



Brüsszel, 2018. május 25.
(OR. en)

9011/18

Intézményközi referenciaszám:
2018/0012 (COD)

TRANS 203
MAR 64
ENV 307
CODEC 780
PECHE 165

JELENTÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	az Állandó Képviselők Bizottsága (I. rész) / a Tanács
Biz. dok. sz.:	ST 5454/18 TRANS 20 MAR 9 ENV 30 CODEC 59 IA 19 + ADD 1
Tárgy:	Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a hajókról származó hulladékok leadására alkalmas kikötői fogadólétesítményekről, a 2000/59/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv és a 2010/65/EU irányelv módosításáról – Általános megközelítés

1. BEVEZETÉS

1. A Bizottság 2018. január 16-án az ún. „körforgásos gazdaságról szóló csomag” részeként benyújtotta a fenti javaslatot az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.
2. A javaslat fő célja a tengeri környezet magasabb szintű védelmének biztosítása.
3. A Bizottság úgy véli, hogy mivel 17 év telt el a jelenlegi irányelv hatálybalépése óta, szükség van az irányelv alapos felülvizsgálatára. A javaslat hatályon kívül helyezi a jelenlegi irányelvet, és egyetlen új irányelvvel helyettesíti azt.

4. Az új irányelv kezeli a kikötőkben leadott hulladékra vonatkozó adatok rendszeres rögzítésének hiánya és a tagállamok közötti elégtelen információcsere jelentette problémát. A Bizottság a lehető legnagyobb mértékben hozzá kívánja igazítani az uniós jogszabályokat a nemzetközi jogi kerethez (MARPOL-egyezmény), valamint megállapította azt is, hogy nincs teljes összhang a jelenlegi irányelv és a hulladékokkal kapcsolatos uniós jogszabályok között, ezért többek között a hulladék fogadására és kezelésére vonatkozó tervek készítésével orvosolni kívánja ezt a helyzetet.
5. Az irányelv minden hajó vonatkozásában kialakít továbbá egy közvetett díjrendszert azért, hogy ösztönözze a hulladéknak a kikötői befogadólétesítményekbe való leadását.
6. Az Európai Parlament Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottsága 2018. március 15-én Gesine Meissnert (ALDE, DE) nevezte ki előadónak. A Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság megosztott hatáskörrel rendelkezik a javaslat bizonyos részeit illetően. A Halászati Bizottság véleményt fog nyilvánítani a javaslatról. A Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság a 2018. június 7-i ülésén tartja majd a javaslattal kapcsolatos első véleménycseréjét.
7. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak, valamint a Régiók Bizottságának még el kell fogadnia a javaslattal kapcsolatos véleményét.

2. A TANÁCSBAN FOLYÓ MUNKA

8. A bolgár elnökség január 17-én felkérte a Bizottságot, hogy a hajózási munkacsoport ülésén ismertesse a hatásvizsgálatot. Ezt követően, január 24-én a Bizottság általános tájékoztatót tartott a javaslatról a munkacsoportnak.
9. A hajózási munkacsoport a 2018. február 1-jei és 21-i, március 1-jei és 8-i, április 12-i és 19-i, valamint május 2-i, 14-i, 22-i és 24-i ülésén megvizsgálta a javaslatot. A javaslattal kapcsolatos főbb problémák közé tartozik a hajókra vonatkozó azon kötelezettség, hogy minden kikötő elhagyása előtt leadják a hajó fedélzetén található hulladékot, valamint a hajókról származó hulladék fogadásával és kezelésével foglalkozó kikötői befogadólétesítmények üzemeltetésének költsége, amelyet a hajók által fizetett díjjal fedezik. E kérdések kezelése érdekében az elnökség kompromisszumot alakított ki az irányelvben szereplő rendelkezések között.

3. LEZÁRATLAN KÉRDÉSEK

10. A munkacsoport részletesen megvizsgálta a technikai kérdéseket. A tagállamok között nincs maradéktalan egyetértés egyes alapvető szakpolitikai döntések, mindenekelőtt a következők tekintetében: a MARPOL-egyezményre való dinamikus hivatkozás, egyes mellékletek elhagyása és mentesség a hulladék leadását és a díjfizetést biztosító, harmadik országbeli kikötővel fennálló megállapodás esetén. Mindazonáltal az elnökség úgy véli, hogy a jelenlegi kompromisszumos szöveg kiegyensúlyozott és egyben koherens megoldást jelent ezekre a kérdésekre.

4. KONKLÚZIÓ

11. Felkérjük az Állandó Képviselők Bizottságát, hogy hagyja jóvá az elnökség által készített, e dokumentum mellékletében szereplő kompromisszumos szöveget annak érdekében, hogy arról sikerüljön általános megközelítést kialakítani a TTE Tanács (Közlekedés) 2018. június 7-i ülésén.
-

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

(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 véleményére¹,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére²,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) Az Unió tengerpolitikájának célja a biztonság és a környezetvédelem magas szintjének megvalósítása. Ez egyrészt a nemzetközi egyezmények, kódexek és határozatok betartásával, másrészt pedig a hajózás szabadságának az Egyesült Nemzetek Szervezete tengerjogi egyezményében előírtak szerinti fenntartásával érhető el.

¹ HL C [...], [...], [...] o.

² HL C [...], [...], [...] o.

- (2) A hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény („MARPOL-egyezmény”) általános tilalmat rendel el a hajókról származó hulladékok tengerbe ürítésére vonatkozóan, ezzel egyidejűleg ugyanakkor szabályozza azokat a feltételeket, amelyek teljesülése esetén bizonyos típusú hulladékok a tengeri környezetbe üríthetők. A MARPOL-egyezmény megköveteli a tagállamoktól a megfelelő kikötői befogadólétesítmények rendelkezésre bocsátását.
- (3) Az Unió kikötő alapú megközelítés alkalmazásával az Európai Parlament és a Tanács 2000/59/EK irányelvén³ keresztül valósította meg a MARPOL-egyezmény végrehajtását. A 2000/59/EK irányelv célja, hogy egyensúlyt teremtsen a tengeri szállítás zavartalan működése és a tengeri környezet védelme között.
- (4) Az elmúlt két évtizedben a MARPOL-egyezményen és annak mellékletein jelentős módosításokat hajtottak végre, amelyek következtében szigorúbb előírások és tilalmak léptek életbe a hajókról származó hulladékok tengerbe ürítésére vonatkozóan.
- (5) A MARPOL-egyezmény VI. melléklete új hulladékkategóriákra, különösen a füstgáztisztító berendezésekből származó, iszapot és kondenzvizet egyaránt tartalmazó maradékanyagokra vonatkozó ürítési normákat vezetett be. Ezeket a hulladékkategóriákat be kell vonni az irányelv hatálya alá.
- (6) 2014. április 15-én a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet („IMO”) elfogadta a kikötői befogadólétesítmények üzemeltetői és használói számára szóló konszolidált útmutatásokat (MEPC.1/834 sz. körlevél), amely többek között meghatározza a hulladékleadás bejelentésére és a kikötői befogadólétesítmények vélt megfelelési hiányosságainak bejelentésére szolgáló űrlap, valamint a hulladékátvételi elismervények szabványos formátumát.
- (7) A szabályozásban bekövetkezett változások ellenére továbbra is tapasztalható a hulladékok tengerbe ürítésének gyakorlata. Ez különböző tényezők együttes hatásának tudható be: a kikötőkben nem mindig állnak rendelkezésre megfelelő kikötői befogadólétesítmények, a végrehajtás gyakran elégtelen, valamint hiányoznak a hulladékok parton való leadásának megfelelő ösztönzői.

³ Az Európai Parlament és a Tanács 2000. november 27-i 2000/59/EK irányelve a hajókon keletkező hulladék és a rakománymaradványok fogadására alkalmas kikötői létesítményekről (HL L 332., 2000.12.28., 81. o.).

- (8) A 2000/59/EK irányelv a hatálybalépése óta hozzájárult ahhoz, hogy növekedjen a kikötői befogadólétesítményekbe leadott hulladékok mennyisége, ily módon pedig alapvető szerepet töltött be a tengerbe ürített hulladék mennyiségének csökkentésében, ahogyan arra az irányelvnek a „célravezető és hatásos szabályozás program” (REFIT) keretében való értékelése is rámutatott.
- (9) A REFIT-értékelés ugyanakkor arra is rávilágított, hogy a MARPOL-egyezmény adta keret és a 2000/59/EK irányelv között fennálló következetlenségek miatt ez utóbbi nem volt teljes mértékben hatékony. Emellett a tagállamok eltérően értelmezték az irányelvben szereplő olyan fő koncepciókat, mint a létesítmények megfelelése, a hulladékleadás előzetes bejelentése és a hulladékok kikötői befogadólétesítményekbe való kötelező leadása, illetve a menetrend szerint közlekedő hajókra vonatkozó mentesség. A REFIT-értékelés ezeknek a koncepcióknak a fokozottabb harmonizációját, illetve a MARPOL-egyezménnyel való további összhangját szorgalmazta a kikötőkre és a kikötőket használókra háruló szükségtelen adminisztratív terhek elkerülése érdekében.
- (10) Ez az irányelv elengedhetetlenül fontos továbbá ahhoz, hogy az alapvető környezetvédelmi jogszabályok és elvek alkalmazásra kerüljenek a kikötőknek és a hajókról származó hulladékok kezelésének az összefüggésében. Ebben a tekintetben különösen az Európai Parlament és a Tanács 2008/56/EK irányelve⁴, illetve az Európai Parlament és a Tanács 2008/98/EK irányelve⁵ számít lényeges eszköznek.
- (11) A 2008/98/EK irányelv meghatározza a fő hulladékgazdálkodási elveket, beleértve a „szennyező fizet” elvét és a hulladékhierarchiát, amelynek értelmében a hulladékok újrafelhasználásának és újrafeldolgozásának előnyt kell élveznie a hulladékhasznosítás- és ártalmatlanítás egyéb formáival szemben, és olyan rendszereket kell létrehozni, amelyek lehetővé teszik a hulladékok elkülönített gyűjtését. Ezenfelül a hulladékgazdálkodásra vonatkozó uniós jogszabályok egyik alapelve a kiterjesztett gyártói felelősség koncepciója, amelynek értelmében a gyártók az általuk gyártott termékek teljes életciklusa alatt felelnek a termékeik környezeti hatásaiért. Ezek a kötelezettségek a hajókról származó hulladékok kezelésére is érvényesek.

⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 2008. június 17-i 2008/56/EK irányelve a tengeri környezetvédelmi politika területén a közösségi fellépés kereteinek meghatározásáról (tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelv) (HL L 164., 2008.6.25., 19. o.).

⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 2008. november 19-i 2008/98/EK irányelve a hulladékokról és egyes irányelvek hatályon kívül helyezéséről (HL L 312., 2008.11.22., 3. o.).

- (12) Szükség van a hajókról származó hulladékok, így többek között az elhagyott halászeszközök elkülönített gyűjtésére annak érdekében, hogy a hulladékgazdálkodási lánc alsóbb szakaszaiban lehetővé váljon ezek további hasznosítása. A hajók fedélzetein a szemetet gyakran a nemzetközi normáknak és szabványoknak megfelelően külön gyűjtik, az uniós jogszabályoknak pedig biztosítaniuk kell, hogy a hulladékok fedélzeti elkülönítésére tett erőfeszítéseket ne ássa alá az, hogy a parton nincs megoldva az elkülönített gyűjtés.
- (12a) A hulladékokról szóló 2008/98/EK irányelv (hulladékokról szóló keretirányelv) módosításáról szóló [...]i 20xx/.../EU európai parlamenti és tanácsi irányelv⁶ felszólítja a tagállamokat arra, hogy az ENSZ fenntartható fejlődési céljához való hozzájárulásként és mindenfajta tengerszennyezés megelőzése és jelentős csökkentése érdekében törekedjenek a tengeri hulladék keletkezésének megállítására.
- (13) Bár a tengeri hulladék legnagyobb része szárazföldi tevékenységekből származik, a hajózási ágazat, beleértve a halászati és szabadidős ágazatot is, szintén jelentős mértékben hozzájárul a szennyezéshez azzal, hogy a szemetet, beleértve a műanyagokat és az elhagyott halászeszközöket közvetlenül a tengerbe ürítik.
- (14) „Az anyagkörforgás megvalósítása – a körforgásos gazdaságra vonatkozó uniós cselekvési terv” című, 2015. december 2-i közleményében⁷ a Bizottság elismerte, hogy a 2000/59/EK irányelv e tekintetben különleges szerepet tölt be azáltal, hogy biztosítja a szemet fogadására alkalmas megfelelő létesítmények rendelkezésre állását, valamint elrendeli a megfelelő szintű ösztönzők meglétét és a hulladékok parti létesítményekbe való leadásának végrehajtását.
- (15) Egy kikötői befogadólétesítmény akkor tekinthető megfelelőnek, ha képes a kikötőt általában használó hajók igényeinek kielégítésére, anélkül hogy indokolatlanul feltartóztatná azokat[, ahogyan azt a MEPC.1/834 sz. körlevélben is meghatározták]. A megfelelés szempontjából egyaránt lényeges, hogy a használók igényeinek fényében milyen feltételek mellett működik a létesítmény, illetve hogy a létesítmények környezetgazdálkodása a hulladékokkal kapcsolatos uniós jogszabályoknak megfelelően történik-e. **Bizonyos esetekben nehéznek bizonyulhat annak felmérése, hogy egy az Unió területén kívül található kikötői befogadólétesítmény megfelel-e ennek a normának.**

⁶ HL C [...], [...], [...] o.

⁷ COM/2015/0614 bizottsági közlemény, „Az anyagkörforgás megvalósítása – a körforgásos gazdaságra vonatkozó uniós cselekvési terv”, 5.1 szakasz.

- (16) Az Európai Parlament és a Tanács 1069/2009/EK rendelete⁸ a nemzetközi közlekedési eszközökről származó étkezési hulladék elégetését vagy engedélyezett hulladéklerakóban való elföldeléssel történő ártalmatlanítását írja elő, beleértve az Unió kikötőit igénybe vevő hajókról származó azon hulladékokat is, amelyek a fedélzeten esetlegesen állati melléktermékekkel kerültek kapcsolatba. Annak érdekében, hogy ez a követelmény ne korlátozza a hajókról származó hulladékok további újrafelhasználását és újrafeldolgozását, erőfeszítéseket kell tenni a fedélzeti hulladék jobb elkülönítése érdekében, hogy a hulladék, így például a csomagolási hulladék esetleges szennyeződése elkerülhető legyen.
- (17) A kikötői befogadólétesítmények megfelelőségének biztosítása érdekében az összes érintett kikötőhasználóval folytatott konzultáció alapján a hulladék fogadására és kezelésére vonatkozó tervet kell kidolgozni, illetve a már meglévő tervet felül kell vizsgálni. Gyakorlati és szervezési okokból az egyazon régióban található szomszédos kikötők közös tervet dolgozhatnak ki, amely a terv által érintett kikötőkben rendelkezésre álló összes befogadólétesítményre kiterjed, miközben közös adminisztratív keretet biztosít.
- (18) A tengeri hulladék problémájának hatékony kezelése érdekében alapvető fontosságú a hulladékok, különösen a szemét kikötői befogadólétesítményekbe való leadását célzó megfelelő szintű ösztönzők megléte. Ez egy költségmegtérülési rendszerrel érhető el, amely egy olyan közvetett díj alkalmazását írja elő, amelyet attól függetlenül be kell fizetni, hogy sor kerül-e hulladékleadásra, és amely jogot biztosít a hulladék leadására bármilyen további közvetlen díj megfizetése nélkül. **Mindazonáltal, amennyiben egy hajó rendkívüli mennyiségű, az V. melléklet szerinti hulladékot ad le – különösen üzemeltetésből eredő hulladékot –, amelynek mennyisége meghaladja a hulladékok kikötői befogadólétesítményekbe való leadásának előzetes bejelentésére szolgáló űrlapon említett, e célra kijelölt maximális tárolókapacitást, további közvetlen díj szabható ki annak biztosítása érdekében, hogy az ezen rendkívüli mennyiségű hulladék fogadásával kapcsolatos költségek ne okozzanak aránytalan terheket a kikötő költségmegtérülési rendszere számára. Ez a helyzet akkor is fennállhat, amikor az e célra kijelölt tárolókapacitás túlzott vagy észszerűtlen mértékű.** Tekintettel a tengeri hulladék problémájához való hozzájárulásukra, a halászati és a szabadidős ágazatokat szintén be kell vonni a rendszerbe.

⁸ Az Európai Parlament és a Tanács 2009. október 21-i 1069/2009/EK rendelete a nem emberi fogyasztásra szánt állati melléktermékekre és a belőlük származó termékekre vonatkozó egészségügyi szabályok megállapításáról és az 1774/2002/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 300., 2009.11.14., 1. o.).

- (18a) Néhány tagállam rendszereket alakított ki a már nem használt halászeszközök és a parton passzívan kihalászott hulladékok gyűjtésével és kezelésével kapcsolatos költségek alternatív finanszírozására. E rendszerek alapulhatnak a kikötők és a tagállami halászközösségek közötti megállapodásokon is, és azokat a kiterjesztett gyártói felelősségre vonatkozó szabályok révén is lehetne támogatni, amelyek kiegészítenék az ezen irányelvvel összhangban létrehozott költségmegtérülési rendszereket. Az említett költségmegtérülési rendszereket úgy kell kialakítani, hogy a hajókról származó hulladék után fizetett 100 %-os közvetett díj alkalmazása ne tartsa vissza az adott kikötő halászközösségét attól, hogy részt vegyenek a passzívan kihalászott hulladék leadására vonatkozó rendszerekben.
- (19) Tovább kell fejleszteni a „zöld hajó” koncepcióját a hulladékgazdálkodás vonatkozásában, hogy a fedélzeti hulladékuk mennyiségét csökkentő hajók tekintetében lehetővé váljon egy hatékony jutalmazási rendszer végrehajtása. A hulladékmennyiség csökkentése elsősorban a fedélzeti hulladéknak az IMO iránymutatásaival és a MARPOL-egyezmény V. mellékletével összhangban történő hatékony elkülönítése és a Nemzetközi Szabványügyi Szervezet által kidolgozott szabványok révén valósítható meg.
- (20) A rakomány terminálba való kirakodását követően a gyakran gazdasági értékkel bíró rakománymaradványok a rakomány tulajdonosának birtokában maradnak. Ezért nem célszerű, hogy a rakománymaradványok a költségmegtérülési rendszer és a közvetett díj hatálya alá tartozzanak; a rakománymaradványok leadásának költségeit a befogadólétesítmény használójának kell fizetnie, az érintett felek közötti szerződéses megállapodás vagy egy más helyi megállapodás rendelkezései szerint. A rakománymaradványoknak magukban kell foglalniuk az olajtartalmú vagy folyékony halmazállapotú ártalmas rakományok tisztítási műveletek utáni maradványait is, amelyekre a MARPOL-egyezmény I. és II. mellékletében foglalt ürítési előírások alkalmazandók, és amelyeket az említett feltételekben foglalt bizonyos feltételek mellett, a szükségtelen hajóüzemeltetési költségek és a kikötőkben való torlódás elkerülése érdekében nem kell leadni a kikötőben.

