elfogadására nem került sor. Az elfogadott módosítások a mellékletben szerepelnek.

A 2020. szeptember 16-i szavazás végén a javaslatot az Európai Parlament eljárási szabályzata 59. cikke (4) bekezdésének megfelelően visszautalták az Európai Parlament Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottságához, így a Parlament első olvasata nem zárult le, és megkezdődtek a tárgyalások a Tanáccsal.

P9_TA-PROV(2020)0219

Hajó-fűtőolajfogyasztási globális adatgyűjtő rendszer *I**

Az Európai Parlament 2020. szeptember 16-án elfogadott módosításai az (EU) 2015/757 rendeletnek a hajó-fűtőolajfogyasztási globális adatgyűjtő rendszer megfelelő figyelembevételére érdekében történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatához (COM(2019)0038 – C8-0043/2019 – 2019/0017(COD))¹

(Rendes jogalkotási eljárás: első olvasat)

Módosítás 1

Rendeletre irányuló javaslat
-1 preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(-1) Az éghajlatváltozás olyan soha nem tapasztalt fenyegetést jelent, amely az ambíciószint növelését és az éghajlat-politikai fellépés fokozását követeli meg az Unió részéről és globális szinten egyaránt. Az Unió elkötelezett az éghajlatváltozás elleni küzdelem érdekében tett erőfeszítések fokozása, és a Párizsi Megállapodás^{1a} végrehajtására irányuló kötelezettségvállalásának a rendelkezésre álló legújabb tudományos ismereteknek megfelelő teljesítése iránt. Az Éghajlatváltozási Kormányközi Testület (IPCC) „Global warming of 1.5 °C” (A globális felmelegedés mértékének 1,5 °C-on tartása) című 2018. évi különjelentése megerősítette, hogy a jelentős kibocsátáscsökkentés valamennyi ágazatban történő elérése elengedhetetlen ahhoz, hogy a globális felmelegedés

¹ Az ügyet az 59. cikk (4) bekezdésének negyedik albekezdése alapján visszautalták az illetékes bizottsághoz intézményközi tárgyalások céljából (A9-0144/2020).

mértékét 1,5 °C alatti szintre korlátozzuk. Az IPCC „The Ocean and Cryosphere in a Changing Climate” (Az óceán és a krioszféra a változó éghajlatban) című, 2019. évi különjelentése megállapítja továbbá, hogy az éghajlati mechanizmusok az óceán és a tengeri ökoszisztémák állapotától függenek, márpedig ezek jelenleg ki vannak téve a globális felmelegedésnek, a szennyezésnek, a tengeri biológiai sokféleség túlzott kiaknázásának, a savasodásnak, az oxigénszint csökkenésének és a parti erózióknak. Az IPCC emlékeztet, hogy az óceánok részei az éghajlatváltozás hatásainak enyhítésére és az azokhoz való alkalmazkodásra irányuló megoldásnak, valamint hangsúlyozza, hogy csökkenteni kell az üvegházhatásúgáz-kibocsátást és az ökoszisztémák szennyezését, továbbá növelni kell a természetes szénelnyelőket.

^{1a} A Párizsi Megállapodás (HL L 282., 2016.10.19., 4. o.).

Módosítás 2

Rendelethez irányuló javaslat

1 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A tengeri szállítás a **hajók szén-dioxid-kibocsátásának** eredményeképpen hatással van a **globális éghajlatra**. 2015-ben a tengeri szállítás a teljes uniós üvegházhatásúgáz-kibocsátás 13 %-át tette ki¹⁵. A nemzetközi tengeri szállítás továbbra is az egyetlen olyan szállítási mód, amely nem szerepel az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésével kapcsolatos uniós kötelezettségvállalások között.

Módosítás

(1) A tengeri szállítás **az általa okozott szén-dioxid-kibocsátásnak (CO₂) és egyéb anyagok, mint például a metán, a nitrogén-oxidok, a kén-oxidok, a lebegő részecskék és a korom kibocsátásának** eredményeképpen hatással van **az éghajlatváltozásra, a tengeri biológiai sokféleségre, a levegőminőségre és a közegészségre**. 2015-ben a tengeri szállítás a **közlekedésből származó** teljes uniós üvegházhatásúgáz-kibocsátás 13 %-át tette ki¹⁵. **A világszintű tengeri hajózás kibocsátása 2050-re várhatóan 50 és 250% közötti mértékben fog majd**

növekedni^{15a}. További intézkedések hiányában az EGT-hez kapcsolódó tengeri kibocsátások 2050-ig várhatóan 86%-kal fognak majd növekedni az 1990-es szinthez képest, annak ellenére, hogy a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) elfogadta a hajók hatékonyságára vonatkozó minimumkövetelményeket. A nemzetközi tengeri szállítás továbbra is az egyetlen olyan szállítási mód, amely nem szerepel az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésével kapcsolatos uniós kötelezettségvállalások között. Az IMO 2018. április 13-án elfogadta a hajókból származó ÜHG-kibocsátások csökkentését célzó kezdeti stratégiáját. E stratégia végrehajtásához sürgős intézkedésekre van szükség mind globális, mind uniós szinten annak biztosítása érdekében, hogy azonnali intézkedésekre kerüljön sor a tengeri kibocsátások csökkentése, a Párizsi Megállapodás végrehajtásához való hozzájárulás és az uniós szintű klímasemlegességi célkitűzés elérése érdekében, anélkül, hogy ez aláássa a más ágazatok által tett éghajlat-politikai erőfeszítéseket.

¹⁵ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>.

¹⁵ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>.

^{15a} https://gm.imo.org/wp-content/uploads/2017/05/GHG3-Executive-Summary-and-Report_web.pdf.

Módosítás 3

Rendelethez irányuló javaslat 2 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) *A társjogalkotók által az (EU) 2018/842 európai parlamenti és tanácsi rendeletben¹⁶ és az (EU) 2018/410 európai parlamenti és tanácsi irányelvben¹⁷ megfogalmazott*

Módosítás

(2) *Az Unió által a Párizsi Megállapodásban vállalt kötelezettségeknek és az Európai Tanács 2019. december 12-i, az éghajlatváltozásról szóló*

kötelezettségvállalásnak megfelelően valamennyi gazdasági ágazatnak hozzá kell járulnia az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentéséhez.

következtetéseinek megfelelően valamennyi gazdasági ágazatnak hozzá kell járulnia a nettó nulla üvegházhatásúgáz-kibocsátásra történő átállás lehető leghamarabb, de legkésőbb 2050-ig történő megvalósítása érdekében tett együttes erőfeszítéshez.

¹⁶ *Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/842 rendelete (2018. május 30.) a Párizsi Megállapodásban vállalt kötelezettségek teljesítése érdekében a tagállamok által 2021-től 2030-ig kötelezően teljesítendő, az éghajlat-politikai fellépéshez hozzájáruló éves üvegházhatásúgáz-kibocsátás-csökkentések meghatározásáról, valamint az 525/2013/EU rendelet módosításáról (HL L 156., 2018.6.19., 26. o.).*

¹⁷ *Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/410 irányelve (2018. március 14.) a 2003/87/EK irányelvnek a költséghatékony kibocsátáscsökkentés és az alacsony szén-dioxid-kibocsátású technológiákba történő beruházások növelése érdekében történő módosításáról és az (EU) 2015/1814 határozat módosításáról (HL L 76., 2018.3.19., 3. o.).*

Módosítás 4

Rendeletre irányuló javaslat

3 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) *Az éghajlat- és energiapolitika 2030-ra szóló keretéről szóló, 2014. februári európai parlamenti állásfoglalás* felszólította a Bizottságot és a tagállamokat, hogy *tűzzenek ki egy 2030-ra kötelezően megvalósítandó uniós célt, amely szerint az üvegházhatású gázok*

Módosítás

(3) *Az éghajlatváltozásról szóló, 2019. március 14-i európai parlamenti állásfoglalás nagy többséggel támogatta azt a célkitűzést, hogy a lehető leghamarabb, de legkésőbb 2050-ig valósuljon meg a klímasemlegesség. Az Európai Parlament több ízben arra is*

kibocsátását az 1990-es szinthez képest legalább 40 %-kal kell csökkenteni. Az Európai Parlament arra is rámutatott, hogy ahhoz, hogy az Unió méltányos mértékben részt vállalhasson a globális erőfeszítésekben, minden gazdasági ágazatnak hozzá kell járulnia az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentéséhez.

felszólította a Bizottságot és a tagállamokat, hogy **emeljék meg a 2030-ig kötelezően megvalósítandó uniós célt, és tűzzék ki célul az üvegházhatású gázok kibocsátásának az 1990-es szintek 55%-ára történő csökkentését.** Az Európai Parlament arra is rámutatott, hogy ahhoz, hogy az Unió **elérje éghajlat-politikai célkitűzéseit és** méltányos mértékben részt vállalhasson a globális erőfeszítésekben, minden gazdasági ágazatnak, **köztük a nemzetközi légi és tengeri szállításnak is** hozzá kell járulnia az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentéséhez. **A tengeri szállítási ágazat dekarbonizálására irányuló gyors erőfeszítések még inkább fontosak, ha figyelembe vesszük az éghajlati és környezeti vészhelyzetről szóló, 2019. november 28-i európai parlamenti nyilatkozatot.**

Módosítás 5

Rendelethez irányuló javaslat

3 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3a) Az Európai Parlament 2019. november 28-í, az ENSZ 2019. évi, Madridban (Spanyolország) megtartott éghajlatváltozási konferenciájáról (COP25) szóló állásfoglalása kiemelte, hogy az IMO szintjén elért lassú és elégtelen előrehaladást figyelembe véve további uniós fellépésre van szükség a tengerhasznosítási ágazatból származó ÜHG-kibocsátások kezelése érdekében. Az Európai Parlament támogatta különösen a tengerhasznosítási ágazatnak az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszerbe („EU ETS”) való felvételét, továbbá hajóhatékonysági szabványok uniós szintű bevezetését. A piaci alapú kibocsátáscsökkentési politikák

önmagukban nem elegendőek az uniós kibocsátáscsökkentési célok eléréséhez, és azokat kötelező erejű, megfelelően végrehajtott szabályozási kibocsátáscsökkentési követelményekkel kell kiegészíteni.

