

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2019/883 IRÁNYELVE**(2019. április 17.)****a hajókról származó hulladékok leadására alkalmas kikötői befogadólétesítményekről, a 2010/65/EU irányelv módosításáról, valamint a 2000/59/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ⁽²⁾,

rendes jogalkotási eljárás keretében ⁽³⁾,

mivel:

- (1) Az Unió tengerpolitikájának célja a biztonság és a környezetvédelem magas szintjének biztosítása. Ez a nemzetközi egyezmények, kódexek és határozatok betartásával érhető el, fenntartva a hajózás szabadságát az Egyesült Nemzetek Szervezete Tengerjogi Egyezményében előírtak szerint.
- (2) Az Egyesült Nemzetek Szervezetének 14. fenntartható fejlesztési célja felhívja a figyelmet a tengerszennyezés, a tápanyagszennyezés, az erőforrások kimerülése és az éghajlatváltozás veszélyeire, amelyek mindegyikét elsősorban az emberi tevékenységek okozzák. Ezek a veszélyek további nyomást gyakorolnak a környezeti rendszerekre, például a biológiai sokféleségre és a természeti infrastruktúrára, miközben globális társadalmi-gazdasági problémákat okoznak, ideértve az egészségi, a biztonsági és a pénzügyi kockázatokat is. Az Uniónak azon kell dolgoznia, hogy megvédje a tengeri fajokat és támogassa azokat az embereket, akik az óceánoktól függenek, akár a foglalkoztatás, akár az erőforrások vagy a szabadidős tevékenységek tekintetében.
- (3) A hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (a továbbiakban: MARPOL-egyezmény) általános tilalmat rendel el a hajókról származó hulladékok tengerbe ürítésére vonatkozóan, ugyanakkor szabályozza azokat a feltételeket, amelyek teljesülése esetén bizonyos típusú hulladékok a tengeri környezetbe üríthetők. A MARPOL-egyezmény megköveteli a szerződő felektől, hogy megfelelő kikötői befogadólétesítményeket bocsássonak rendelkezésre.
- (4) Az Unió egy kikötő alapú megközelítés alkalmazásával, a 2000/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben ⁽⁴⁾ keresztül valósította meg a MARPOL-egyezmény egyes részeinek végrehajtását. A 2000/59/EK irányelv célja, hogy egyensúlyt teremtsen a tengeri szállítás zavartalan működése és a tengeri környezet védelme között.
- (5) 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.
- (6) A MARPOL-egyezmény VI. melléklete új hulladékkategóriákra, különösen a füstgáztisztító berendezésekből származó, iszapot és kondenzvizet egyaránt tartalmazó maradékanyagokra vonatkozó ürítési normákat vezetett be. Az említett hulladékkategóriákat be kell vonni ezen irányelv hatálya alá.

⁽¹⁾ HL C 283., 2018.8.10., 61. o.

⁽²⁾ HL C 461., 2018.12.21., 220. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 2019. március 13-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2019. április 9-i határozata.

⁽⁴⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2000/59/EK irányelve (2000. november 27.) a hajókon keletkező hulladék és a rakomány-maradványok fogadására alkalmas kikötői létesítményekről (HL L 332., 2000.12.28., 81. o.).