- (21) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2017/352 rendelete⁹ a kikötői befogadólétesítmények biztosítását a rendelet hatálya alá tartozó szolgáltatásnak tekinti. Meghatározza a kikötői szolgáltatások használata esetén alkalmazott díjszabási struktúrák átláthatóságára, a kikötőket használókkal való konzultációra és a panasz eljárások kezelésére vonatkozó szabályokat. Ez az irányelv túlmutat az említett rendeletben meghatározott keretrendszeren, mivel részletesebb követelményeket fogalmaz meg a hajókról származó hulladékok befogadására alkalmas kikötői befogadólétesítményekkel kapcsolatos költségmegtérülési rendszerek működését és kialakítását, valamint a költség szerkezet átláthatóságát illetően.
- (22) A leadás ösztönzése mellett kiemelkedően fontos a leadási kötelezettség hatékony betartatása, amelynek tekintetében a 2009/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel¹⁰ összhangban kockázatalapú megközelítést kell alkalmazni, ez a rendelkezés azonban nincs összhangban a 2000/59/EK irányelv azon rendelkezésével, hogy a hatálya alá eső hajók 25 %-át kell ellenőrizni.
- (23) A kötelező leadási kötelezettség hatékony betartatásának egyik fő akadályát az jelentette, hogy a tagállamok eltérő módon értelmezték és hajtották végre az elegendő fedélzeti tárolókapacitás szerinti mentességet. Annak érdekében, hogy e mentesség alkalmazása ne ássa alá az irányelv elsődleges célkitűzését, további rendelkezések szükségesek, különösen a kikötés céljából igénybe veendő következő kikötő tekintetében, az uniós kikötők elegendő tárolókapacitását pedig közös módszerek és kritériumok alapján, összehangolt módon kell meghatározni. **Azokban az esetekben, amikor nehéz megállapítani, hogy az Unió területén kívüli kikötőkben megfelelő kikötői befogadólétesítmények állnak-e rendelkezésre, elengedhetetlen, hogy az illetékes hatóság körültekintően mérlegelje a mentesség alkalmazását.**

⁹ Az Európai Parlament és a Tanács 2017. február 15-i (EU) 2017/352 rendelete a kikötői szolgáltatások nyújtását és a kikötők pénzügyi átláthatóságára vonatkozó közös szabályokat biztosító keretrendszer létrehozásáról (HL L 57., 2017.3.3., 1. o.).

¹⁰ Az Európai Parlament és a Tanács 2009. április 23-i 2009/16/EK irányelve a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről (HL L 131., 2009.5.28., 57. o.).

- (24) A nyomon követés és a végrehajtás megkönnyítése érdekében az információk elektronikus továbbításán és megosztásán alapuló rendszerre van szükség. Ennek érdekében tovább kell fejleszteni a 2000/59/EK irányelvvel létrehozott tájékoztatási és ellenőrzési rendszert, valamint a meglévő elektronikus adatrendszerek, különösen az uniós tengeri információcsere-rendszer (SafeSeaNet) és az ellenőrzési adatbázis (THETIS) alapján folytatni kell annak üzemeltetését. A rendszernek tartalmaznia kell továbbá a különböző kikötőkben rendelkezésre álló kikötői befogadólétesítményekre vonatkozó információkat.

(24a) A 2010/65/EU irányelv az elektronikus úton történő információtovábbítás általánosabbá tételével és a nyilatkozattételi követelmények egyszerűsítésével egyszerűsíti és harmonizálja a tengeri közlekedésre vonatkozó adminisztratív eljárásokat. A Tanács által 2017. június 8-án elfogadott vallettai nyilatkozat aláírói felkérték az Európai Bizottságot, hogy javasoljon megfelelő nyomon követést ezen irányelv felülvizsgálatához. A Bizottság 2017. október 25. és 2018. január 18. között nyilvános konzultációt folytatott a hajókra vonatkozó nyilatkozattételi követelményekről. Az információs rendszerek hatékony fejlesztésének biztosítása érdekében a Bizottság által nemrégiben elfogadott, egy európai egyablakos tengerügyi ügyintézési környezet létrehozásáról és a 2010/65/EU irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló rendeletjavaslat végrehajtásával nem szabad módosítani a hajókról származó hulladéokra vonatkozó új elektronikus nyilatkozattételi követelményeket.

- (25) A MARPOL-egyezmény előírja a szerződő felek számára a kikötői befogadólétesítményekre vonatkozó információk naprakészen tartását, illetve ezeknek az IMO felé történő továbbítását. Ennek érdekében az IMO a globális integrált hajózási információs rendszerében („GISIS”) létrehozta a kikötői befogadólétesítmények adatbázisát. Azzal, hogy ezeket az információkat bejelentik az irányelv által létrehozott tájékoztatási, ellenőrzési és végrehajtási rendszerben, majd ezek az információk a rendszeren keresztül továbbításra kerülnek a GISIS rendszerbe, a tagállamoknak nem kell külön továbbítaniuk ezeket az információkat az IMO felé.

- (25a) A MEPC.1/834 sz. körlevélben az IMO rendelkezik a kikötői befogadólétesítmények vélt megfelelési hiányosságainak bejelentéséről. Ezen eljárás keretében a hajók a lobogó szerinti állam hatóságainak jelenthetik a hiányosságokat, a hatóságoknak pedig a bejelentésről tájékoztatniuk kell az IMO-t és a kikötő szerinti államot. A kikötő szerinti államnak meg kell vizsgálnia a bejelentést, és arra megfelelő választ kell adnia, válaszáról pedig tájékoztatnia kell az IMO-t és a lobogó szerinti tagállamot. A vélt hiányosságokra vonatkozó információknak az ezen irányelvben előírt tájékoztatási, nyomkövetési és végrehajtási rendszerben való közvetlen rögzítése lehetővé tenné az információknak a GISIS rendszerbe való továbbítását, felmentve ezzel mind a lobogó szerinti tagállamot, mind pedig a kikötő szerinti államot azon kötelezettség alól, hogy tájékoztassák az IMO-t.
- (26) Szükség van a kikötőket gyakran és rendszeresen felkereső, menetrend szerint közlekedő hajókra vonatkozó mentességi rendszer további összehangolására, különösen ami az alkalmazott kifejezéseket és a mentességek irányadó feltételeit illeti. A REFIT-értékelés és a hatásvizsgálat rávilágított arra, hogy a mentességek feltételeinek és alkalmazásának vonatkozásában az összehangolás hiánya szükségtelen adminisztratív terhekkel járt a hajók és a kikötők számára.
- (26a) A rövid távú tengeri fuvarozás, amelyre a gyakori kikötések jellemzők, a kikötői befogadólétesítményekben való hulladékleadásra vonatkozó jelenlegi szabályozás keretében jelentős költségekkel szembesül, mivel minden egyes menetrend szerinti kikötőben díjat kell fizetni. Ezzel egyidejűleg ez a fajta forgalom nem kellően menetrendszerű és rendszeres ahhoz, hogy mentesülhessen a hulladékleadás és a díjfizetés kötelezettsége alól. Az ágazatra háruló pénzügyi teher korlátozása céljából ezért lehetővé kell tenni, hogy az általuk lebonyolított forgalom típusa alapján a hajók eltérő díjakat fizessenek.
- (27) Az Európai Fenntartható Hajózási Fórum keretében felállított, a kikötői befogadólétesítményekkel foglalkozó, és a hajók okozta szennyezés, illetve a hajókról származó hulladékok kezelését illetően jártas szakértők széles körét egyesítő alcsoport az intézményközi tárgyalások elindítására tekintettel 2017 decemberében felfüggesztette munkáját. Mivel az alcsoport értékes útmutatásokkal és szakértelemmel szolgált a Bizottság számára, kívánatos lenne egy hasonló szakértői csoportot létrehozni, és azzal a feladattal megbízni, hogy vesse össze az ezen irányelv végrehajtásával kapcsolatos tapasztalatokat.

- (28) A 2000/59/EK irányelv végrehajtására vonatkozóan a Bizottságra ruházott hatáskört az Európai Unió működéséről szóló szerződéssel (EUMSZ) összhangban aktualizálni kell.
- (29) Az elegendő tárolókapacitáson alapuló mentesség alkalmazására vonatkozó módszer meghatározása, illetve az ezen irányelv értelmében létrehozott tájékoztatási, ellenőrzési és végrehajtási rendszer továbbfejlesztése érdekében a Bizottságra végrehajtási hatáskört kell ruházni. A végrehajtási jogi aktusokat a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek¹¹ megfelelően kell elfogadni.
- (30) A nemzetközi szinten beálló változások figyelembevétele, illetve a környezetbarát fedélzeti hulladékgazdálkodási gyakorlatok elősegítése érdekében a Bizottságot a jelen irányelv módosításának keretében az EUMSZ 290. cikkével összhangban fel kell hatalmazni jogi aktusok elfogadására a nemzetközi eszközökre való hivatkozások és a mellékletek aktualizálásának, illetve a nemzetközi eszközökre való hivatkozások módosításának tekintetében; erre annak érdekében kell sort keríteni, hogy szükség esetén megelőzhető legyen a nemzetközi eszközökben beálló változások alkalmazása a jelen irányelv alkalmazásában, valamint meghatározásra kerüljenek a „zöld hajók” elfogadásának kritériumai, amelyek alapján ezeknek a hajóknak kisebb hulladékdíjat kell fizetniük. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munka során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elkészítésekor és szövegezésekor a Bizottságnak gondoskodnia kell a vonatkozó dokumentumoknak az Európai Parlament és a Tanács részére történő egyidejű, időben történő és megfelelő továbbításáról, és arról, hogy az említett konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak¹² megfelelően kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.

¹¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2011. február 16-i 182/2011/EU rendelete a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

¹² HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

- (31) Mivel ezen irányelv célját, nevezetesen a tengeri környezetnek a hulladékok tengerbe ürítésétől való védelmét a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban az intézkedés terjedelme miatt e cél jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (32) Az Uniót a kikötők szintjén regionális sokszínűség jellemzi, ahogy arra a területi hatásvizsgálat is rámutatott. A kikötők földrajzi elhelyezkedés, méret, igazgatási felépítés és tulajdonosi szerkezet szerint eltérőek, és az ide általában befutó hajók jellemzik őket. Emellett a hulladékgazdálkodási rendszerek az önkormányzati szinten és a lejjebb elhelyezkedő hulladékgazdálkodási infrastruktúrában tapasztalható különbségeket tükrözik.
- (32a) Az olyan, tengerparttal nem rendelkező tagállamok számára, amelyeknek nincs tengeri kikötője, és nem rendelkeznek az ezen irányelv hatálya alá tartozó, a lobogójuk alatt közlekedő hajóval, az aránytalan adminisztratív terhek elkerülése érdekében lehetővé kell tenni, hogy eltérjenek ezen irányelv rendelkezéseitől. A tengerparttal nem, de lobogójuk alatt közlekedő hajóval rendelkező tagállamok azonban csak a kikötőkre vonatkozó rendelkezésektől térhetnek el. Ezt azt jelenti, hogy mindaddig, amíg az említett feltételek teljesülnek, nem kötelesek nemzeti jogukba átültetni ezt az irányelvet vagy annak bizonyos rendelkezéseit.
- (33) A 2000/59/EK irányelvet ezért hatályon kívül kell helyezni,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. SZAKASZ: ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. cikk

Tárgy

Ezen irányelv célja a tengeri környezet védelme az Unióban található kikötőket használó hajókról származó hulladékok tengerbe ürítésének negatív hatásaival szemben, emellett a zavartalan tengeri forgalom biztosítása olyan megfelelő kikötői fogadólétesítmények rendelkezésre bocsátása révén, ahová a hulladékokat le lehet adni.