Módosítás 6

Rendelethez irányuló javaslat

4 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) **2014. október 24-i** következtetéseiben az Európai Tanács jóváhagyta **azt a kötelező uniós célkitűzést, amelynek értelmében 2030-ra az 1990-es szinthez képest legalább 40 %-kal csökkenteni kell az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását az Unióban.** Az Európai Tanács **hangsúlyozta továbbá annak fontosságát, hogy a közlekedési ágazatban csökkenjen az üvegházhatásúgáz-kibocsátás és a fosszilis tüzelőanyagoktól való függőséggel kapcsolatos kockázat, valamint felkérte a Bizottságot, hogy folytassa az eszközök és intézkedések tanulmányozását egy olyan átfogó és technológiai szempontból semleges megközelítés érdekében, amely többek között előmozdítaná a közlekedésből származó kibocsátás csökkentését, a megújuló energiaforrások alkalmazását és az energiahatékonyságot.**

Módosítás

(4) **2019. december 12-i** következtetéseiben^{1a} az Európai Tanács jóváhagyta a **klímasemleges Európai Unió 2050-ig történő megvalósítására irányuló célkitűzést.** Az Európai Tanács **emellett rámutatott, hogy minden releváns uniós jogszabálynak és szakpolitikának összhangban kell állnia a klímasemlegesség céljával, és hozzá kell járulnia annak megvalósításához, ugyanakkor pedig tiszteletben kell tartani az egyenlő versenyfeltételeket.**

^{1a}

<https://www.consilium.europa.eu/media/41768/12-euco-final-conclusions-en.pdf>

Módosítás 7

Rendeletre irányuló javaslat
4 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4a) Jelenleg a tengeri szállítás az egyetlen olyan ágazat, amelyre nem vonatkozik kifejezetten uniós kibocsátáscsökkentési célkitűzés, illetve konkrét mérséklési intézkedések. A Bizottság az európai zöld megállapodásról szóló, 2019. december 11-i közleményében kijelentette, hogy további intézkedéseket kíván hozni a tengerhasznosítási ágazat ÜHG-kibocsátásának kezelésére, különösen azt, hogy ki kívánja terjeszteni az EU ETS-t a tengerhasznosítási ágazatra, szabályozza a legszennyezőbb hajók uniós kikötőkbe való belépését, és a dokkolt hajókat a part menti villamos energia használatára kötelezi. A Bizottság a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és az (EU) 2018/1999 rendelet (az európai klímarendelet) módosításáról szóló rendeletre irányuló, 2020. március 4-i javaslatában^{1a} megerősítette, hogy további lépéseket kell tenni annak érdekében, hogy 2050-ig megvalósuljon a klímasemlegességre vonatkozó célkitűzés, és ebben minden ágazatnak szerepet kell vállalnia, mivel a jelenlegi politikák 2050-ig az üvegházhatású gázok kibocsátását várhatóan csak 60%-kal csökkentik majd.

1a

https://ec.europa.eu/info/files/commission-proposal-regulation-european-climate-law_hu

Módosítás 8

Rendeletre irányuló javaslat
4 b preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4b) A tengerhasznosítási ágazatban jelen lévő piaci akadályok megszüntetésének, többek között egy átlátható és megbízható nyomon követési, jelentéstételi és ellenőrzési rendszer (MRV-rendszer) használatának az a célja, hogy hozzájáruljon az energiahatékony technológiák elterjedéséhez, és ezáltal ahhoz, hogy 2030-ra körülbelül 2%-kal csökkenjen a tengeri kibocsátás. Ahhoz, hogy a tengerhasznosítási ágazat teljes mértékben hozzájáruljon az Unió klímasemlegességi célkitűzésének, valamint a 2030-as és más lehetséges köztes céloknak az elérésére irányuló, az egész gazdaságra kiterjedő erőfeszítésekhez, további intézkedésekre van szükség. A tengeri szállításból származó ÜHG-kibocsátás és levegőszennyezés nyomon követésének, jelentésének és ellenőrzésének elsődleges uniós eszközeként az uniós MRV-rendelet képezi a további intézkedések alapját. Az említett rendelet hatályát ezért ki kell terjeszteni oly módon, hogy az magában foglaljon a vállalatokra vonatkozó, a fuvarozási tevékenységre eső ÜHG-kibocsátás csökkentésére vonatkozó kötelező erejű követelményeket, emellett pedig a tengeri szállítási ágazatra is ki kell terjeszteni az EU ETS-t.

Módosítás 9

Rendeletre irányuló javaslat

6 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(6) Az Európai Parlament és a Tanács 2015 áprilisában elfogadta a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről szóló (EU) 2015/757 rendeletet²⁰ (a továbbiakban az angol rövidítés alapján: uniós MRV-rendelet), amelyet 2016-ban két felhatalmazáson alapuló rendelet²¹ és két végrehajtási rendelet²² egészített ki. Az uniós MRV-rendelet célja a hajók kibocsátásával kapcsolatos adatgyűjtés a további szakpolitikai döntéshozatal elősegítésére, valamint a kibocsátáscsökkentés ösztönzése azáltal, hogy az érintett piacok információkhoz jutnak a hajók hatékonyságáról. Az uniós MRV-rendelet kötelezi a társaságokat az Európai Gazdasági Térség (EGT) kikötőibe érkező vagy onnan induló hajók tüzelőanyag-fogyasztásának, szén-dioxid-kibocsátásának és energiahatékonyságának évenkénti nyomon követésére, jelentésére és hitelesítésére 2018-tól kezdődően. Ez az EGT kikötőinek szén-dioxid-kibocsátására is vonatkozik. Az első kibocsátási jelentések benyújtásának határideje 2019. április 30.

Módosítás

(6) Az Európai Parlament és a Tanács 2015 áprilisában elfogadta a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről szóló (EU) 2015/757 rendeletet²⁰ (a továbbiakban az angol rövidítés alapján: uniós MRV-rendelet), amelyet 2016-ban két felhatalmazáson alapuló rendelet²¹ és két végrehajtási rendelet²² egészített ki. Az uniós MRV-rendelet célja a hajók kibocsátásával kapcsolatos adatgyűjtés a további szakpolitikai döntéshozatal elősegítésére, valamint a kibocsátáscsökkentés ösztönzése azáltal, hogy az érintett piacok információkhoz jutnak a hajók hatékonyságáról. ***Az uniós MRV-rendelet elfogadása az első lépés volt a tengeri kibocsátásoknak az Unió üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésére vonatkozó kötelezettségvállalásaiba történő beillesztése, és ezen kibocsátásoknak a későbbiekben a „szennyező fizet” elvvel összhangban történő beárazására irányuló fokozatos megközelítés felé. Az uniós MRV-rendelet elfogadásakor a Bizottság kötelezettséget vállalt arra, hogy a tengeri kibocsátásokról szóló jövőbeli jogalkotási javaslatokkal összefüggésben mérlegelni fogja, hogy melyek azok a következő lépések, amelyek helyénvalóak lennének annak biztosítása érdekében, hogy az ágazat méltányos mértékben hozzájáruljon az Unió kibocsátáscsökkentési célkitűzéseéhez, különös tekintettel az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszernek a tengerhasznosítási ágazatra történő kiterjesztésének lehetőségére. Az uniós MRV-rendelet kötelezi a társaságokat az Európai Gazdasági Térség (EGT) kikötőibe***

érkező vagy onnan induló hajók tüzelőanyag-fogyasztásának, szén-dioxid-kibocsátásának és energiahatékonyságának évenkénti nyomon követésére, jelentésére és hitelesítésére 2018-tól kezdődően. Ez a **kötelezettség** az EGT kikötőinek szén-dioxid-kibocsátására is vonatkozik. Az első kibocsátási jelentések benyújtásának határideje 2019. április 30. **volt, és azokat a Bizottság 2019. június 30-án tette közzé.**

²⁰ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/757 rendelete (2015. április 29.) a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról (HL L 123., 2015.5.19., 55. o.).

²¹ Bizottság (EU) 2016/2072 felhatalmazáson alapuló rendelete a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről szóló (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet szerinti hitelesítési tevékenységekről és a hitelesítők akkreditálásáról (HL L 320., 2016.11.26., 5. o.); A Bizottság (EU) 2016/2071 felhatalmazáson alapuló rendelete (2016. szeptember 22.) az (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a szén-dioxid-kibocsátások nyomonkövetési módszerei és az egyéb releváns információk nyomon követésére vonatkozó szabályok tekintetében történő módosításáról (HL L 320., 2016.11.26., 1. o.).

²² Bizottság (EU) 2016/1927 végrehajtási rendelete (2016. november 4.) a nyomonkövetési terveknek, kibocsátási jelentéseknek és megfelelőségi dokumentumoknak a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről szóló (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet szerinti formanyomtatványairól (HL L 299., 2016.11.5., 1–21. o.); A Bizottság (EU) 2016/1928 végrehajtási rendelete

²⁰ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/757 rendelete (2015. április 29.) a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról (HL L 123., 2015.5.19., 55. o.).

²¹ A Bizottság (EU) 2016/2072 felhatalmazáson alapuló rendelete a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről szóló (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet szerinti hitelesítési tevékenységekről és a hitelesítők akkreditálásáról (HL L 320., 2016.11.26., 5. o.); A Bizottság (EU) 2016/2071 felhatalmazáson alapuló rendelete (2016. szeptember 22.) az (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a szén-dioxid-kibocsátások nyomonkövetési módszerei és az egyéb releváns információk nyomon követésére vonatkozó szabályok tekintetében történő módosításáról (HL L 320., 2016.11.26., 1. o.).

²² A Bizottság (EU) 2016/1927 végrehajtási rendelete (2016. november 4.) a nyomonkövetési terveknek, kibocsátási jelentéseknek és megfelelőségi dokumentumoknak a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről szóló (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet szerinti formanyomtatványairól (HL L 299., 2016.11.5., 1. o.); A Bizottság (EU) 2016/1928 végrehajtási rendelete

(2016. november 4.) a személyszállító, ro-ro és konténerszállító hajóktól eltérő hajókatégoriák esetében a szállított rakománynak a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről szóló (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról (HL L 299., 2016.11.5., 22–25. o.).

(2016. november 4.) a személyszállító, ro-ro és konténerszállító hajóktól eltérő hajókatégoriák esetében a szállított rakománynak a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről szóló (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról (HL L 299., 2016.11.5., 22. o.).

Módosítás 10

Rendeletre irányuló javaslat 6 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(6a) A hajózásból származó kibocsátásoknak, valamint ezeknek a globális felmelegedésre és a légszennyezésre gyakorolt hatásainak csökkentését nem szabad a tengerek biológiai sokféleségét károsító módon végrehajtani, és azokat a hajózási ipar által – például a tengerbe ürített anyagok (ballasztvíz, szénhidrogének, nehézfémek és vegyi anyagok), a tengerbe zuhant konténerek és a cetfélékkel történt ütközések következtében – károsított tengeri és part menti ökoszisztémák helyreállítására irányuló intézkedéseknek kell kísérniük.

