



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2018. január 19.
(OR. en)

**Intézményközi referenciaszám:
2018/0012 (COD)**

**5454/18
ADD 4**

**TRANS 20
MAR 9
ENV 30
CODEC 59
IA 19**

FEDŐLAP

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Jordi AYET PUIGARNAU igazgató
Az átvétel dátuma:	2018. január 18.
Címzett:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	SWD(2018) 22 final
Tárgy:	BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM A HATÁSVIZSGÁLAT VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓJA amely a következő dokumentumot kíséri: Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a hajókról származó hulladékok leadására alkalmas kikötői befogadólétesítményekről, a 2000/59/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv és a 2010/65/EU irányelv módosításáról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak az SWD(2018) 22 final számú dokumentumot.

Melléklet: SWD(2018) 22 final



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Strasbourg, 2018.1.16.
SWD(2018) 22 final

BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM

A HATÁSVIZSGÁLAT VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓJA

amely a következő dokumentumot kíséri

Javaslat

Az Európai Parlament és a Tanács irányelve

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

{COM(2018) 33 final} - {SWD(2018) 21 final}

Vezetői összefoglaló (legfeljebb 2 oldal)
A hajókon keletkező hulladék és a rakománymaradványok fogadására alkalmas kikötői létesítményekről szóló 2000/59/EK irányelv felülvizsgálatához kapcsolódó hatásvizsgálat
A. A fellépés szükségessége
Mi a probléma lényege és miért jelent problémát uniós szinten?
1. A hulladékok tengerbe ürítése negatív hatással van a tengeri környezetre. Éves becslések: Olajos hulladék: 31 000 m³, Szennyvíz: 136 000 m³ és Szemét: 60 000 – 300 000 tonna. 2. Az irányelv végrehajtásához kapcsolódó adminisztratív terhek (a becslések szerint 127 millió €/év) negatív hatással vannak a tengeri szállítási műveletekre.
Mit kellene elérni?
1. A tengeri környezet védelme a hajókon keletkező hulladék tengerbe ürítésének csökkentésével és a körforgásos gazdaság átfogóbb célkitűzéseinek eléréséhez való hozzájárulás; 2. A tengeri műveletek megkönnyítése az adminisztratív terhek csökkentésével.
Milyen hozzáadott értéket képvisel az uniós szintű fellépés (szubszidiaritás)?
Uniós szintű fellépésre van szükség az alábbiak érdekében: - A nemzetközileg elfogadott szabályok (MARPOL) összehangolt végrehajtásának elérése a hajókról származó hulladék problémájának kezelése érdekében; - Egyenlő versenyfeltételek biztosítása a kikötők és a kikötőket használók számára, az ágazat versenyképességének javítása érdekében.
B. Megoldások
Milyen lehetőségek kínálóknak a célok elérésére? Van-e előnyben részesített lehetőség? Amennyiben nincs, miért nincs?
1. lehetőség: Alapforgatókönyv 2. lehetőség: Minimális felülvizsgálat: célzott kezdeményezések és kismértékű jogi kiigazítások; 3. lehetőség: Az összhang megteremtése a MARPOL-egyezménnyel: a MARPOL-egyezménnyel való további összhang megteremtése, a hulladék illegális tengerbe ürítésére összpontosítva. A kikötői befogadólétesítményekkel kapcsolatos ellenőrzések integrálása a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésekbe; 4. lehetőség: A kikötői befogadólétesítmények MARPOL-egyezménynél szigorúbb uniós rendszere: a kikötői befogadólétesítmények rendszerének olyan mértékű megerősítése, hogy túlmutasson a MARPOL előírásain: a hajókról származó összes hulladék kötelező leadása; 3B és 4B alternatívák: Tengeri hulladék: a hajókról származó tengeri hulladék problémájának konkrét kezelése. A halászhajók és a kedvtelési célú vízi járművek irányelv szerinti pozíciójának újradefiniálása. Az előnyben részesített lehetőség a 3B lehetőség (az összhang megteremtése a MARPOL-egyezménnyel, további hangsúlyt fektetve a tengeri hulladéokra).
Mi az egyes érdekelt felek álláspontja? Ki melyik lehetőséget támogatja?
Minden érdekelt fél üdvözlöi a felülvizsgálatot, és támogatja az uniós szintű szabályok további összehangolását. - Több kikötő ellenzi, hogy a szemetet illetően 100%-ban közvetett díjak kerüljenek alkalmazásra, és a fő költségtérítési elvek észszerűsítését látja jó megoldásnak (a 3. és 4. lehetőség előnyben részesítése). - A kikötőket használók a hulladékdíjak fokozottabb átláthatósága, a jobb konzultációs eljárások és a mentességi rendszer összehangolása iránti igényeiknek adtak hangot (a 3. és 4. lehetőség előnyben részesítése). - A legtöbb érdekelt fél támogatja a MARPOL-egyezménnyel való további összehangolást (hatály és fogalommeghatározások) (a 3. lehetőség előnyben részesítése). Mivel a 3B lehetőség összeegyezteti a 2 általános célkitűzést, a legtöbb érdekelt fél ezt a lehetőséget támogatja.
C. Az előnyben részesített lehetőség hatásai
Melyek az előnyben részesített lehetőség (ha nincs ilyen, akkor a főbb lehetőségek) előnyei?
Környezeti előnyök: A hulladék illegális tengerbe ürítésének gyakorlata jelentős mértékben csökkenne, és az előnyben részesített lehetőség jelentősen hozzájárulna a körforgásos gazdaság célkitűzéseéhez. A környezeti előnyöket nehéz számszerűsíteni, de ezek jelentősek lennének, ahogy az a (partokkal kapcsolatos) tisztítási költségekből és a halászati ágazatnak okozott károkból kitűnik.