2. cikk

Fogalommeghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában:

- a) „hajó”: bármilyen típusú tengerjáró hajó, amely a tengeri környezetben üzemel, beleértve a halászhajókat és a kedvtelési célú vízi járműveket, a szárnyashajókat, a légpárnás járműveket, a tengeralattjárókat és az úszó munkagépeket;
- b) „MARPOL-egyezmény”: a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény naprakész változata;
- c) „hajókról származó hulladék”: minden olyan hulladék, beleértve a rakománymaradványokat is, amely a hajó üzemelése, illetve a berakodási, kirakodási és tisztítási műveletek során keletkezik, és a MARPOL-egyezmény I., II., IV., V. és VI. mellékletének hatálya alá tartozik, továbbá a passzívan kihalászott hulladék;
- ca) „passzívan kihalászott hulladék”: a halászati műveletek során a hálóba került hulladék;
- d) „rakománymaradványok”: a hajó fedélzetén lévő rakomány maradványa, amely a be- és kirakodást követően a fedélzetén vagy a raktérben marad, beleértve a be- és kirakodási többletet, valamint a kiömlő anyagokat is, függetlenül attól, hogy nedves vagy száraz állapotúak, vagy a mosóvízben találhatók, de nem ideértve a rakományból származó port, ami seprést követően a fedélzetén marad, illetve a hajó külső felületeire lerakódott port;

- e) „kikötői befogadólétesítmény”: minden olyan rögzített, úszó vagy mozgatható létesítmény, amely alkalmas a hajókról származó hulladék fogadására;
- f) „halászhajó”: halak vagy más tengeri élőlények fogására kereskedelmi céllal használt vagy ahhoz felszerelt hajó;
- g) „kedvtelési célú vízi jármű”: bármilyen típusú, legalább 2,5 méter teljes hosszúságú, sportolásra vagy szabadidős célokra használt és kereskedelmi tevékenységet nem folytató hajó, a meghajtási módjától függetlenül;
- h) [...]
- i) „belföldi út”: olyan tengerszakaszon folytatott út, amely egy tagállam kikötőjéből ugyanabba a kikötőbe, vagy a tagállam területén lévő másik kikötőbe vezet;
- j) „kikötő”: olyan hely vagy földrajzi terület, amelyet azzal az elsődleges céllal építettek ki és láttak el berendezésekkel, hogy hajók fogadására alkalmas legyen, beleértve a kikötő joghatósága alá tartozó horgonyzási területet is;
- k) [...]
- l) „elegendő tárolókapacitás”: akkora kapacitás, amely az indulás pillanatától a kikötés céljából igénybe veendő következő kikötőig elegendő a fedélzeti hulladék tárolásához, beleértve az út során várhatóan keletkező hulladékot is;
- m) „menetrend szerinti közlekedés”: az indulási és érkezési időpontok közötti vagy megtervezett listájának alapján történő közlekedés meghatározott kikötők között, vagy olyan ismétlődő áthaladás, amely [...] ¹³ felismerhető menetrendnek minősül;
- n) „kikötő rendszeres felkeresése”: ugyanazon hajó ismétlődő útjai, amelyek meghatározott kikötők között állandó mintát képeznek, vagy utak sora egy adott kikötőből ki és vissza, közbeeső kikötő felkeresése nélkül;

¹³ SE: javasolja, hogy az ilyen menetrendnek legalább három hónapig érvényben kelljen lennie.

- o) „kikötő gyakori felkeresése”: valamely hajónak ugyanazon kikötőbe való behajózása legalább kétheti rendszerességgel;
- p) „GISIS”: a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet által létrehozott globális integrált hajózási információs rendszer;
- q) „közvetett díj”: a kikötői fogadólétesítmények szolgáltatásaiért attól függetlenül megfizetendő díj, hogy a hajó ténylegesen lead-e hulladékot.

A c), **ca)** és d) pontban meghatározott „hajókról származó hulladékot” a 2008/98/EK irányelv 3. cikkének 1.pontja szerinti hulladéknak kell tekinteni.

3. cikk

Hatály

- (1) Ez az irányelv az alábbiakra alkalmazandó:
 - a) valamennyi hajóra, amely valamely tagállam kikötőjében kiköt vagy ott üzemel, függetlenül attól, hogy milyen zászló alatt hajóznak, kivéve az (EU) 2017/352 rendelet értelmében kikötői szolgáltatások nyújtásában részt vevő hajókat, a hadihajókat, illetve az állam tulajdonában lévő, vagy az állam által üzemeltetett haditengerészeti kisegítő vagy bármilyen egyéb hajót, amely az adott időpontban kizárólag kormányzati, és nem kereskedelmi jellegű feladatot lát el;
 - b) a tagállamok valamennyi kikötőjére, amelyet általában az a) pont hatálya alá tartozó hajók keresnek fel. Ezen irányelv alkalmazásában, valamint a hajók szükségtelen feltartóztatásának elkerülése érdekében a tagállamok dönthetnek úgy, hogy [...] a 6., a 7. és a 8. cikk alkalmazása **tekintetében** a horgonyzási területet kizárják a kikötőikből.
- (2) A tagállamok intézkedéseket hoznak annak biztosítására, hogy amennyiben ez észszerűen lehetséges, az ezen irányelv hatálya alá nem tartozó hajók szintén ezen irányelv előírásaival összhangban adják le a hulladékaikat.

- (3) Azok a tagállamok, amelyek sem olyan kikötővel, sem olyan, a lobogójuk alatt közlekedő hajóval nem rendelkeznek, amely ezen irányelv hatálya alá tartozna, eltérhetnek ezen irányelv rendelkezéseitől, az e bekezdés harmadik albekezdésében előírt kötelezettség kivételével.

Azok a tagállamok, amelyek nem rendelkeznek olyan kikötővel, amely ezen irányelv hatálya [...] alá tartozik, eltérhetnek ezen irányelvnek azoktól a rendelkezéseitől, amelyek kizárólag a kikötőkre vonatkoznak.

Azok a tagállamok, amelyek alkalmazni kívánják az e cikkben meghatározott eltérést, legkésőbb ... [ezen módosító irányelv átültetésének időpontja]-án/-én értesítik a Bizottságot arról, hogy teljesülnek-e a feltételek, majd ezt követően évente tájékoztatják a Bizottságot az esetlegesen bekövetkező változásokról. Addig, amíg az ilyen tagállamok át nem ültették és végre nem hajtották ezen irányelvet, nem üzemeltethetnek olyan kikötőt, amely ezen irányelv hatálya alá tartozik, és nem engedélyezhetik az ezen irányelv hatálya alá tartozó hajók vagy egyéb járművek számára a lobogójuk alatti hajózást.

2. SZAKASZ:
MEGFELELŐ KIKÖTŐI BEFOGADÓLÉTESÍTMÉNYEK RENDELKEZÉSRE
ÁLLÁSÁNAK BIZTOSÍTÁSA

4. cikk

Kikötői fogadólétesítmények

- (1) A tagállamok a hajók szükségtelen feltartóztatása nélkül biztosítják a kikötőiket általában használó hajók igényeinek megfelelő kikötői befogadólétesítmények rendelkezésre állását.
- (2) A tagállamok biztosítják, hogy:
 - a) a kikötői befogadólétesítmények alkalmasak legyenek az adott kikötőt általában használó hajókról származó hulladék típusainak és mennyiségének befogadására, tekintettel a kikötő felhasználóinak üzemeltetési igényeire, a kikötő méretére és földrajzi elhelyezkedésére, a kikötőbe érkező hajók típusára és a 9. cikkben meghatározott mentességekre;
 - b) a létesítmények használatára vonatkozó formaságok és gyakorlati szabályok egyszerűek és gyorsan elvégezhetők legyenek a hajók szükségtelen feltartóztatásának elkerülése érdekében;
 - ba) a leadásért felszámított díj ne tartsa vissza a hajókat a kikötői befogadólétesítmények igénybevételétől;

c) a kikötői befogadólétesítmények lehetővé tegyék a hajókról származó hulladékkal való környezetbarát gazdálkodást, a 2008/98/EK irányelvvel és a hulladékokról szóló egyéb vonatkozó uniós jogszabályokkal összhangban. Ennek érdekében a tagállamok biztosítják a hajókról származó hulladék elkülönített gyűjtését a kikötőkben, ahogyan azt a hulladékokról szóló uniós jogszabályok, különösen a 2008/98/EK irányelv, a 2012/19/EU európai és parlamenti irányelv¹⁴ és a 2006/66/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹⁵ megkövetelik. E folyamat megkönnyítése érdekében a kikötői befogadólétesítmények a Marpol-egyezményben meghatározott hulladékkategóriák alapján gyűjthetik az elkülönített hulladékfrakciókat, az egyezmény iránymutatásainak figyelembevételével. Ezt a pontot a nemzetközi közlekedésből származó étkezési hulladékok kezelését illetően az 1069/2009/EK rendeletben meghatározott szigorúbb követelmények sérelme nélkül kell alkalmazni.

(3) A tagállamok – lobogó szerinti állam minőségükben – az IMO által meghatározott űrlapokat és eljárásokat használják arra, hogy bejelentsék az IMO-nak és a kikötő szerint illetékes állam hatóságainak a kikötői befogadólétesítmények vélt megfelelési hiányosságait.

[...]

A tagállamok – kikötő szerinti állam minőségükben – kivizsgálják minden bejelentett, vélt megfelelési hiányosságot, és az IMO által meghatározott űrlapokat és eljárásokat használják arra, hogy értesítsék az IMO-t és a lobogó szerint illetékes államot a vizsgálat eredményéről.