Módosítás 11

Rendeletre irányuló javaslat 6 b preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(6b) A tengerhasznosítási ágazatban a hajótulajdonos és a hajó kereskedelmi

üzemeltetője nem mindig ugyanaz a személy vagy szervezet. Ezért az uniós MRV-rendelet alapján előírt összes adatot a hajó kereskedelmi üzemeltetéséért felelős személynek – például az igazgatónak, a hajót meghatározott időre vagy személyzet nélkül bérlő személynek – kell összegyűjtenie, és az adatoknak az említett személyhez kell kapcsolódnia.

Módosítás 12

Rendeletre irányuló javaslat 6 c preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(6c) Az uniós MRV-rendelet alapján összegyűjtött adatokat a kibocsátásmentes hajók használatára való áttérés elősegítésére kell felhasználni a hajókra vonatkozó energiahatékonysági tanúsítvány létrehozása révén, amelynek minősítési skálája lehetővé teszi a hajók átlátható összehasonlítását, különösen eladás vagy bérlés esetén, és a tagállamokat a bevált gyakorlatok előmozdítására, valamint a leghatékonyabb hajók támogatására ösztönzi.

Módosítás 13

Rendeletre irányuló javaslat 6 d preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(6d) A Bizottságnak a hajótulajdonosokkal, más érdekelt felekkel és független szakértőkkel együttműködésben ki kell dolgoznia a termékek európai szállítási címkéjét

annak érdekében, hogy a fogyasztókat tájékoztatni lehessen az általuk megvásárolt termékek tengeri szállításával kapcsolatos környezeti hatásokról. Ez a címke támogatná a hajózási ágazat környezeti és energetikai átmenetét azáltal, hogy megbízható és átlátható módon tájékoztatja a fogyasztókat az önkéntes kezdeményezésekről. A címke a fogyasztókat olyan hajótulajdonosok által szállított termékek vásárlására ösztönözné, akik csökkentik környezeti hatásaikat, például az üvegházhatású gázok és a szennyező anyagok kibocsátása, a zajszennyezés, a hulladék- és a vízgazdálkodás tekintetében.

Módosítás 14

Rendeletre irányuló javaslat 6 e preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(6e) A 92/106/EGK tanácsi irányelv^{1a} hozzájárul a közlekedés kibocsátásának csökkentéséhez azáltal, hogy előmozdítja a közúti áru fuvarozás helyett az alacsonyabb kibocsátású közlekedési módokra, többek között a kibocsátásmentes folyami folyosókra való áttérést. A szóban forgó irányelvet felül kell vizsgálni a multimodális szállítás előmozdítására, valamint a hatékonyság növelésére és az alacsony kibocsátású alternatívákra irányuló erőfeszítések fokozása érdekében. A kibocsátásmentes vízi szállítás a közútról a vízi utakra történő fenntartható modális áttérés kialakításának kulcsa, ezért támogatni kell a belvízi kikötőkben az üzemanyagtöltő és elektromos töltésre szolgáló infrastruktúra kialakítását célzó beruházásokat.

^{1a} A Tanács 92/106/EGK irányelve (1992. december 7.) a tagállamok közötti kombinált árufuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról (HL L 368., 1992.12.17., 38. o.).

Módosítás 15

Rendeletre irányuló javaslat 6 f preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(6f) Az uniós kikötők földrajzi elhelyezkedésük és gazdasági tevékenységeik miatt az energetikai átmenet stratégiai csomópontjai. Ezek képviselik az (importból, tárolásból vagy elosztásból származó) energetikai termékek fő belépési pontjait, egyre inkább részt vesznek a megújuló energia előállítás helyszíneinek fejlesztésében, és új energiagazdálkodási és körforgásos gazdasággal kapcsolatos stratégiákat dolgoznak ki. Az európai zöld megállapodás célkitűzéseivel összhangban az Uniónak a tengerhasznosítási ágazat szén-dioxid-mentesítését ezért az uniós kikötőkre vonatkozó stratégiai megközelítéssel kell kiegészítenie, hogy támogassa a kikötők által az energetikai átmenet elősegítőjeként betöltött szerepet. Ösztönözni kell a tagállamokat, hogy bátorítsák a kibocsátásmentes kikötők fejlesztését, és ruházzanak be üzemanyagtöltő és elektromos töltésre szolgáló infrastruktúrákba. Mindez azonnali egészségügyi előnyöket biztosítana a kikötőkben és a part menti területeken élő valamennyi polgár számára, valamint korlátozná a tengeri és part menti biológiai sokféleségre gyakorolt negatív hatásokat ezeken a területeken, amelyek hatalmas szárazföldi területeket is jelentenek, amelyek egyes részei a Natura 2000 hálózathoz

tartoznak.

Módosítás 16

Rendeletre irányuló javaslat

7 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(7) Az uniós MRV-rendelet 22. cikke kimondja, hogy amennyiben nemzetközi megállapodás születik az üvegházhatásúgáz-kibocsátások nyomon követésének, jelentésének és hitelesítésének globális rendszeréről, a Bizottságnak felül kell vizsgálnia az MRV-rendeletet, és szükség esetén javaslatot kell tennie az említett rendelet módosítására annak érdekében, hogy **azt hozzáigazítsa** az említett nemzetközi **megállapodáshoz**.

Módosítás

(7) Az uniós MRV-rendelet 22. cikke kimondja, hogy amennyiben nemzetközi megállapodás születik az üvegházhatásúgáz-kibocsátások nyomon követésének, jelentésének és hitelesítésének globális rendszeréről, **illetve a tengeri szállításból származó ÜHG-kibocsátások csökkentésére irányuló globális intézkedésekről**, a Bizottságnak felül kell vizsgálnia az **uniós** MRV-rendeletet, és szükség esetén javaslatot kell tennie az említett rendelet módosítására annak érdekében, hogy **biztosítsa az összhangot** az említett nemzetközi **megállapodással. Fontos, hogy az Unió a globális intézkedésektől függetlenül továbbra is képes legyen ambiciózus célok megállapítására, és demonstrálja az éghajlati kérdésekkel kapcsolatos vezető szerepét azáltal, hogy az Unión belül szigorúbb intézkedéseket tart fenn vagy fogad el.**

Módosítás 17

Rendeletre irányuló javaslat

8 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(8) A 2015 decemberében az Egyesült

Módosítás

(8) A 2015 decemberében az Egyesült

Nemzetek Éghajlatváltozási Keretegyezménye (UNFCCC) részes feleinek 21. konferenciáján elfogadott Párizsi Megállapodás²³ értelmében az Unió és tagállamai a teljes gazdaságra vonatkozó kibocsátáscsökkentési célokat tűztek ki. A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) jelenleg is erőfeszítéseket tesz a nemzetközi tengeri kibocsátások korlátozására, amit ösztönözni kell. Az IMO 2016 októberében elfogadott²⁴ egy, a hajók fűtőolaj-fogyasztásával kapcsolatos adatgyűjtő rendszert (a továbbiakban: az IMO globális adatgyűjtő rendszere).

Nemzetek Éghajlatváltozási Keretegyezménye (UNFCCC) részes feleinek 21. konferenciáján elfogadott Párizsi Megállapodás²³ értelmében az Unió és tagállamai a teljes gazdaságra vonatkozó kibocsátáscsökkentési célokat tűztek ki. A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) jelenleg is erőfeszítéseket tesz a nemzetközi tengeri kibocsátások korlátozására, amit ösztönözni kell. Az IMO 2016 októberében elfogadott²⁴ egy, a hajók fűtőolaj-fogyasztásával kapcsolatos adatgyűjtő rendszert (a továbbiakban: az IMO globális adatgyűjtő rendszere). ***Az IMO 2018. április 13-án elfogadott egy, a hajókból származó ÜHG-kibocsátások csökkentésére vonatkozó kezdeti stratégiát is (az IMO kezdeti stratégiája), amelynek célja az ilyen kibocsátások növekedésének lehető leghamarabb történő korlátozása, és 2050-re a 2008-as szinthez képest legalább 50 %-kal történő csökkentése, valamint az ilyen kibocsátások fokozatos megszüntetésére irányuló törekvések folytatása. Ezzel párhuzamosan az IMO tagállamai és társult tagjai, többek között valamennyi uniós tagállam kötelezettséget vállalt arra, hogy 2030-ra a nemzetközi tengeri hajózási ágazat egészében átlagosan legalább 40%-kal csökkentik a fuvarozási tevékenységekre eső széndioxid kibocsátást, folytatva ezzel a 70%-os csökkenés 2050-ig történő elérésére irányuló erőfeszítéseket. Ezért helyénvaló belefoglalni az uniós jogba az IMO kezdeti stratégiájának alapvető elemeit, ugyanakkor továbbra is konstruktívan együtt kell működni az IMO-tagállamokkal annak érdekében, hogy globális megállapodás szülessen az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentésére irányuló intézkedésekről. A vállalatokat kötelezni kell arra, hogy a felelősségi körükbe tartozó összes hajó tekintetében 2030-ig lineárisan átlagosan legalább 40%-kal csökkentsék a fuvarozási tevékenységekre eső éves CO₂-kibocsátást az MRV-rendelet szerint jelentett azonos méretű és típusú hajók kategóriánkénti átlagos***

teljesítményéhez képest. Az ÜHG-kibocsátás csökkentésére irányuló intézkedések tekintetében figyelembe veendő alapkibocsátást a THETIS-MRV-ből és az IMO adatgyűjtő rendszeréből származó adatok felhasználásával kell megállapítani, teljes mértékben elismerve ugyanakkor az „elsőként szén-dioxid-mentesítő” vállalatok által már elért kibocsátáscsökkentést. A Bizottságnak felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat kell elfogadnia az alapkibocsátás, az egyes hajókatégoriákra vonatkozó éves csökkentési tényező, valamint a többletkibocsátási bírság kiszámítására és beszedésére vonatkozó szabályok és eszközök meghatározására vonatkozó részletes szabályok, továbbá az e kötelezettségnek való megfeleléshez és annak ellenőrzéséhez szükséges egyéb szabályok megállapítása céljából.

²³ Párizsi Megállapodás (HL L 282., 2016.10.19., 4–18. o.).

²⁴ A MEPC.278(70) IMO-határozat, amely módosítja a MARPOL-egyezmény VI. mellékletét.

²³ Párizsi Megállapodás (HL L 282., 2016.10.19., 4. o.).

²⁴ A MEPC.278(70) IMO-határozat, amely módosítja a MARPOL-egyezmény VI. mellékletét.