Gazdasági előnyök: A végrehajtási költségek a becslések szerint 286 000 euróval, az adminisztratív terhek pedig 6,5 millió euróval csökkennének. Társadalmi előnyök: Várhatóan új munkahelyek jönnek létre a hulladékgazdálkodási és turisztikai ágazatokban; a tengeri tevékenységekből származó tengeri hulladékkal kapcsolatos fokozott környezettudatosság.
Milyen költségekkel jár az előnyben részesített lehetőség (ha nincs ilyen, akkor milyen költségekkel járnak a főbb lehetőségek)? - Megfelelési költségek: a hulladék külön gyűjtését lehetővé tevő rendszerek kiépítése a kikötőkben, a tisztítóberendezésekből származó hulladékok fogadására alkalmas létesítmények biztosítása és a szemét után fizetendő díjak 100%-ban közvetett jellegének bevezetése. - Üzemeltetési költségek: az ösztönző rendszerek működtetése, a hulladékgazdálkodási tervek elfogadásával/felülvizsgálatával kapcsolatos konzultációk megszervezése.
Milyen hatást gyakorol az intézkedés a kkv-kra és a versenyképességre? Új üzleti lehetőségek és a versenyképességre gyakorolt hatás várható az alábbiak vonatkozásában: a kikötői befogadólétesítmények üzemeltetői, amelyek közül egyesek kkv-nak számítanak; valamint a halászati és szabadidős ágazat, amelyekben elsősorban kkv-k tevékenykednek.
Jelentős lesz-e a tagállamok költségvetésére és közigazgatására gyakorolt hatás? Nem. A várakozások szerint a szabályozási költségek korlátozottak lesznek, és ezeket ellensúlyozzák a várható teljesítménynövekedések.
Lesznek-e egyéb jelentős hatások? Az innovációra és a versenyképességre kifejtett pozitív hatás, különösen a zöld hajó koncepció továbbfejlesztésének, illetve a kikötői hulladékgazdálkodás javulásának betudhatóan.
Arányosság? Az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva nem lépi túl a kitűzött szakpolitikai célok eléréséhez szükséges mértéket.
D. További lépések
Mikor kerül sor a szakpolitika felülvizsgálatára? A felülvizsgált irányelv felülvizsgálatára hét évvel a hatálybalépést követően kerül sor, alapvető előrehaladási mutatók segítségével.