(5) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a hajókról származó hulladékok leadásában vagy befogadásában érintett minden fél kártérítést kérhessen a szükségtelen késedelmek okozta károkért.

¹⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 2012. július 4-i 2012/19/EU irányelve az elektromos és elektronikus berendezések hulladékairól (HL L 197., 2012.7.24., 38. o.).

¹⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 2006. szeptember 6-i 2006/66/EK irányelve az elemekről és akkumulátorokról, valamint a hulladékelemekről és -akkumulátorokról, továbbá a 91/157/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről (EGT-vonatkozású szöveg) (HL L 266., 2006.9.26., 1. o.).

5. cikk

A hulladék befogadására és kezelésére vonatkozó tervek

- (1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy az érintett felekkel, különösen a kikötőket használókkal vagy azok képviselőivel, és adott esetben az illetékes helyi hatóságokkal, a kikötői **befogadólétesítmények** üzemeltetőivel és a kiterjesztett gyártói **felelősségi** kötelezettségeket végrehajtó szervezetekkel folytatott folyamatos konzultációt követően minden kikötőre vonatkozóan kidolgozzanak egy megfelelő, a hulladék befogadására és kezelésére vonatkozó tervet, és azt végre is hajtásák. Ilyen konzultációkat a tervek kezdeti megszövegezésekor és elfogadásukat követően egyaránt kell tartani, különösen pedig akkor, amikor jelentős változások történtek a 4., a 6. és a 7. cikkben foglalt követelmények tekintetében. [...]

(1a)¹⁶ Annak biztosítása érdekében, hogy az e cikk (1) bekezdése szerinti, a hulladék befogadására és kezelésére vonatkozó tervek végrehajtása egységes feltételek mellett történjen, a Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el azon részletes elemek meghatározása céljából, amelyeket ezeknek a terveknek tartalmazniuk kell; a terveknek ki kell terjedniük a kikötőbe általában befutó hajókról származó valamennyi hulladékfajtára, továbbá az adott kikötő méretén és a kikötőbe érkező hajók típusán kell alapulniuk. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 20. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni. Az első ilyen végrehajtási jogi aktust [OJ: add the date of entry into force + 12 months]-ig kell elfogadni.

- (2) A tagállamok biztosítják, hogy a hajók üzemeltetői világos tájékoztatást kapjanak a hulladék befogadására és kezelésére vonatkozó tervekben szereplő, a megfelelő befogadólétesítmények kikötőikben való rendelkezésre állására vonatkozó alábbi információkról, melyeket könnyen hozzáférhető formában nyilvánossá kell tenni:
- a) a kikötői befogadólétesítmények elhelyezkedése az egyes kikötőhelyekhez képest;
 - b) a hajókról származó azon hulladékok listája, amelyeket a kikötő rendszerint kezel;
 - c) a kapcsolattartóknak, a kikötői befogadólétesítmények üzemeltetőinek és a kínált szolgáltatásoknak a felsorolása;
 - d) a hulladékok leadására vonatkozó eljárások leírása;

¹⁶ Bizottság: fenntartás.

- e) a költségmegtérülési rendszer leírása, ideértve a közvetett díjaknak és számítási módszerüknek az ismertetését, valamint adott esetben a hulladékgazdálkodási rendszereknek és pénzalapoknak a leírását; és
- f) [...]

Ezeket az információkat elektronikus úton is elérhetővé kell tenni és naprakészen kell tartani a tájékoztatási, nyomon követési és végrehajtási rendszernek az ezen irányelv 14. cikkében említett részében, a 2002/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek¹⁷ megfelelően.

- (3) Az (1) bekezdésben említett, a hulladék befogadására és kezelésére vonatkozó tervet – amennyiben ez a hatékonyság érdekében indokolt – az ugyanabba a régióba tartozó két vagy több kikötő közösen is kidolgozhatja, valamennyi kikötő megfelelő szintű bevonásával, feltéve hogy a terv minden egyes kikötőre vonatkozóan részletezi a kikötői fogadólétesítmények iránti igényt és ezek rendelkezésre állását.
- (4) A tagállamok értékelik és jóváhagyják a hulladék befogadására és kezelésére vonatkozó tervet, és biztosítják, hogy a jóváhagyást vagy egy újbóli jóváhagyást követően legalább ötévente¹⁸, valamint a kikötő működésében bekövetkező jelentős változásokat követően újbóli jóváhagyásra kerüljön sor. Ezek a változások – nem kimerítő jelleggel – magukban foglalják a kikötő forgalmában beálló szerkezeti változásokat, az új infrastruktúrák létrehozását, a kikötői fogadólétesítmények iránti igényben és azok biztosításában beálló változásokat, illetve az új fedélzeti kezelési technikákat.

A tagállamok nyomon követik a hulladék befogadására és kezelésére vonatkozó terv végrehajtását. Amennyiben az említett ötéves időtartam alatt nem történik jelentős változás, az újbóli jóváhagyás történhet a meglévő tervek validálásával.

- (5) [...]

¹⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 2002. június 27-i 2002/59/EK irányelve 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.).

¹⁸ MT: 3 évet javasol.

3. SZAKASZ

A HAJÓKRÓL SZÁRMAZÓ HULLADÉK LEADÁSA

6. cikk

Előzetes hulladékbejelentés

- (1) A 2002/59/EK irányelv hatálya alá eső és az Unió egyik kikötőjébe tartó hajó üzemeltetőjének, ügynökének vagy parancsnokának valósághűen ki kell töltenie az ezen irányelv 2. mellékletében szereplő űrlapot, és ezeket az információkat továbbítani kell a kikötő szerinti tagállam által ebből a célból kijelölt hatóságnak vagy szervnek:
- a) legalább 24 órával a megérkezés előtt, ha a kikötés céljából igénybe veendő kikötő ismert; vagy
 - b) amint a kikötés céljából igénybe veendő kikötő ismertté válik, ha ezek az adatok kevesebb mint 24 órával az érkezést megelőzően válnak ismertté; vagy
 - c) legkésőbb az előző kikötőből való indulás után, ha az út időtartama 24 óránál kevesebb.
- (2) Az e cikk (1) bekezdésében említett információkat a 2002/59/EK irányelvvel és a 2010/65/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvvel¹⁹ összhangban elektronikus úton továbbítani kell az ezen irányelv 14. cikkében említett rendszer tájékoztatási, nyomonkövetési és végrehajtási részébe.
- (3) Az (1) bekezdésben említett információknak legalább a kikötés céljából igénybe veendő következő kikötőbe való befutásig rendelkezésre kell állniuk a fedélzeten, lehetőleg elektronikus formában, és azokat kérésre a tagállamok releváns hatóságainak rendelkezésére kell bocsátani.
- (4) A tagállamok biztosítják az ezen cikk értelmében bejelentett információk késedelem nélküli vizsgálatát és megosztását az illetékes végrehajtó hatóságokkal.

¹⁹ Az Európai Parlament és a Tanács 2010. október 20-i 2010/65/EU irányelve a tagállamok kikötőibe érkező vagy onnan induló hajókra vonatkozó nyilatkozattételi követelményekről és a 2002/6/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 283., 2010.10.29., 1. o.).

7. cikk

A hajókról származó hulladék leadása

- (1) Az Unió valamely kikötőjébe befutó hajó parancsnokának gondoskodnia kell arról, hogy a kikötő elhagyása előtt a hajó fedélzetén található minden hulladék leadásra kerüljön egy kikötői befogadólétesítménybe, a MARPOL-egyezményben megállapított vonatkozó kibocsátási normáknak megfelelően.
- (2)²⁰ Leadáskor a hulladékok leadása szerinti kikötő kikötői befogadólétesítménye üzemeltetőjének vagy hatóságának valósághűen és pontosan ki kell töltenie a 3. mellékletben foglalt űrlapot, és indokolatlan késedelem nélkül ki kell állítania a hulladék átvételéről szóló elismervényt a hajó számára.

Az első albekezdésben foglalt követelmény nem alkalmazandó a **kis méretű**, [...] személyzet nélküli kikötői létesítményekkel rendelkező kikötők [...] vagy a félreeső kikötők esetében, feltéve hogy az adott kikötők szerinti tagállam elektronikus úton értesítette ezeket a kikötőket az ezen irányelv 14. cikkében említett rendszer tájékoztatási, nyomonkövetési és végrehajtási részében.

- (3) A 2002/59/EK irányelv hatálya alá eső hajó üzemeltetőjének, ügynökének vagy parancsnokának a 2002/59/EK irányelvvel és a 2010/65/EU irányelvvel összhangban elektronikus úton továbbítania kell a hulladékátvételi elismervényben szereplő információkat az indulás előtt – vagy amint ezeket kézhez kapta – az ezen irányelv 14. cikkében említett rendszer tájékoztatási, nyomonkövetési és végrehajtási részébe.

A hulladékátvételi elismervényben szereplő, ebben a bekezdésben említett információknak rendelkezésre kell állniuk a hajó fedélzetén a megfelelő olajnaplóval, rakomány-nyilvántartási könyvvel, hulladék-nyilvántartási könyvvel vagy hulladékgazdálkodási tervvel együtt, és kérésre azokat át kell adni a tagállami hatóságok részére.

- (4) [...]
- (5) Az (1) bekezdés sérelme nélkül egy hajó folytathatja az útját a kikötés céljából igénybe veendő következő kikötő felé a hulladékok leadása nélkül, amennyiben:

²⁰ FR: javasolja, hogy az elismervény kiállítására vonatkozó kötelezettséget a 45 méternél hosszabb hajókra korlátozzák.