Módosítás 18

Rendelethez irányuló javaslat 9 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(9) E két nyomkövetési, jelentési és hitelesítési rendszer együttes fennállására való tekintettel a Bizottság az uniós MRV-rendelet 22. cikke értelmében értékelte, hogyan lehetne harmonizálni a két rendszert, hogy csökkenjen a hajókra vonatkozó adminisztratív teher az uniós MRV-rendelet célkitűzéseinek sérelme nélkül.

Módosítás

(9) E két nyomkövetési, jelentési és hitelesítési rendszer együttes fennállására való tekintettel a Bizottság az uniós MRV-rendelet 22. cikke értelmében értékelte, hogyan lehetne harmonizálni a két rendszert, hogy csökkenjen a hajókra **és különösen a kkv-k tulajdonában álló hajókra** vonatkozó adminisztratív teher az uniós MRV-rendelet célkitűzéseinek sérelme nélkül.

Módosítás 19

Rendeletre irányuló javaslat

10 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(10) A hatásvizsgálat jelezte, hogy a két nyomonkövetési, jelentési és hitelesítési rendszer részleges harmonizálása hozzájárulhatna a hajózási társaságok adminisztratív terhének csökkentéséhez, ugyanakkor nem veszélyeztetné az uniós MRV-rendelet célkitűzéseit. Az ilyen részleges harmonizáció azonban nem módosíthatja az uniós MRV-rendeletben előírt irányítást, **hatályt**, hitelesítést, átláthatóságot vagy szén-dioxid-kibocsátás-jelentési követelményeket, mert komolyan veszélyeztetné a szóban forgó rendelet célkitűzéseit, és befolyásolná az MRV-rendelet azon képességét, hogy információk szolgáltatásával megalapozza a jövőbeli szakpolitikai döntéseket, valamint hogy ösztönözze az energiahatékonysági intézkedések és magatartásmódok alkalmazását a hajózásban. Az uniós MRV-rendelet bármely módosításának ezért korlátoznia kell az IMO globális adatgyűjtő rendszerével való harmonizációt a fogalommeghatározások, a nyomonkövetési paraméterek, valamint a nyomonkövetési tervek és formanyomtatványok vonatkozásában.

Módosítás

(10) A hatásvizsgálat jelezte, hogy a két nyomonkövetési, jelentési és hitelesítési rendszer részleges harmonizálása hozzájárulhatna a hajózási társaságok adminisztratív terhének csökkentéséhez, ugyanakkor nem veszélyeztetné az uniós MRV-rendelet célkitűzéseit. Az ilyen részleges harmonizáció azonban nem módosíthatja az uniós MRV-rendeletben előírt irányítást, hitelesítést, átláthatóságot vagy szén-dioxid-kibocsátás-jelentési követelményeket, mert komolyan veszélyeztetné a szóban forgó rendelet célkitűzéseit, és befolyásolná az MRV-rendelet azon képességét, hogy információk szolgáltatásával megalapozza a jövőbeli szakpolitikai döntéseket, valamint hogy ösztönözze az energiahatékonysági intézkedések és magatartásmódok alkalmazását a hajózásban. Az uniós MRV-rendelet bármely módosításának ezért korlátoznia kell az IMO globális adatgyűjtő rendszerével való harmonizációt **az uniós MRV-rendelet hatálya alá tartozó hajók**, a fogalommeghatározások, a nyomonkövetési paraméterek, valamint a nyomonkövetési tervek és formanyomtatványok vonatkozásában.

Módosítás 20

Rendeletre irányuló javaslat

12 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(12) Az IMO globális adatgyűjtő rendszerének az évente nyomon követendő és jelentendő adatokkal kapcsolatos rendelkezéseit figyelembe kell venni annak biztosítása érdekében, hogy a mindkét rendszer hatálya alá tartozó hajózási tevékenységek esetében egyszerűsített adatgyűjtésre kerüljön sor. Ennek érdekében a „hordképesség” **paramétert be kell jelenteni, ugyanakkor indokolt úgy rendelkezni, hogy a „szállított rakomány” bejelentése továbbra is önkéntes alapon történjen.** A „tengeren töltött idő” paramétert felváltja az IMO globális adatgyűjtő rendszerében alkalmazott „úton töltött órák”. Végezetül, az adminisztratív terhek csökkentése érdekében a „megtett távolság” kiszámításának az IMO globális adatgyűjtő rendszerén²⁵ kell alapulnia.

²⁵ MEPC 282(70) IMO-határozat.

Módosítás

(12) Az IMO globális adatgyűjtő rendszerének az évente nyomon követendő és jelentendő adatokkal kapcsolatos rendelkezéseit figyelembe kell venni annak biztosítása érdekében, hogy a mindkét rendszer hatálya alá tartozó hajózási tevékenységek esetében egyszerűsített adatgyűjtésre kerüljön sor. Ennek érdekében a „hordképesség” **paraméter mellett a „szállított rakomány” paraméterről is jelentést kell tenni.** A „tengeren töltött idő” paramétert felváltja az IMO globális adatgyűjtő rendszerében alkalmazott „úton töltött órák”. Végezetül, az adminisztratív terhek csökkentése érdekében a „megtett távolság” kiszámításának az IMO globális adatgyűjtő rendszerén²⁵ kell alapulnia.

²⁵ MEPC 282(70) IMO-határozat.

Módosítás 21

Rendeletre irányuló javaslat

13 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(13) A nyomonkövetési tervek tartalmát egyszerűsíteni kell az IMO globális adatgyűjtő rendszerének figyelembevétele érdekében, kivéve a terv azon részeit, amelyek szükségesek ahhoz, hogy az uniós MRV-rendelet keretében csak az uniós vonatkozású adatok nyomon követésére és jelentésére kerüljön sor. Ezért az

Módosítás

(13) A nyomonkövetési tervek tartalmát egyszerűsíteni kell az IMO globális adatgyűjtő rendszerének figyelembevétele érdekében, kivéve a terv azon részeit, amelyek szükségesek ahhoz, hogy az uniós MRV-rendelet keretében csak az uniós vonatkozású adatok nyomon követésére és jelentésére kerüljön sor. Ezért az

„utankénti” rendelkezéseknek továbbra is a nyomonkövetési terv részét kell képezniük.

„utankénti” rendelkezéseknek továbbra is a nyomonkövetési terv részét kell képezniük. *A Bizottságnak a szakértelem és a bevált gyakorlatok megosztásával, valamint az új technológiák bevezetésével is segítenie kell a tagállamokat az adminisztratív akadályok csökkentése, valamint az adatok hatékony és biztonságos visszakeresése céljából.*

Módosítás 22

Rendeletre irányuló javaslat

13 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(13a) Az uniós MRV-rendeletre irányuló javaslatot kísérő, a Bizottság által 2013-ban elvégzett hatásvizsgálat igazolta, hogy a tengeri kibocsátásokra vonatkozó uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer hatékony, és megállapította, hogy az EU ETS rendszer vagy egy célalapú kompenzációs alap garantálhatja a szükséges kibocsátáscsökkentéseket az ágazatban. Annak érdekében, hogy a tengeri hajózást bevonjuk az Unió kibocsátáscsökkentési erőfeszítéseibe, az Európai Parlament és a Tanács 2003/87/EK irányelvét^{1a} módosítani kell, hogy annak hatálya a tengeri kibocsátásokra is kiterjedjen. A Bizottságnak felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat kell elfogadnia annak

érdekében, hogy meghatározza – a többi ágazattal összhangban – a tengeri szállítás kibocsátási egységeinek teljes mennyiségét, valamint a tengeri szállítás kibocsátási egységei teljes árverés útján történő kiosztásának módszerét. E felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítése során a Bizottságnak aktualizálnia kell a 2013. évi hatásvizsgálatot, különösen az Unió teljes gazdaságára kiterjedő, 2030-ig teljesítendő ÜHG-kibocsátáscsökkentési célkitűzés és az (EU) .../... rendeletben [az európai klímarendelet] meghatározott klímasemlegességi célkitűzés, valamint a gazdasági hatások figyelembevétele érdekében, ideértve a nem szándékos modális váltások és a kibocsátásáthelyezés lehetséges kockázatait is. A Bizottságnak nyilvánosságra kell hoznia ennek a vizsgálatnak az eredményét. Fontos, hogy az Unió és tagállamai nemzetközi szinten támogassák a tengeri szállítás éghajlati hatásainak csökkentését célzó intézkedéseket. A Bizottságnak folyamatosan figyelnie kell egy piaci alapú intézkedés IMO általi elfogadása felé tett esetleges előrelépésekre, és egy globális piaci alapú intézkedés elfogadása esetén meg kell vizsgálnia az uniós és a globális intézkedések közötti összhang biztosításának olyan módját, hogy az megőrizze az uniós éghajlat-politika

Módosítás 23

Rendeletre irányuló javaslat

13 b preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(13b) A kibocsátásmentes hajózásra történő sikeres átállás feltétele az integrált megközelítést és az innovációt a hajók és a kikötők tekintetében egyaránt ösztönző és lehetővé tevő megfelelő környezet. Egy ilyen támogató környezet magában foglalja a kutatásba és innovációba történő állami és magánberuházást, a hajók energiahatékonyságának javítására irányuló technológiai és operatív intézkedéseket, valamint fenntartható alternatív tüzelőanyagok – mint a megújuló energiaforrásokból előállított hidrogén és ammónia – és nulla kibocsátású meghajtási technológiák alkalmazását, ideértve a szükséges kikötői üzemanyagtöltő és elektromos töltésre szolgáló infrastruktúrákat. Az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer keretében árverés útján értékesített tengeri kibocsátási egységekből származó bevételekből létre kell hozni az Óceán Alapot a hajók energiahatékonyságának növelése, valamint a tengeri szállítás, többek között a rövid távú tengeri szállítás és a kikötők dekarbonizációját szolgáló beruházások támogatása érdekében. A Bizottságnak olyan intézkedéseket is ki kell dolgoznia, amelyek szabályozzák a legszennyezőbb hajók uniós kikötőkbe való bejutását, és kötelezik a kikötőkben horgonyzó, fosszilis tüzelőanyaggal üzemelő hajókat a part menti villamos energia vagy nulla kibocsátású alternatívákból származó energia

használatára. A Bizottságnak ezenkívül meg kell vizsgálnia annak lehetőségét is, hogy előírja a kikötők számára a kibocsátásokon alapuló, a hajók kikötőben veszteglése után fizetendő díjak bevezetését.

Módosítás 24

Rendeletre irányuló javaslat 13 c preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(13c) A kibocsátásmentes és a környezetbarát hajók használatára való sikeres áttérés integrált megközelítést igényel a környezetbarátabb hajókkal kapcsolatos innovatív intézkedések (például a hajótest kialakítása, új motorok és fenntartható alternatív üzemanyagok, valamint szélmeghajtás) és olyan operatív intézkedések (például a sebesség csökkentése vagy az útvonal jobb megtervezése) előmozdítása érdekében, amelyek rövid távon megvalósíthatók az üzemanyag-fogyasztás és ezáltal a kibocsátások csökkentése érdekében. A sebességcsökkentést (slow steaming) 2006 és 2012 között széles körben tesztelték az üzemanyagárak hirtelen emelkedése miatt: a sebesség 10%-os csökkentése kb. 19%-os csökkentést eredményezett az üzemanyag-fogyasztásban^{1a} és ennek megfelelő csökkentést a kibocsátásokban. Az olyan piaci alapú intézkedések, mint az EU ETS, ösztönözni fogják a kibocsátáscsökkentést és a kutatásba és innovációba való beruházást a hajók energiahatékonyágának javítása érdekében, valamint a fenntartható alternatív üzemanyagok és meghajtási technológiák bevezetését, ideértve a kikötőkben és belvízi kikötőkben a szükséges üzemanyagtöltő és elektromos töltésre szolgáló infrastruktúrák

kialakítását is.

^{1a} „A nemzetközi hajózás hatása az európai levegőminőségre és az éghajlatra”, Európai Környezetvédelmi Ügynökség, 4/2013. sz. technikai jelentés.

Módosítás 25

Rendeletre irányuló javaslat

14 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(14a) A THETIS-MRV nyilvántartásban szereplő adatok kiváló minőségének fenntartása érdekében az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökséget (EMSA) fel kell ruházni az ahhoz szükséges hatáskörökkel és erőforrásokkal, hogy ellenőrizni tudja a hitelesítők által megfelelőnek minősített kibocsátási jelentéseket.

Módosítás 26

Rendeletre irányuló javaslat

14 b preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(14b) A Bizottságnak felül kell vizsgálnia az (EU) 2015/757 rendelet működését, figyelembe véve e rendelet, valamint az IMO globális adatgyűjtő rendszerének végrehajtása során szerzett tapasztalatokat, továbbá a tengeri szállítás üvegházhatásúgáz-kibocsátásának csökkentését célzó egyéb fontos

fejleményeket.

Módosítás 27

Rendeletre irányuló javaslat

14 c preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(14c) A tengeri szállítás a légszennyezésnek is az egyik forrása, például a kén-oxidok (SOx), a nitrogén-oxidok (NOx), a lebegő részecskék, az ózonkárosító anyagok és az illékony szerves vegyületek (VOC) kibocsátása miatt^{1a}. A légszennyező anyagok káros hatással vannak mind a környezetre, mind a polgárok egészségére, különösen a part menti és a kikötői területeken élő vagy dolgozó személyek esetében. A Bizottságnak 2021 júniusáig felül kell vizsgálnia a vonatkozó jogszabályokat, és konkrét javaslatokat kell tennie a tengeri szállításból származó légszennyező kibocsátások problémájának kezelésére. A Bizottságnak a kénkibocsátás-ellenőrzési területek (SECA) és az NOx-kibocsátás-ellenőrzési területek (NECA) valamennyi európai tengerre – beleértve a Földközi-tengert is – történő kiterjesztésén is dolgoznia kell, és foglalkoznia kell a mosókból származó mosóvíz és más anyagok, például ballasztvíz, szénhidrogének, nehézfémek és vegyi anyagok nyílt vizekbe történő kibocsátásának problémájával, valamint az ilyen anyagoknak a tengeri biológiai sokféleségre gyakorolt hatásával is.

Módosítás 28

Rendeletre irányuló javaslat

15 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(15) Az (EU) 2015/757 rendelet célja az EGT-kikötőket felkereső hajók **szén-dioxid-kibocsátásának** nyomon követése, jelentése és hitelesítése az **üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésére irányuló szakaszos megközelítés első lépéseként**. A tagállamok ezt nem tudják kielégítően megvalósítani, mivel ez a léptékből és hatásokból adódóan jobban megvalósítható uniós szinten. Figyelembe kell venni az IMO globális adatgyűjtő rendszerét, valamint e rendeletnek biztosítania kell, hogy az összegyűjtött adatok egy egységes követelményrendszer alapján folyamatosan összehasonlíthatók és megbízhatók legyenek. Az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.

Módosítás

(15) Az (EU) 2015/757 rendelet célja az EGT-kikötőket felkereső hajók **ÜHG-kibocsátásának** nyomon követése, jelentése és hitelesítése **annak érdekében, hogy csökkentse a fuvarozási tevékenységekre eső átlagos karbonintenzitásukat, többek között a horgonyzóhelyen történő kibocsátásuk jelentős csökkentése révén, valamint az ilyen kibocsátások beárazása annak érdekében, hogy csökkentse a tengerhasznosítási ágazatból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátást**. A tagállamok ezt nem tudják kielégítően megvalósítani, mivel ez a léptékből és hatásokból adódóan jobban megvalósítható uniós szinten. Figyelembe kell venni az IMO globális adatgyűjtő rendszerét, valamint e rendeletnek biztosítania kell, hogy az összegyűjtött adatok egy egységes követelményrendszer alapján folyamatosan összehasonlíthatók és megbízhatók legyenek. Az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.

Módosítás 29

Rendeletre irányuló javaslat

15 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(15a) A klímasemleges hajózásra való áttérés még várat magára, és az erre

irányuló szabályozási intézkedések az eddigiekben nem voltak megfelelőek. A kikötőknek jelentős szerepe lehet a tengeri szállítás dekarbonizálásában. Az uniós kikötőkbe érkező hajók üzemeltetőit kötelezni kell többek között a part menti villamosenergia-hálózatra való csatlakozás útján arra, hogy kikötőhelyükön hajóik ne bocsássanak ki üvegházhatású gázokat vagy egyéb légszennyező anyagokat. Ez különösen fontos lenne a városi térségek közelében elhelyezkedő kikötőhelyek esetében, a légszennyezés emberi egészségre gyakorolt hatásainak csökkentése érdekében. Tekintettel arra, hogy a hajók hatásai eltérőek az üvegházhatású gázok kibocsátása és a légszennyező kibocsátások tekintetében, először a legszennyezőbb hajókat, többek között a nagy személyszállító hajókat kell az e követelménynek való megfelelésre kötelezni.

Módosítás 30

Rendeletre irányuló javaslat
15 b preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(15b) A hajóüzemeltetőknek gondoskodniuk kell arról, hogy a hajókat a leginkább energiahatékony módon üzemeltessék, a kibocsátást a lehető legalacsonyabb szinten tartva. A hajógyártóknak gondoskodniuk kell arról, hogy új hajók építésekor prioritásként kezeljék a kibocsátás csökkentését.

Módosítás 31

Rendeletre irányuló javaslat
1 cikk – cím (új)

Módosítás 32

**Rendeletre irányuló javaslat
1 cikk – -1 bekezdés (új)**

Módosítás 33

**Rendeletre irányuló javaslat
1 cikk – -1 a bekezdés (új)**

(EU) 2015/757 rendelet

23 preambulumbekkezdés

(23) Az uniós nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési **rendszernek** az egyéb üvegházhatású gázokra, éghajlat-befolyásolókra és légszennyező anyagokra **e szakaszban nem kell vonatkoznia, megelőzendő a nem kellőképp** megbízható és kereskedelmileg **nem** elérhető mérőberendezések **felszerelésének előírását, ami akadályozhatná az uniós nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendszer megvalósítását.**

-1a. A (23) preambulumbekkezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(23) Az uniós nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési **rendszert** az egyéb üvegházhatású gázokra, éghajlat-befolyásolókra és légszennyező anyagokra **is ki kell terjeszteni, amennyiben vannak kellőképpen** megbízható és kereskedelmileg elérhető mérőberendezések **az éghajlat, a környezet és az emberi egészség jobb megóvása érdekében.**”

Módosítás 34

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – -1 b bekezdés (új)

(EU) 2015/757 rendelet

1 cikk

Hatályos szöveg

1. cikk

Tárgy

Ez a rendelet meghatározza a tagállamok joghatósága alatt álló kikötőkbe érkező, azokon belül tartózkodó vagy azokból távozó hajók **szén-dioxid-kibocsátásának** és az e hajókkal kapcsolatos egyéb releváns információknak a pontos nyomonkövetésére, jelentésére és hitelesítésére vonatkozó szabályokat **annak érdekében, hogy költséghatékony módon ösztönözze a tengeri közlekedésből származó szén-dioxid-kibocsátás csökkentését.**

Módosítás

-1b. Az 1. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„1. cikk

Tárgy

Ez a rendelet meghatározza a tagállamok joghatósága alatt álló kikötőkbe érkező, azokon belül tartózkodó vagy azokból távozó hajók **üvegházhatásúgáz-kibocsátásának** és az e hajókkal kapcsolatos egyéb releváns információknak a pontos nyomonkövetésére, jelentésére és hitelesítésére vonatkozó szabályokat. **Az (EU) .../... rendeletben meghatározott, az Unió gazdaságára kiterjedő klímasemlegességi célkitűzés megvalósításához való hozzájárulás érdekében, figyelembe véve az IMO a hajók ÜHG-kibocsátásának csökkentéséről szóló, 2018. április 13-án elfogadott kezdeti stratégiáját, ez a rendelet kötelezi a társaságokat, hogy a 12a. cikkel összhangban csökkentsék a fuvarozási tevékenységekre eső éves átlagos szén-dioxid-kibocsátásukat.**”

Módosítás 35

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – -1 c bekezdés (új)

(EU) 2015/757 rendelet

2 cikk – 1 bekezdés

Hatályos szöveg

Módosítás

-1c. A 2. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

(1) Ezt a rendeletet az **5 000 bruttó tonnatartalom feletti** hajókra kell alkalmazni az utolsó útiterv szerinti kikötőből egy tagállami joghatóság alatt álló kikötőbe tartó útjaik során, egy tagállami joghatóság alatt álló kikötőből a következő útiterv szerinti kikötőbe tartó útjaik során, valamint a tagállami joghatóság alatt álló kikötőn belül történő **szén-dioxid-kibocsátásaik** vonatkozásában.

„(1) Ezt a rendeletet az **5 000 és annál nagyobb bruttó tonnatartalmú** hajókra kell alkalmazni az utolsó útiterv szerinti kikötőből egy tagállami joghatóság alatt álló kikötőbe tartó útjaik során, egy tagállami joghatóság alatt álló kikötőből a következő útiterv szerinti kikötőbe tartó útjaik során, valamint a tagállami joghatóság alatt álló kikötőn belül történő **ÜHG-kibocsátásaik** vonatkozásában.”