- a) a 2. és a 3. mellékletekkel összhangban megadott információkból kitűnik, hogy elegendő e célra kijelölt tárolókapacitás áll rendelkezésre az addig felgyülemlett és a hajó által kikötés céljából igénybe veendő következő kikötőig tervezett út során felgyülemmlő hulladék tárolására; [...]
 - aa) a 2002/59/EK irányelv hatályán kívül eső hajók fedélzetén rendelkezésre álló információkból kitűnik, hogy elegendő e célra kijelölt tárolókapacitás áll rendelkezésre az addig felgyülemlett és a hajó által kikötés céljából igénybe veendő következő kikötőig tervezett út során felgyülemmlő hulladék tárolására; vagy
 - b) a hajó 24 óránál rövidebb ideig horgonyozik vagy zord időjárási körülmények következtében veszi igénybe a kikötőt, feltéve hogy az adott területet nem zárták ki a 3. cikknek megfelelően a hatály alá tartozó kikötők köréből.
- (6) Az elegendő e célra kijelölt tárolókapacitáson alapuló mentesség végrehajtására vonatkozó egységes feltételek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatáskört kell ruházni az elegendő e célra kijelölt fedélzeti tárolókapacitás kiszámításához használt módszerek meghatározása céljából. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 20. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.
- (7) Ha a rendelkezésre álló információk, így többek között a 14. cikkben említett rendszer tájékoztatási, nyomonkövetési és végrehajtási részébe vagy a GISIS-be elektronikusan elérhető információk alapján nem állapítható meg, hogy a kikötés céljából igénybe veendő következő kikötőben megfelelő létesítmények állnak rendelkezésre, vagy ha ez a kikötő nem ismert, akkor a tagállam megköveteli a hajótól, hogy indulás előtt adja le az összes olyan hulladékát, amelyet a következő igénybe veendő kikötőben nem lehet megfelelően leadni és kezelni.
- (8) Az (5) bekezdést a nemzetközi joggal összhangban elfogadott, a hajókra vonatkozó szigorúbb követelmények sérelme nélkül kell alkalmazni.

Költségmegtérülési rendszerek

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy a hajókról származó, rakománymaradványoktól eltérő hulladékok fogadására és kezelésére alkalmas kikötői befogadólétesítmények üzemeltetésével kapcsolatos költségeket a hajóktól beszedett díjakból fedezzék. A tagállamok engedélyezhetik, hogy a költségmegtérülési rendszereket – adott esetben – alternatív finanszírozási rendszerek egészítsék ki, például a hulladékgazdálkodási rendszerekből és alapokból származó bevételek. [...]

(1a)²² Annak biztosítása érdekében, hogy az e cikk (1) bekezdése szerinti költségmegtérülési rendszer bevezetésére egységes feltételek mellett kerüljön sor, a Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben az alábbi összes elem értékelése alapján meghatározza a kikötői befogadólétesítmények üzemeltetésével és igazgatásával kapcsolatos költség- és nettójövedelem-kategóriákat:

- a) a hajókról származó hulladék tényleges leadásához kapcsolódó közvetlen üzemeltetési költségek;**
- b) a kikötői rendszer irányításához kapcsolódó közvetett igazgatási költségek;**
- c) a hulladékgazdálkodási rendszereket is beleértve az alternatív finanszírozási rendszerekből származó nettó bevételek, valamint a rendelkezésre álló nemzeti, illetve regionális források;**

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 20. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni. Az első ilyen végrehajtási jogi aktust [OJ: add the date of entry into force + 12 months]-ig kell elfogadni.

- (2) A költségmegtérülési rendszerek nem ösztönözhetik a hajókat arra, hogy a hulladékaikat a tengerbe ürítsék. Ennek érdekében a tagállamok az alábbi elveket alkalmazzák a kikötők költségmegtérülési rendszereinek kialakítása és működtetése során:

²¹ DE és EL általános vizsgálati fenntartással élt.

²² Bizottság: fenntartás.

- a) a hajóknak közvetett díjat kell fizetniük, tekintet nélkül arra, hogy adnak-e le hulladékot a kikötői befogadólétesítménynek;
 - b) a közvetett díjnak fedeznie kell a közvetett igazgatási költségeket és a közvetlen üzemeltetési költségek jelentős részét [...]. A közvetlen üzemelési költségek jelentős részének a hulladékok előző évi tényleges leadásához kapcsolódó teljes közvetlen költségek legalább 30 %-át kell kitennie;
 - c) a MARPOL-egyezmény V. mellékletében meghatározott, a rakománymaradványoktól eltérő hulladékok leadásának maximális ösztönzése érdekében e hulladékért nem lehet közvetett díjat felszámítani, biztosítandó az ahhoz való jogot, hogy további díjak megfizetése nélkül, a leadott hulladék mennyisége alapján lehessen hulladékot leadni, kivéve amikor ezen leadott hulladékmennyiség meghaladja az ezen irányelv 2. mellékletében szereplő űrlapon említett, e célra kijelölt maximális tárolókapacitást²³. A rendszernek ki kell terjednie a passzívan kihalászott hulladékokra is, a leadás jogát is beleértve;
 - ca) annak elkerülése érdekében, hogy a passzívan kihalászott hulladékok gyűjtésének és kezelésének költségeit kizárólag a kikötőhasználók állják, a tagállamok dönthetnek úgy, hogy ezeket a költségeket – a **hulladékgazdálkodási** rendszereket is beleértve – alternatív finanszírozási **rendszerekkel** generált bevételekből, **valamint a rendelkezésre álló nemzeti, illetve regionális forrásokból** fedezik [...];
 - d) **a** közvetett díj nem terjedhet ki a füstgáztisztító berendezésekből származó hulladékokra, amelyek költségeit a leadott hulladék típusa és mennyisége alapján kell fedezni.
- (3) A költségeknek azt a részét – ha van ilyen –, amelyet a b) albekezdésben említett díj nem fedez, a hajó által ténylegesen leadott hulladék típusai és mennyisége alapján kell fedezni.
- (4) [...]
- (4a) Eltérő díjak alkalmazhatók az alábbiaktól függően:
- a) a hajó kategóriája, típusa és mérete;

²³ Bizottság: fenntartás.

- b) [...]
- c) a hajók számára nyújtott szolgáltatások a kikötő rendes nyitvatartási idején kívül, **vagy**
- d) a hulladék veszélyes jellege; [...]
- e) [...]

(4b) A díjak csökkenthetők az alábbiaktól függően:

- a) a hajó által végzett tevékenység típusa, különösen amikor a hajó rövid távú tengeri fuvarozással foglalkozik, vagy**
- b) a hajó kialakítása, felszerelése és működése, amelyből kimutatható, hogy kisebb mennyiségű hulladékot termel, valamint fenntartható és környezetbarát hulladékgazdálkodást végez.**

(4c) [...] A Bizottság [OJ: add the date of entry into force + 12 months]-ig végrehajtási jogi aktusokat fogad el azon kritériumok meghatározása céljából, amelyek alapján megállapítható, hogy valamely hajó a fedélzeti hulladékgazdálkodásának tekintetében eleget tesz-e a **(4b)** bekezdés **b)** pontjában szereplő követelményeknek. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 20. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

- (5) [...]
- (6) Annak biztosítása érdekében, hogy a díjak méltányosak, átláthatóak és megkülönböztetéstől mentesek legyenek, valamint tükrözzék az igénybe vehető és – ha szükséges – a használt létesítmények és szolgáltatások tényleges költségeit, a kikötőt használók számára elérhetővé kell tenni a díjak összegét és azt az eljárást, amely alapján kiszámításuk megtörtént.

9. cikk

Mentességek

- (1) A tagállamok mentesíthetik a kikötőikbe befutó hajókat a 6. cikkben, a 7. cikk (1) bekezdésében és a 8. cikkben szereplő kötelezettségek alól, amennyiben elegendő bizonyíték áll rendelkezésre arra vonatkozóan, hogy a következő feltételek teljesültek:
- a) a hajó a kikötőket gyakran és rendszeresen felkereső, menetrend szerint közlekedő hajó;
 - b) létezik olyan megállapodás, amely biztosítja a hulladékok leadását és a díjak megfizetését a hajó útvonalán található egyik kikötőben; valamint
 - c) a b) pontban szereplő megállapodás meglétét bizonyítja egy kikötővel vagy hulladékgazdálkodással megbízott vállalkozóval megkötött szerződés, a hulladékátvételi elismervények és egy megerősítés, miszerint a megállapodásról a hajó útvonalán található minden kikötőt értesítettek, az a kikötő pedig, ahol a hulladékleadás és a díjfizetés történik, elfogadta azt. [...] ²⁴²⁵²⁶.
- (2) Mentesség biztosítása esetén a kikötő szerinti tagállam mentességi bizonyítványt állít ki az 5. mellékletben található formátumban, amely megerősíti, hogy a hajó eleget tesz a mentesség alkalmazásához szükséges feltételeknek és követelményeknek, valamint tartalmazza a mentesség időtartamát.
- (3) A tagállamok a mentességi bizonyítványon szereplő információkat a 2002/59/EK irányelv előírásaival összhangban elektronikus úton továbbítják az ezen irányelv 14. cikkében említett rendszer nyomonkövetési és tájékoztatási részébe.

²⁴ NL: a következő d) pont beillesztését javasolja: „az indulási kikötőben kapott mentesség ellenére, a hajó nem haladhat tovább a hajó által kikötés céljából igénybe veendő következő kikötőbe, ha nem áll rendelkezésre elegendő, e célra kijelölt tárolókapacitás az addig felgyülemlett és a hajó által kikötés céljából igénybe veendő következő kikötőig tervezett út során felgyülemelő hulladék tárolására.”.

²⁵ Bizottság: fenntartás.

²⁶ ES, FI: fenntartás.

- (4) A tagállamok biztosítják a kikötőiket meglátogató és mentességet élvező hajók vonatkozásában létrejött leadási és fizetési megállapodások hatékony nyomon követését és betartatását.

4. SZAKASZ:

KÖTELEZETTSÉGEK ÉRVÉNYESÍTÉSE

10. cikk

Ellenőrző vizsgálatok

A tagállamok biztosítják, hogy bármilyen hajót ellenőrzés alá lehessen vonni annak megvizsgálása érdekében, hogy eleget tesz-e ezen irányelv követelményeinek.

11. cikk

A kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzések

[...]

12. cikk

A kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzéseken kívüli egyéb ellenőrzések

[...]

12a. cikk

Ellenőrzési kötelezettségek

- (1) A tagállamok a kikötőikbe évente befutó önálló hajók teljes számának legalább 10 %-ával megegyező számú, a kikötőikbe befutó hajót ellenőrzés alá vetnek. A valamely tagállam kikötőibe befutó önálló hajók teljes számát az előző három évben befutott, a 13. cikkben említett tájékoztatási, nyomonkövetési és végrehajtási rendszeren keresztül bejelentett hajók számának átlagaként kell kiszámítani.
- (2) [...]