Módosítás 36

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – -a pont (új)

(EU) 2015/757 rendelet

3 cikk – 1 bekezdés – a a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

-a) a bekezdés a következő ponttal egészül ki:

„aa) „üvegházhatásúgáz-kibocsátás”: a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv* II. mellékletében felsorolt üvegházhatású gázok hajók általi kibocsátása;

** Az Európai Parlament és a Tanács
2003/87/EK irányelve (2003. október 13.)
az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási
egységei Unión belüli kereskedelmi
rendszerének létrehozásáról és a
96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról
(HL L 275., 2003.10.25., 32. o.).”*

Módosítás 37

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – -a a pont (új)

(EU) 2015/757 rendelet

3 cikk – 1 bekezdés – b pont

Hatályos szöveg

b) „útiterv szerinti kikötő”: az a kikötő, ahol a hajó a **rakomány** be- vagy kirakodása, illetve utasok be- vagy kiszállása céljából megáll; következésképpen nem tartoznak ide az olyan megállások, amelyeknek kizárólagos célja tüzelőanyag-vételezés, készletek beszerzése, a legénység partraszállása, szárazdokkba állás vagy a hajónak és/vagy berendezéseinek a javítása, a segítségkérés céljából vagy vészhelyzet miatt történő megállás, illetve a hajók közötti átrakodás miatti, kikötőn kívüli megállás, valamint az olyan megállás, amelynek kizárólagos célja a rossz időjárási körülmények miatti menedékkeresés, illetve a kutatási és mentési tevékenységek miatt szükségessé váló megállás;

Módosítás

-aa) a b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) „útiterv szerinti kikötő”: az a kikötő, ahol a hajó a **rakománya jelentős részének** be- vagy kirakodása, illetve utasok be- vagy kiszállása céljából megáll; [...] következésképpen nem tartoznak ide az olyan megállások, amelyeknek kizárólagos célja tüzelőanyag-vételezés, készletek beszerzése, a legénység partraszállása, szárazdokkba állás vagy a hajónak és/vagy berendezéseinek a javítása, a segítségkérés céljából vagy vészhelyzet miatt történő megállás, illetve a hajók közötti átrakodás miatti, kikötőn kívüli megállás, valamint az olyan megállás, amelynek kizárólagos célja a rossz időjárási körülmények miatti menedékkeresés, illetve a kutatási és mentési tevékenységek miatt szükségessé váló megállás;”

Módosítás 38

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – a pont

(EU) 2015/757 rendelet

3 cikk – 1 bekezdés – d pont

A Bizottság által javasolt szöveg

d) „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, és **aki átvállalta a 336/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben előírt feladatokat és kötelezettségeket;**

Módosítás

„d) „társaság”: a hajó tulajdonosa, illetve bármely más szervezet vagy személy, például az **igazgató** vagy a hajót **meghatározott időre vagy** személyzet nélkül bérlő személy, aki a hajó tulajdonosától átvállalta a hajó **kereskedelmi** üzemeltetésének felelősségét és **felelős a hajó által fogyasztott tüzelőanyag kifizetéséért;**”

Módosítás 39

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – a a pont (új)

(EU) 2015/757 rendelet

3 cikk – 1 bekezdés – i pont

Hatályos szöveg

i) „egyéb releváns információk” : a hajó tüzelőanyag-fogyasztásából származó szén-dioxid-kibocsátásra, a fuvarozási

Módosítás

aa) az i) pont helyébe a következő szöveg lép:

„i) „egyéb releváns információk” a hajó tüzelőanyag-fogyasztásából származó szén-dioxid-kibocsátásra, a fuvarozási

tevékenységére és az energiahatékonyságára vonatkozó olyan információk, amelyek lehetővé teszik a kibocsátási tendenciák elemzését és a hajó teljesítményének értékelését;

tevékenységére, **a dokkolt hajók szárazföldi áramellátására** és az energiahatékonyságára vonatkozó olyan információk, amelyek lehetővé teszik a kibocsátási tendenciák elemzését és a hajó teljesítményének értékelését;”

Módosítás 40

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

(EU) 2015/757 rendelet

4 cikk – 1 bekezdés

Hatályos szöveg

(1) A 8–12. cikkel összhangban a társaságok minden hajójuk tekintetében kötelesek nyomon követni és bejelenteni az adott jelentési időszak során a releváns paramétereket. Az említett nyomunkövetést és jelentést a valamely tagállam joghatósága alá tartozó összes kikötőre, valamint a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe érkező vagy onnan induló összes hajóútra vonatkozóan el kell végezniük.

Módosítás

1a. A 4. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A 8–12. cikkel összhangban a társaságok minden **kereskedelmi céllal üzemben és ellenőrzésük alatt tartott** hajójuk tekintetében kötelesek nyomon követni és bejelenteni az adott jelentési időszak során a releváns paramétereket. Az említett nyomunkövetést és jelentést a valamely tagállam joghatósága alá tartozó összes kikötőre, valamint a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe érkező vagy onnan induló összes hajóútra vonatkozóan el kell végezniük.”

Módosítás 41

Rendeletre irányuló javaslat 1 cikk – 1 b bekezdés (új)

(EU) 2015/757 rendelet

5 cikk – 2 a bekezdés (új)

1b. *Az 5. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:*

„(2a) 2021. december 31-ig a Bizottság a 23. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el e rendeletnek a metán(CH₄)-kibocsátások meghatározására szolgáló módszerek leírásával történő kiegészítésére.

***Az első albekezdésben említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadása mellett a Bizottság 2021. december 31-ig értékeli a tagállamok joghatósága alá tartozó kikötőkbe érkező, azokon belül tartózkodó vagy onnan induló hajók esetében a CO₂-n és a CH₄-en kívüli ÜHG-kibocsátás globális éghajlatra gyakorolt hatását, és erről jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. A jelentéshez adott esetben jogalkotási javaslatot kell csatolni, amely az említett kibocsátások kezelésének kérdésével foglalkozik.*”**

Módosítás 72

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – a pont – i a alpont (új)

(EU) 2015/757 rendelet

6 cikk – 3 bekezdés – c a pont (új)

ia. *a bekezdés a következő ponttal egészül ki:*

„ca) az alternatív üzemanyagok – többek között a cseppfolyósított földgáz, a bioüzemanyagok és a nem biológiai eredetű, szén-dioxid-tartalmú megújuló üzemanyagok – kibocsátási tényezőit

CO2-egyenértékben kell kifejezni, és tartalmazniuk kell az összes üvegházhatást okozó gázt, továbbá életciklus-elemzésen kell alapulniuk. Ezeket a kibocsátási tényezőket a Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján határozza meg. A végrehajtási jogi aktusokat a 24. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”

Módosítás 42

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 3 bekezdés – a pont

(EU) 2015/757 rendelet

9 cikk – 1 bekezdés – f pont

A Bizottság által javasolt szöveg

f) szállított rakomány, önkéntes alapon;

Módosítás

törölve

Módosítás 43

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 3 a bekezdés (új)

(EU) 2015/757 rendelet

9 cikk – 2 bekezdés – a pont

Hatályos szöveg

a) a jelentési időszak során a hajó

Módosítás

3a. A 9. cikk (2) bekezdésének a) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„a) a jelentési időszak során a hajó

valamennyi útja valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőből indul vagy ott ér véget; valamint

útjainak legalább 90%-a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőből indul vagy ott ér véget; valamint”

Módosítás 44

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 4 bekezdés – a a pont (új)

(EU) 2015/757 rendelet

10 cikk – 1 bekezdés – j a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

aa) a bekezdés a következő ponttal egészül ki:

„ja) szállított rakomány.”

Módosítás 45

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 5 bekezdés – a pont

(EU) 2015/757 rendelet

11 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2) A társaság változása esetén a korábbi társaság a Bizottságnak és az érintett lobogó szerinti állam hatóságainak a változás bekövetkezésének napjához lehető legközelebbi időpontban, de legkésőbb az említett naptól számított **három** hónapon belül jelentést nyújt be, amely ugyanazokat

„(2) A társaság változása esetén a korábbi társaság a Bizottságnak és az érintett lobogó szerinti állam hatóságainak a változás bekövetkezésének **napján vagy a változás bekövetkezésének** napjához lehető legközelebbi időpontban, de legkésőbb az említett naptól számított **egy** hónapon belül

az elemeket tartalmazza, mint a kibocsátási jelentés, de kizárólag arra az időszakra vonatkozik, amelyben a társaság felelősségével elvégzett tevékenységekre sor került.

jelentést nyújt be, amely ugyanazokat az elemeket tartalmazza, mint a kibocsátási jelentés, de kizárólag arra az időszakra vonatkozik, amelyben a társaság felelősségével elvégzett tevékenységekre sor került. ***Az új társaság gondoskodik arról, hogy a változás bekövetkezésétől kezdve a jelentési időszakból hátralevő időben a felelősségi körébe tartozó minden hajó megfeleljen e rendelet követelményeinek.***

Módosítás 46

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 5 bekezdés – b a pont (új)

(EU) 2015/757 rendelet

11 cikk – 3 bekezdés – xi a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ba) a (3) bekezdés a) pontja a következő ponttal egészül ki:

„xia. a szállított rakomány;”

Módosítás 47

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 5 bekezdés – b b pont (új)

(EU) 2015/757 rendelet

11 cikk – 3 bekezdés – xi b pont (új)

bb) a (3) bekezdés a) pontja a következő ponttal egészül ki:

„xib. a hajó mérete;”

Módosítás 48

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 5 a bekezdés (új)

(EU) 2015/757 rendelet

II a fejezet (új) – 12 a cikk (új)

5a. A szöveg a következő fejezettel egészül ki:

„IIa. FEJEZET

KIBOCSÁTÁSCSÖKKENTÉS

12a. cikk

A kibocsátás csökkentése

1. A vállalatok a felelősségi körükbe tartozó összes hajó tekintetében 2030-ig átlagosan legalább 40%-kal lineárisan csökkentik a fuvarozási tevékenységenkénti éves CO₂-kibocsátást az e rendelet szerint jelentett azonos méretű és típusú hajók kategóriánkénti átlagos teljesítményhez képest.

2. Amennyiben egy társaság egy adott évben nem teljesíti az (1) bekezdésben említett éves csökkentést, a Bizottság pénzbírságot szab ki, amelynek

hatékonyak, arányosnak, visszatartó erejűnek és összeegyeztethetőnek kell lennie valamely piaci alapú kibocsátáskereskedelmi rendszerrel, például az EU ETS-sel. A többletkibocsátási bírság megfizetése a 2030-ig tartó időszakban nem mentesíti a társaságot a 12a. cikkben foglalt kötelezettsége alól. Azon társaságok esetében, amelyek nem tartották be az e cikkben meghatározott kibocsátási határértékeket, a 20. cikk (3) bekezdésének és a 20. cikk (4) bekezdésének rendelkezéseit kell alkalmazni.

3. A Bizottság a 23. cikkel összhangban [6 hónappal e rendelet hatálybalépését követően] felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el, hogy kiegészítse ezt a rendeletet az (1) bekezdésben említett hajókatégoriák meghatározásával, az egyes hajókatégoriákra alkalmazandó alapkibocsátás és az éves lineáris csökkentési tényező meghatározásával a THETIS-MRV nyilvántartás adatainak – beleértve a „szállított rakomány” kötelező paramétert is – és az IMO adatgyűjtő rendszer adatainak felhasználása révén, teljes mértékben elismerve az „elsőként szén-dioxid-mentesítő” társaságok által már vállalt kibocsátáscsökkentéseket, az (1) bekezdésben említett célérték elérése érdekében, meghatározva a (2) bekezdésben említett többletkibocsátási bírság kiszámítására és beszedésére vonatkozó szabályokat és eszközöket, valamint az e cikknek való megfeleléshez és a megfelelés ellenőrzéséhez szükséges bármely egyéb szabályt.

(4) A hajókból származó ÜHG-kibocsátás csökkentésére irányuló, 2018. április 13-án elfogadott kezdeti stratégia végrehajtására irányuló intézkedések IMO általi elfogadásától számított 12 hónapon belül, és még ezen intézkedések hatályba lépése előtt a Bizottság jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, amelyben megvizsgálja az

IMO által hozott intézkedések célkitűzéseit és általános környezeti integritását, beleértve a Párizsi Megállapodás szerinti célokkal, a gazdaság egészére vonatkozó, 2030-ig teljesítendő ÜHG-kibocsátáscsökkentési célkitűzéssel és az (EU).../... rendeletben [európai klímarendelet] meghatározott klímasemlegességi célkitűzéssel kapcsolatos általános ambíciókat is.

5. Adott esetben a Bizottság az (4) bekezdésben említett jelentéshez jogalkotási javaslatot csatolhat az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet oly módon történő módosítására vonatkozóan, amely összhangban áll az uniós éghajlat-politika környezeti integritásának és hatékonyságának megőrzésére irányuló céllal, különös tekintettel az Unió gazdaságára vonatkozó, 2030-ig elérendő ÜHG-kibocsátáscsökkentési célkitűzésre és az (EU) .../... rendeletben [európai klímarendelet] meghatározott klímasemlegességi célkitűzésre.”

Módosítás 49

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 5 b bekezdés (új)

(EU) 2015/757 rendelet

12 b cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

5b. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„12b. cikk

A kikötőben horgonyzó hajók kibocsátásai

A társaságok biztosítják, hogy 2030-ig egyetlen, a felelősségi körükbe tartozó hajó sem bocsát ki üvegházhatású gázokat, amikor horgonyzóhelyen tartózkodik.”

Módosítás 50

Rendeletre irányuló javaslat 1 cikk – 5 c bekezdés (új)

(EU) 2015/757 rendelet

21 cikk – 1 bekezdés

Hatályos szöveg

(1) A Bizottság minden év június 30-ig közzéteszi a 11. cikknek megfelelően bejelentett **szén-dioxid-kibocsátásokkal kapcsolatos** információkat, valamint az e cikk (2) bekezdésében meghatározott információkat.

Módosítás

5c. A 21. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A Bizottság minden év június 30-ig közzéteszi a 11. cikknek megfelelően bejelentett információkat, valamint az e cikk (2) bekezdésében meghatározott információkat.”

Módosítás 51

Rendeletre irányuló javaslat 1 cikk – 5 d bekezdés (új)

(EU) 2015/757 rendelet

21 cikk – 2 bekezdés – a pont

Hatályos szöveg

a) a hajó azonosítása (név, IMO-

Módosítás

5d. A 21. cikk (2) bekezdésének a) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„a) a hajó azonosítása (név, **társaság,**

azonosító szám és a lajstromozási kikötő vagy anyakikötő);

IMO-azonosító szám és a lajstromozási kikötő vagy anyakikötő);”

Módosítás 74

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 6 a bekezdés (új)

(EU) 2015/757 rendelet

21 cikk – 2 bekezdés – d pont

Hatályos szöveg

d) az utak tekintetében az éves összes tüzelőanyag-fogyasztás;

Módosítás

6a. A 21. cikk (2) bekezdésének d) pontja a következőképpen módosul:

d) az utak tekintetében az éves összes tüzelőanyag-fogyasztás **a tüzelőanyag típusa szerint**;

Módosítás 52

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 6 b bekezdés (új)

(EU) 2015/757 rendelet

21 cikk – 2 bekezdés – k a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

6b. A 21. cikk (2) bekezdése a következő ponttal egészül ki:

„ka) a hajó mérete.”

Módosítás 76

Rendeletre irányuló javaslat
1 cikk – 6 c bekezdés (új)

(EU) 2015/757 rendelet

21 cikk – 2 bekezdés – k a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

6c. A 21. cikk (2) bekezdése a következő ponttal egészül ki:

„ka) teljes távolság;”

Módosítás 77

Rendeletre irányuló javaslat
1 cikk – 6 d bekezdés (új)

(EU) 2015/757 rendelet

21 cikk – 2 bekezdés – k b pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

6d. A 21. cikk (2) bekezdése a következő ponttal egészül ki:

„kb) hordképesség;”

Módosítás 78

Rendeletre irányuló javaslat
1 cikk – 6 e bekezdés (új)

(EU) 2015/757 rendelet

21 cikk – 2 bekezdés – k c pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

6e. A 21. cikk (2) bekezdése a következő ponttal egészül ki:

„kc) fuvarozási tevékenység;”

Módosítás 79

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 6 f bekezdés (új)

(EU) 2015/757 rendelet

21 cikk – 2 bekezdés – k d pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

6f. A 21. cikk (2) bekezdése a következő ponttal egészül ki:

„kd) a hajó tulajdonosának neve;”

Módosítás 80

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 6 g bekezdés (új)

(EU) 2015/757 rendelet

21 cikk – 2 bekezdés – k e pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

6g. A 21. cikk (2) bekezdése a következő ponttal egészül ki:

„ke) szállított rakomány.”

Módosítás 53

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 6 h bekezdés (új)

(EU) 2015/757 rendelet

21 cikk – 6 a bekezdés (új)

6h. *Az 21. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:*

„(6a) Az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség a 2020–2022. évi munkaprogramjával összhangban további statisztikai ellenőrzéseket végez a 11. cikk (1) bekezdése szerint szolgáltatott adatok tekintetében, hogy biztosítsa azok következetességét.”

Módosítás 54

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 6 i bekezdés (új)

(EU) 2015/757 rendelet

21 a cikk (új)

6i. *A szöveg a következő cikkel egészül ki:*

„21a. cikk

A hajók környezeti teljesítmény szerinti minősítése

(1) *A kibocsátások csökkentésének ösztönzése és az információk átláthatóságának fokozása céljából a Bizottság holisztikus, uniós szintű minősítési rendszert hoz létre a hajók környezeti teljesítményének besorolására, amely a jelen rendelet hatálya alá tartozó összes hajóra alkalmazandó.*

(2) *2021. július 1-jéig a Bizottság a 23. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el e rendeletnek a hajók környezeti teljesítményének besorolására szolgáló*

uniós minősítési rendszer működésére vonatkozó részletes rendelkezések és a rendszer alapját képező technikai szabványok meghatározásával történő kiegészítésére.”

Módosítás 55

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 6 j bekezdés (új)

(EU) 2015/757 rendelet

22 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

6j. *A 22. cikk (3) bekezdését el kell hagyni.*

Módosítás 56

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 6 k bekezdés (új)

(EU) 2015/757 rendelet

22 a cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

6k. *A szöveg a következő cikkel egészül ki:*

„22a. cikk

Felülvizsgálat

(1) 2022. december 31-ig a Bizottság felülvizsgálja e rendelet működését, figyelembe véve a végrehajtása során szerzett tapasztalatokat, valamint a tengeri szállításból eredő ÜHG-kibocsátások csökkentésével, illetve az Unió által a Párizsi Megállapodásban vállalt kötelezettségek teljesítésével kapcsolatos egyéb releváns fejleményeket. A felülvizsgálat keretében a Bizottság javaslatot tesz további követelményekre a hajók CO₂-tól eltérő ÜHG-kibocsátásainak, a légszennyező anyagoknak és a nyílt vizekbe – többek közt a gáztisztítókából – engedett szennyvíz mennyiségének csökkentése érdekében. A felülvizsgálat során mérlegelni kell e rendelet hatályának a 400 és 5000 közötti bruttó tonnataralmú hajókra történő kiterjesztését is. A felülvizsgálatot adott esetben az e rendelet módosítására irányuló jogalkotási javaslat kíséri.

(2) A 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv és az 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet** közelgő felülvizsgálata keretében a Bizottság javaslatot tesz olyan, kötelezően teljesítendő célok előírására is a tagállamok számára, amelyek biztosítják, hogy a tengeri és belföldi kikötőkben elegendő part menti villamos energia álljon rendelkezésre.*

** Az Európai Parlament és a Tanács 2014/94/EU irányelve (2014. október 22.) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről (HL L 307., 2014.10.28., 1. o.).*

*** Az Európai Parlament és a Tanács 1315/2013/EU rendelete (2013. december 11.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 348., 2013.12.20., 1. o.).”*

Módosítás 57

Rendeletre irányuló javaslat 1 cikk – 6 flbekezdés (új)

(EU) 2015/757 rendelet

23 cikk – 2 bekezdés

Hatályos szöveg

(2) A Bizottságnak az 5. cikk (2) bekezdésében, a 15. cikk (5) bekezdésében és a 16. cikk (3) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása öt éves időtartamra szól, 2015. július 1-jétől kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az öt éves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. Amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal az egyes időtartamok vége előtt, a felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra.

Módosítás

6l. A 23. cikk (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A Bizottságnak az 5. cikk (2) **bekezdésében, az 5. cikk (2a) bekezdésében, a 12a. cikk (3)** bekezdésében, a 15. cikk (5) bekezdésében és a 16. cikk (3) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása öt éves időtartamra szól, 2015. július 1-jétől kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az öt éves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. Amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal az egyes időtartamok vége előtt, a felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra.”