- (3) A tagállamok azzal tesznek eleget az ellenőrzések e cikk (1) [...] bekezdésében meghatározott számának, hogy uniós kockázatalapú célkiválasztási mechanizmus alapján választanak ki hajókat. Az ellenőrzések harmonizálásának és a hajók ellenőrzésre történő kiválasztására vonatkozó egységes feltételeknek a biztosítása érdekében a Bizottságot végrehajtási hatáskörökkel kell felruházni az uniós kockázatalapú célkiválasztási mechanizmus elveinek és elemeinek meghatározása céljából, a 19. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően.

A tagállamok a hajók kiválasztásánál különös figyelmet fordítanak:

- a) az olyan hajókra, amelyek nem teljesítették a 6. és a 7. cikkben előírt jelentési előírásokat;
 - b) az olyan hajókra, amelyeknél a 6., a 7. és a 9. cikknek megfelelően szolgáltatott információk vizsgálata alapján más okok merültek fel, amelyek alapján vélelmezhető, hogy a hajó nem felel meg ezen irányelv követelményeinek.
- (4) [...]
- (5) Az ezen irányelvnek való, **gyakorlatban megvalósítható mértékig történő** megfelelés biztosítása érdekében a tagállamok ellenőrzési eljárásokat állapítanak meg azon hajók vonatkozásában, amelyekre nem terjed ki a 2002/59/EK irányelv hatálya.
- (6) Ha a tagállam illetékes hatósága nem elégedett az ellenőrzés eredményeivel, akkor a 16. cikkben megjelölt szankciók alkalmazásának sérelme nélkül biztosítja, hogy a hajó nem hagyja el a kikötőt, amíg a hulladékait a 7. cikkel összhangban le nem adta egy kikötői befogadólétesítménybe.

13. cikk

Tájékoztatási, nyomonkövetési és végrehajtási rendszer

Az irányelv végrehajtását és betartatását a 14. és 15. cikkel összhangban az információk elektronikus továbbításával és tagállamok közötti megosztásával kell megkönnyíteni.

14. cikk

Információk gyűjtése és cseréje

- (1) Az információk jelentésének és cseréjének a 2002/59/EK irányelv 22a. cikke (3) bekezdésében és III. mellékletében említett uniós tengeri információcsere-rendszeren (SafeSeaNet) kell alapulnia.
- (2) A tagállamok biztosítják az alábbi adatok elektronikus úton és észszerű időn belül történő bejelentését a 2010/65/EU irányelvnek²⁷ megfelelően:
 - a) a 2002/59/EK irányelv hatálya alá eső és egy uniós kikötőt felkereső egyes hajók tényleges beérkezési és indulási idejére vonatkozó információk, az érintett kikötő azonosítójával együtt;
 - b) a 2. mellékletnek megfelelő hulladékleadás bejelentésében található információk;
 - c) a 3. mellékletnek megfelelő hulladékvételi elismervényben található információk;
 - d) az 5. mellékletnek megfelelő mentességi bizonyítványon található információk.
- (3) [...]
- (4) A tagállamok biztosítják, hogy az 5. cikk (2) bekezdésében felsorolt információk elektronikusan hozzáférhetők legyenek a SafeSeaNet számára.

²⁷ FR: fenntartással él a 2010/65/EU irányelv felülvizsgálatát illetően a javasolt módosító szöveg (14. és 15. cikk) vizsgálata függvényében.

15. cikk

Az ellenőrző vizsgálatok rögzítése

- (1) A Bizottság olyan ellenőrzési adatbázist fejleszt ki, tart fenn és tart naprakészen, amelyhez minden tagállam kapcsolódik és amely tartalmazza az ezen irányelvben meghatározott ellenőrzési rendszer megvalósításához szükséges valamennyi információt. Ez az adatbázis a 2009/16/EK irányelv 24. cikkében említett ellenőrzési adatbázison fog alapulni és ahhoz hasonló funkciókkal kell rendelkeznie.
- (2) A tagállamok biztosítják, hogy az ezen irányelv szerint végzett ellenőrzésekhez kapcsolódó információk – ideértve a megfelelési hiányosságokkal és az elrendelt indulási tilalmakkal kapcsolatos információkat is – késedelem nélkül bekerüljenek az ellenőrzési adatbázisba, amint a vizsgálati jelentés elkészül, amint az indulási tilalmat feloldják, vagy amint mentességet adnak.
- (3) [...]
- (4) A Bizottság gondoskodik róla, hogy az irányelv nyomon követésének és végrehajtásának céljából az ellenőrzési adatbázis lehetővé tegye a tagállamok által jelentett minden lényeges adat lekérését. A Bizottság biztosítja továbbá, hogy az ellenőrzési adatbázis információkkal szolgáljon az uniós kockázatalapú célkiválasztási mechanizmus számára.
- (5) A tagállamoknak bármikor lehetőségük kell legyen a rögzített információk elérésére.

16. cikk

Szankciók

A tagállamok megállapítják az ezen irányelv alapján elfogadott nemzeti rendelkezések megszegése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és minden szükséges intézkedést meghoznak azok végrehajtásának biztosítására. Az előírt szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük.

5. SZAKASZ: ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

17. cikk

Tapasztalatcsere

A Bizottság gondoskodik a tagállamok nemzeti hatóságai és szakértői (beleértve a magánszektorbeli szakértőket is) közötti tapasztalatcserek megszervezéséről az irányelv uniós kikötőkben való alkalmazásával kapcsolatban.

18. cikk

Módosítási eljárás

- (1) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 19. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el ezen irányelv mellékleteinek, illetve az IMO-eszközökre való hivatkozásoknak az ahhoz szükséges módosítása tekintetében, hogy a mellékletek és hivatkozások összhangban álljanak az uniós joggal, illetve figyelembe vegyék a nemzetközi, különösen az IMO szintjén jelentkező változásokat.
- (2) A Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok útján szintén módosíthatja az ezen irányelv **2., 3. és 5.**²⁸ [...] mellékletét, ha a hulladékok hatékony bejelentésének és leadásának, illetve a mentességek megfelelő alkalmazásának biztosítása érdekében az ezen irányelv, és különösen a 6., a 7. és a 9. cikk által meghatározott végrehajtási és nyomonkövetési intézkedések javítására van szükség.
- (3)²⁹ Rendkívüli körülmények fennállása esetén – amennyiben a Bizottság által végzett megfelelő elemzés ezt kellően indokolja, és amennyiben ez a tengerészeti biztonságot, az egészséget, a fedélzeti élet- és munkakörülményeket vagy a tengeri környezetet fenyegető súlyos és elfogadhatatlan mértékű veszély, illetve az uniós tengerészeti jogszabályoknak való meg nem felelés elkerülése érdekében szükséges – a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 19. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el ezen irányelv módosítására vonatkozóan annak érdekében, hogy a MARPOL-egyezmény módosítása ezen irányelv alkalmazásában ne legyen alkalmazandó.

²⁸ Bizottság: fenntartás az 1. és a 4. melléklet elhagyását illetően.

²⁹ BE, DE, IT, MT és NL: fenntartás.

- (4) Az e cikkben előírt, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat a szóban forgó módosítás hallgatólagos elfogadására nemzetközileg megállapított határidő lejártá vagy a szóban forgó módosítás hatálybalépésének tervezett időpontja előtt legalább három hónappal kell elfogadni.

Az ilyen, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok hatálybalépését megelőzően a tagállamok nem kezdeményezhetik a módosításnak a nemzeti jogszabályokba való beillesztését, illetve a módosításnak a szóban forgó nemzetközi jogi eszközre történő alkalmazását.

19. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

- (-1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit ez a cikk határozza meg.
- (1) A Bizottságnak a 18. cikk (1), (2) és (3) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól [*ezen irányelv hatálybalépésének dátuma*]-val/-vel kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. Amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal az egyes időtartamok letelte előtt, akkor a felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra.
- (2) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 18. cikk (1), (2) és (3) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott 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.
- (2a) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.

- (3) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.
- (4) A 18. cikk (1), (2) és (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.

20. cikk

Bizottság

- (1) A Bizottságot a 2099/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel³⁰ létrehozott, a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

21. cikk

A 2009/16/EU irányelv módosítása

[...]

³⁰ Az Európai Parlament és a Tanács 2002. november 5-i 2099/2002/EK rendelete 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.).

22. cikk

A 2010/65/EU irányelv módosítása

A 2010/65/EU irányelv a következőképpen módosul:

A melléklet A. pontjának 4. alpontja a következőképpen módosul:

„4. A hajókról származó hulladékok bejelentése, beleértve a maradékanyagokat is

Az Európai Parlament és a Tanács 201X/XX/EU irányelvének 6., 7 és 9. cikke”.

23. cikk

Hatályon kívül helyezés

A 2000/59/EK irányelv hatályát veszti.

A hatályon kívül helyezett irányelvre történő hivatkozásokat ezen irányelvre történő hivatkozásként kell értelmezni.

24. cikk

Felülvizsgálat

A Bizottság legkésőbb hét évvel [a hatálybalépés dátuma]-t követően értékelést készít az irányelvről, és az értékelés eredményeit megküldi az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

25. cikk

Átültetés

- (1) A tagállamok legkésőbb [36 hónappal a hatálybalépést követően]-ig elfogadják és kihirdetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási intézkedéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. Ezen intézkedések szövegét haladéktalanul megküldik a Bizottságnak.

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.

26. cikk

Hatálybalépés

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

27. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt

az Európai Parlament részéről

az elnök

a Tanács részéről

az elnök

1. MELLÉKLET

[...]

³¹ Bizottság: fenntartás az 1. és a 4. melléklet elhagyását illetően.

[...]

2. MELLÉKLET

A HULLADÉKOK KIKÖTŐI BEFOGADÓLÉTESÍTMÉNYEKBE VALÓ LEADÁSÁNAK ELŐZETES BEJELENTÉSÉRE SZOLGÁLÓ ŰRLAP SZABVÁNYOS FORMÁTUMA

Hulladékleadás bejelentése a következő számára: (adja meg a rendeltetési kikötő nevét, a(z) XXXX/XX/EU irányelv 6. cikke szerint)

Ezt az űrlapot a MARPOL-egyezmény által előírt megfelelő olajnaplóval, rakomány-nyilvántartási könyvvel vagy hulladék-nyilvántartással együtt meg kell őrizni a hajó fedélzetén.