Módosítás 58

Rendeletre irányuló javaslat 1 cikk – 6 m bekezdés (új)

(EU) 2015/757 rendelet

23 cikk – 3 bekezdés

Hatályos szöveg

Módosítás

6m. A 23. cikk (3) bekezdésének helyébe

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja az 5. cikk (2) bekezdésében, a 15. cikk (5) bekezdésében és a 16. cikk (3) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban megjelölt felhatalmazást. A határozat az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

a következő szöveg lép:

„(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja az 5. cikk (2) bekezdésében, **az 5. cikk (2a) bekezdésében, a 12a. cikk (3) bekezdésében**, a 15. cikk (5) bekezdésében és a 16. cikk (3) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban megjelölt felhatalmazást. A határozat az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.”

Módosítás 59

Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 6 n bekezdés

(EU) 2015/757 rendelet

23 cikk – 5 bekezdés

Hatályos szöveg

(5) Az 5. cikk (2) bekezdése, a 15. cikk (5) bekezdése és a 16. cikk (3) bekezdése értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

Módosítás

6n. A 23. cikk (5) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(5) Az 5. cikk (2) **bekezdése, az 5. cikk (2a) bekezdése, a 12a. cikk (3) bekezdése**, a 15. cikk (5) bekezdése és a 16. cikk (3) bekezdése értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács

kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.”

Módosítás 60

Rendeletre irányuló javaslat

1 a cikk (új)

2003/87/EK irányelv

II a fejezet (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

1a. cikk

A 2003/87/EK irányelv módosításai

A 2003/87/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A szöveg a következő fejezettel egészül ki:

„IIA. fejezet

TENGERI SZÁLLÍTÁS

3ga. cikk

Hatály

E fejezet rendelkezéseit 2022. január 1-jétől kell alkalmazni a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőkbe érkező, azokon belül tartózkodó vagy onnan induló, az (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet* hatálya alá tartozó hajók üvegházhatásúgáz-kibocsátására vonatkozó kibocsátási egységek kiadására és kiosztására. Amennyiben az (EU) 2015/757 rendelet

11. cikkének (2) bekezdése értelmében a társaság változására kerül sor, az új társaságnak csak az arra az időszakra vonatkozó üvegházhatásúgáz-kibocsátás tekintetében kell kibocsátási egységeket szereznie, amelyben a hajó tevékenységei az ő felelősségi körébe tartoznak.

3gb. cikk

A tengeri szállítás kibocsátási egységeinek teljes mennyisége és kiosztási módszere

*(1) 2020. december 31-ig a Bizottság a Bizottság naprakésszé teszi a 2013-ban elvégzett és az 525/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre vonatkozó bizottsági javaslatot** kísérő hatásvizsgálatot, és a 23. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el, hogy ezen irányelvet kiegészítse a tengeri szállítás kibocsátási egységei teljes mennyiségének a többi ágazattal összhangban történő meghatározásával, és a kibocsátási egységek árverezés útján történő kiosztási módszerének meghatározásával, valamint az igazgatásért felelős tagállamra vonatkozó különleges rendelkezésekkel. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusnak a rendelkezésre álló legjobb adatokon és a különböző lehetőségek hatásainak – többek között a kibocsátásokat érintő hatások és a gazdasági hatások – vizsgálatán kell alapulnia.*

(2) A 12. és a 16. cikk a tengeri szállítás kibocsátási egységeire ugyanolyan módon alkalmazandó, mint az egyéb tevékenységekkel kapcsolatos kibocsátási egységekre.

(3) A jelen cikk (1) bekezdése szerinti kibocsátási egységek árveréséből származó bevételek legalább 50%-át a 3gc. cikk értelmében létrehozott alapon keresztül kell felhasználni.

(4) A 3gc. cikkben meghatározott alapból fel nem használt és a tagállamok számára kiosztott kibocsátási egységek árverés útján történő értékesítéséből származó bevételeket ezen irányelv

céljaival összhangban kell felhasználni, különös tekintettel az éghajlatváltozás kezelésére az Unióban és a harmadik országokban, a globális felmelegedés által érintett tengeri ökoszisztémák védelmére és helyreállítására, valamint a tagállamokban a méltányos átállás támogatására, támogatva a munkavállalók áthelyezését, átképzését és továbbképzését, az oktatást, az álláskeresői kezdeményezéseket és az induló vállalkozásokat, egyeztetve a szociális partnerekkel. Minden, ezeknek a bevételeknek a felhasználásával kapcsolatos információt hozzáférhetővé kell tenni a nyilvánosság számára.

(5) A Bizottság nyomon követi e fejezet végrehajtását, valamint a jelen irányelv követelményeinek való megfelelés kötelezettségét megkerülni próbáló társaságokkal kapcsolatos esetleges tendenciákat. A Bizottság szükség esetén javaslatot tesz a követelmények ilyen jellegű kikerülésének megelőzését célzó intézkedésekre.

3gc. cikk

Óceán–alap

(1) A 2022–2030 közötti időszakra létre kell hozni az Óceán–alapot („Ocean Fund”, a továbbiakban: alap) a hajók energiahatékonyságának növelése, a tengeri szállítási ágazat dekarbonizációját szolgáló innovatív technológiákba és infrastruktúrákba történő beruházás támogatása, valamint fenntartható alternatív tüzelőanyagok – mint a megújuló erőforrásokból előállított hidrogén és ammónia – és nulla kibocsátású meghajtási technológiák – beleértve a szélenergiát kihasználó technológiákat – alkalmazása érdekében. Az alaphoz szarmazó bevételek 20%-át a globális felmelegedés által érintett tengeri ökoszisztémák, például a védett tengeri területek védelméhez, helyreállításához és jobb kezeléséhez való hozzájárulásra kell fordítani; valamint az átfogó, fenntartható

kék gazdaság, például a megújuló tengeri energia előmozdítására. Az alap által támogatott valamennyi beruházást nyilvánosságra kell hozni, és azoknak meg kell felelniük az irányelv céljainak.

(2) Ezen irányelv 12. cikkétől eltérve, a tengeri szállítmányozási társaságok az előző naptári évre vonatkozóan az (EU) 2015/757 rendelet szerint bejelentett teljes kibocsátásuknak megfelelő éves tagsági hozzájárulást fizethetnek be az alapba, a tengeri szállítmányozási társaságok – többek között a kis és közepes méretű társaságok és/vagy a jelen irányelv hatálya alá tartozó tevékenységet nem gyakran folytató társaságok – adminisztratív terhének korlátozása érdekében. Az alap azoknak a tengeri szállítmányozási társaságoknak a nevében, akik az alap tagjai, együttesen átadja a kibocsátási egységeket. A tonnánkénti kibocsátásra jutó tagsági hozzájárulást az alap határozza meg minden év február 28-ig, de az nem lehet alacsonyabb, mint a kibocsátási egységeknek a megelőző évben az elsődleges vagy másodlagos piacon feljegyzett legmagasabb teljesítési ára.

(3) Az alapnak az e cikk (2) bekezdésében említett, az előző naptári évben befizetett hozzájárulások együttes teljes mennyiségének megfelelő kibocsátási egységet kell szereznie, és azokat törlés céljából minden év április 30-ig átadja az ezen irányelv 19. cikkének értelmében létrehozott nyilvántartásnak. Minden, a hozzájárulásokra vonatkozó információt hozzáférhetővé kell tenni a nyilvánosság számára.

(4) Az alapot egy olyan uniós szerv irányítja központilag, amelynek irányítási struktúrája megfelel azon alap irányításának, amelyről a jelen irányelv 10a. cikkének (8) bekezdése rendelkezik. Irányítási struktúrájának és döntéshozatali folyamatának átláthatónak és inkluzívnak kell lennie, különösen a kiemelt területek, a kritériumok és a támogatások elosztására vonatkozó

eljárások meghatározása tekintetében. A releváns érdekelt feleknek megfelelő konzultatív szerepet kell biztosítani. A beruházásokra vonatkozó és az alap működésével kapcsolatos minden más releváns információt nyilvánosságra kell hozni.

(5) A Bizottság harmadik országokkal is tárgyal arról, hogyan tudnának ezek részesedni az alaphól.

(6) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 23. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el ezen irányelv e cikk végrehajtására vonatkozó kiegészítésére.

3gd. cikk

A Bizottság jelentése és felülvizsgálata a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet éghajlatváltozás mérséklésére irányuló intézkedéseinek végrehajtásáról

(1) A tengeri szállításból származó ÜHG-kibocsátás csökkentésére irányuló, a globális piacon alapuló intézkedések IMO általi elfogadásától számított 12 hónapon belül, és még ezen intézkedések hatályba lépése előtt a Bizottság jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, amelyben megvizsgálja az IMO által hozott intézkedések célkitűzéseit és általános környezeti integritását, beleértve a Párizsi Megállapodás szerinti célokkal, a gazdaság egészére vonatkozó, 2030-ig teljesítendő ÜHG-kibocsátáscsökkentési célkitűzéssel és az (EU) .../... rendeletben [európai klímarendelet] meghatározott klímasemlegességi célkitűzéssel kapcsolatos általános ambícióikat is. A jelentés figyelembe veszi különösen az említett globális intézkedésekben való részvétel szintjét, végrehajthatóságukat, átláthatóságukat, a meg nem felelés esetén alkalmazandó szankciókat, a nyilvánosság részvételének folyamatát, a kibocsátáskompenzációs egységek felhasználását, a kibocsátások nyomon követését, jelentését és ellenőrzését, a

*forgalmi jegyzékeket, az
elszámoltathatóságot, valamint a
bioüzemanyagok használatára vonatkozó
szabályokat.*

*(2) Adott esetben a Bizottság az (1)
bekezdésben említett jelentéshez
jogalkotási javaslatot csatolhat az Európai
Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet
oly módon történő módosítására
vonatkozóan, amely összhangban áll az
uniós éghajlat-politika környezeti
integritásának és hatékonyságának
megőrzésére irányuló céllal, különös
tekintettel az Unió gazdaságára
vonatkozó, 2030-ig elérendő ÜHG-
kibocsátáscsökkentési célkitűzésre és az
(EU) .../... rendeletben [európai
klímarendelet] meghatározott
klímasemlegességi célkitűzésre.*

** Az Európai Parlament és a Tanács (EU)
2015/757 rendelete (2015. április 29.) a
tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-
kibocsátások nyomonkövetéséről,
jelentéséről és hitelesítéséről, valamint a
2009/16/EK irányelv módosításáról (HL L
123., 2015.5.19., 55. o.).*

*** Az Európai Parlament és a Tanács
525/2013/EU rendelete (2013. május 21.)
az üvegházhatást okozó gázok
kibocsátásának nyomon követésére és
bejelentésére, valamint az
éghajlatváltozással kapcsolatos egyéb
információk nemzeti és uniós szintű
bejelentésére szolgáló rendszerről,
valamint a 280/2004/EK határozat
hatályon kívül helyezéséről (HL L 165.,
2013.6.18., 13. o.).”*