(1) A HAJÓRA VONATKOZÓ ADATOK

1.1. A hajó neve:	1.5. Tulajdonos vagy üzemeltető:
1.2. IMO-szám:	1.6. Azonosító szám vagy betűjel:
	1.6a. MMSI-szám:
1.3. Bruttó tonnatartalom:	1.7. Lobogó szerinti állam:
1.4. A hajó típusa:	Olajszállító tartályhajó egyéb teherhajó
	vegyianyag-szállító tartályhajó személyszállító hajó
	ömlesztettáru- szállító hajó ro-ro
	szállítótartály egyéb (adja meg)

(2) A KIKÖTŐRE ÉS AZ ÚTRA VONATKOZÓ ADATOK

2.1. Hely/terminál neve:	2.6. A hulladékok leadására használt utolsó kikötő:
2.2. A beérkezés dátuma és időpontja:	2.7. Az utolsó leadás időpontja:
2.3. A távozás dátuma és időpontja:	2.8. Következő leadási kikötő:
2.4. Utolsó kikötő és ország:	2.9. Ezt az űrlapot benyújtó személy (ha nem a parancsnok):
2.5. Következő kikötő és ország (ha ismert):	

(3) A HULLADÉK TÍPUSA ÉS MENNYISÉGE, VALAMINT TÁROLÓKAPACITÁS³²

Típus	Leadandó hulladék (m ³)	Maximális tárolókapacitás (m ³)	A fedélzetén visszatartott hulladék mennyisége (m ³)	Melyik kikötőben adja le a hátramaradó mennyiséget?	A bejelentés és a kikötés céljából igénybe veendő következő kikötő között képződő hulladék becsült mennyisége (m ³)
A MARPOL-egyezmény I. melléklete – Olaj					
Olajos fenékvíz					
Olajos szermaradványok (iszap)					
Olajos tartálymosó víz					
Szennyezett ballasztvíz					
Tartálytisztításból származó vízkő és iszap					
Egyéb (jelölje meg)					

³² SI: külön kategóriát kellene javasolni az „egyéb” hulladékok számára.

A MARPOL-egyezmény II. melléklete – NLS³³					
X kategóriájú anyag					
Y kategóriájú anyag					
Z kategóriájú anyag					
OS – egyéb anyagok					
A MARPOL-egyezmény IV. melléklete – Szennyvíz					
A MARPOL-egyezmény V. melléklete – Szemét					
A. Müanyagok					
B. Élelmiszer-hulladékok					
C. Háztartási hulladék (pl. papírtermékek, rongyok, üveg, fém, palackok, edények stb.)					
D. Főzőolaj					
E. Hulladék-égetőművi hamu					
F. Üzemeltetésből eredő hulladékok					
G. Állati tetem(ek)					
H. Halászeszköz					
I. Elektromos és elektronikus berendezések hulladécai					
J. Rakománymaradványok ³⁴ (tengeri környezetre káros anyagok)					
K. Rakománymaradványok ³⁵ (tengeri környezetre nem káros anyagok)					
A MARPOL-egyezmény VI. melléklete – Levegőszennyezéssel kapcsolatos					
Ózonréteget lebontó anyagok és ilyen anyagokat tartalmazó felszerelések ³⁶					
Füstgáztisztítási maradékanyagok					

³³ Adja meg az érintett NLS megfelelő szállítási megnevezését

³⁴ Becsült érték is lehet; adja meg a száraz rakomány megfelelő szállítási megnevezését

³⁵ Becsült érték is lehet; adja meg a száraz rakomány megfelelő szállítási megnevezését

³⁶ A fedélzeten végzett szokásos karbantartási műveletekből származó

A MARPOL-egyezményben nem szereplő egyéb hulladék					
Passzívan kihalászott hulladék					

Megjegyzések

1. Ezek az adatok a kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzéshez és egyéb vizsgálati célokra is felhasználhatók.
2. Az űrlapot minden esetben ki kell tölteni, ha a hajó nem tartozik a(z) XXXX/XXXX/EU irányelv 9. cikkében meghatározott kivételek körébe.

3. MELLÉKLET

A HULLADÉKÁTVÉTELI ELISMERVÉNY SZABVÁNYOS FORMÁTUMA

A fogadólétesítmény üzemeltetőjének kijelölt képviselője átadja ezt az űrlapot azon hajó kapitányának, amely a(z) XXXX/XX/EU irányelv 7. cikkének megfelelően hulladékot adott le.

Ezt az űrlapot a MARPOL-egyezmény által előírt megfelelő olajnaplóval, rakomány-nyilvántartási könyvvel vagy hulladék-nyilvántartással együtt kell őrizni a hajó fedélzetén.

1. A FOGADÓLÉTESÍTMÉNYRE ÉS A KIKÖTŐRE VONATKOZÓ ADATOK

1.1.	Hely/terminál neve:
1.2.	A fogadólétesítmény üzemeltetője/üzemeltetői
1.3.	A hulladékkezelő létesítmény üzemeltetője/üzemeltetői – ha eltér az előzőtől:
1.4.	A hulladékleadás megkezdésének dátuma és ideje -tól/-től: -ig:

2. A HAJÓRA VONATKOZÓ ADATOK

2.1.	A hajó neve:	(2,5) Tulajdonos vagy üzemeltető:
2.2.	IMO-szám:	(2,6) Azonosító szám vagy betűjel: MMSI-szám:
2.3.	Bruttó tonnataralom:	(2,7) Lobogó szerinti állam:
2.4.	A hajó típusa: ☐ olajszállító tartályhajó ☐ vegianyag-szállító tartályhajó ☐ ömlesztettáru-szállító ☐ konténerszállító ☐ egyéb teherhajó ☐ személyszállító hajó ☐ ro-ro ☐ egyéb (jelölje meg)	

3. AZ ÁTVETT HULLADÉK TÍPUSA ÉS MENNYISÉGE³⁷

A MARPOL-egyezmény I. melléklete – Olaj	Mennyiség (m ³)		A MARPOL-egyezmény V. melléklete – Szemét	Mennyiség (m ³)
Olajos fenékvíz			A. Műanyagok	
Olajos szermaradványok (iszap)			B. Élelmiszer-hulladékok	
Olajos tartálymosó víz			C. Háztartási hulladék (pl. papírtérmékek, rongyok, üveg, fém, palackok, edények stb.)	
Szennyezett ballasztvíz			D. Főzőolaj	
Tartálytisztításból származó vízkő és iszap			E. Hulladék-égetőművi hamu	
Egyéb (jelölje meg)			F. Üzemeltetésből eredő hulladékok	

³⁷ SI: külön kategóriát javasol az „egyéb” hulladékok számára.

A MARPOL-egyezmény II. melléklete – NLS	Mennyiség (m ³)/Megnevezés ⁵		G. Állati tetem(ek)	
X kategóriájú anyag			H. Halászeszköz	
Y kategóriájú anyag			I. Elektromos és elektronikus berendezések hulladékai	
			J. Rakománymaradványok ⁶ (tengeri környezetre káros anyagok)	
			K. Rakománymaradványok (tengeri környezetre nem káros anyagok)	
			A MARPOL-egyezmény VI. melléklete – Levegőszennyezéssel kapcsolatos	Mennyiség (m ³)
Z kategóriájú anyag			Ózonréteget lebontó anyagok és ilyen anyagokat tartalmazó felszerelések	
OS – egyéb anyagok			Füstgáztisztítási maradékanyagok	
A MARPOL-egyezmény IV. melléklete – Szennyvíz	Mennyiség (m ³)		A MARPOL-egyezményben nem szereplő egyéb hulladék	Mennyiség (m ³)
			Passzívan kihalászott hulladék	

A kikötői befogadólétesítmény nevében megerősítem, hogy a fenti hulladékok/maradékanyagok leadásra kerültek.

Aláírás:Teljes név és bélyegző:

⁵ Adja meg az érintett NLS megfelelő szállítási megnevezését

⁶ Adja meg a száraz rakomány megfelelő szállítási megnevezését

4. MELLÉKLET

[...]

[...]

5. MELLÉKLET

Mentességi bizonyítvány

**A 9. CIKK SZERINTI MENTESSÉGI BIZONYÍTVÁNY A(Z) XXXX/XX/EU IRÁNYELV
6., 7. ÉS 8. CIKKÉBEN SZEREPLŐ KÖVETELMÉNYEKRE VONATKOZÓAN A(Z)
[ADJA MEG A TAGÁLLAM NEVÉT] TERÜLETÉN TALÁLHATÓ [ADJA MEG A KIKÖTŐ
NEVÉT] KIKÖTŐ(K)BEN¹**

A hajó neve Azonosító szám vagy betűjel Lobogó szerinti állam

[adja meg a hajó nevét] [adja meg az IMO-számot] [adja meg a lobogó szerinti állam nevét]

menetrend szerint közlekedő hajó, amely egy menetrendnek vagy egy előre meghatározott útvonalnak megfelelően gyakran és rendszeresen felkeresi a(z) [adja meg a tagállam nevét] területén található következő kikötő(ke)t:

[]

és az alábbi kikötőket legalább kéthetente meglátogatja:

[]

és megállapodást kötött a díj befizetésére és a hulladékok alábbi kikötőben vagy az alábbi kikötőben tevékenykedő harmadik félnél történő leadására vonatkozóan:

[]

ezért a(z) [adja meg az ország nemzeti jogszabályának vonatkozó cikkét] értelmében mentesül az alábbi követelmények alól:

- ☐ a hajókról származó hulladékok kötelező leadása,
- ☐ a hulladékok előzetes bejelentése, valamint
- ☐ a kötelező díj befizetése a következő kikötő(k)ben:

¹ A nem kívánt rész törlendő.

[...]

[]

Ez a bizonyítvány [*adja meg a dátumot*]-ig érvényes, kivéve ha e dátum előtt a bizonyítvány kiadásának jogalapjai megváltoznak.

Hely és dátum

.....
Név

Beosztás