- (7) A tagállamoknak a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (a továbbiakban: IMO) keretében folytatniuk kell a nyílt rendszerű mosókból származó szennyvízkibocsátás környezeti hatásainak átfogó vizsgálatát, beleértve a lehetséges hatások elleni küzdelemre vonatkozó intézkedések kidolgozását is.
- (8) Ösztönözni kell a tagállamokat arra, hogy a 2000/60/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel ⁽⁵⁾ összhangban megfelelő intézkedéseket fogadjanak el, beleértve a felségvizeiken a nyílt rendszerű mosókból származó szennyvíz és bizonyos rakománymaradványok kibocsátásának a tilalmát is.
- (9) 2018. március 1-én az IMO elfogadta a kikötői befogadólétesítmények üzemeltetői és használói számára szóló, felülvizsgált konszolidált útmutatásokat (MEPC.1/834/Rev.1 sz. körlevél) (a továbbiakban: az IMO konszolidált útmutatások), amely többek között meghatározza a hulladékleadás bejelentésére és a kikötői befogadólétesítmények vélt megfelelési hiányosságainak bejelentésére szolgáló űrlap, valamint a hulladékvételi elismervények szabványos formátumát, továbbá a hulladékbefogadó létesítményekre vonatkozó bejelentésekre vonatkozó előírásokat.
- (10) A szabályozásokban bekövetkezett fenti változások ellenére továbbra is tapasztalható a hulladékok tengerbe ürítésének gyakorlata, ami jelentős környezeti, társadalmi és gazdasági költséggel jár. 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.
- (11) A 2000/59/EK irányelv hozzájárult ahhoz, hogy növekedjen a kikötői befogadólétesítményekbe leadott hulladékok mennyisége – mégpedig többek között azért, hogy az irányelv biztosítja az említett hajóknak az említett létesítmények költségeihez való hozzájárulását, függetlenül attól, hogy azok az említett létesítményeket ténylegesen használják-e –, ily módon pedig alapvető szerepet töltött be a tengerbe ürített hulladék mennyiségének csökkentésében, ahogyan arra az irányelvnek a „célravezető és hatásos szabályozás program” (a továbbiakban: REFIT-értékelés) keretében való értékelése is rámutatott.
- (12) A REFIT-értékelés ugyanakkor arra is rávilágított, hogy a MARPOL-egyezmény adta keret és a 2000/59/EK irányelv között fennálló következtetlenségek 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, a hulladékok kikötői befogadólétesítményekbe való kötelező leadása, valamint a menetrend szerint közlekedő hajókra vonatkozó mentesség. A REFIT-értékelés ezeknek a koncepcióknak a fokozottabb harmonizációját, illetve a MARPOL-egyezménnyel való teljes összhangját szorgalmazta a kikötőkre és a kikötőket használókra háruló szükségtelen adminisztratív terhek elkerülése érdekében.
- (13) A 2005/35/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek ⁽⁶⁾ a MARPOL-egyezményben a kibocsátási normákra vonatkozó rendelkezésekkel történő összehangolása érdekében a Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy célszerű-e az említett irányelvnek – elsősorban a hatályának kiterjesztése révén való – felülvizsgálata.
- (14) Az Unió tengerpolitikája egyik céljának a tengeri környezet magas szintű védelmének kell lennie, figyelembe véve az Unió tengeri területeinek sokféleségét is. E politikának a következő elveken kell alapulnia: megelőző intézkedéseket kell hozni, a tengeri környezetet ért károkat elsődlegesen azok forrásánál kell helyreállítani, és a szennyezőnek kell fizetnie.
- (15) Ez az irányelv elengedhetetlenül fontos ahhoz, hogy az alapvető környezetvédelmi jogszabályok és elvek alkalmazása kerüljenek a kikötőknek és a hajókról származó hulladékok kezelésének az összefüggésében. E tekintetben különösen a 2008/56/EK ⁽⁷⁾, valamint a 2008/98/EK ⁽⁸⁾ európai parlamenti és tanácsi irányelv számít lényeges eszköznek.
- (16) 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 a termékeik teljes életciklusa alatt felelnek azok környezeti hatásaiért. Ezek a kötelezettségek a hajókról származó hulladékok kezelésére is érvényesek.

⁽⁵⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2000/60/EK irányelve (2000. október 23.) a vízpolitika terén a közösségi fellépés kereteinek meghatározásáról (HL L 327., 2000.12.22., 1. o.).

⁽⁶⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2005/35/EK irányelve (2005. szeptember 7.) a hajók által okozott szennyezésről és a szennyezéssel elkövetett jogsértésekre alkalmazandó, büntetőjogi szankciókat is magukban foglaló szankciók bevezetéséről (HL L 255., 2005.9.30., 11. o.).

⁽⁷⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2008/56/EK irányelve (2008. június 17.) a tengeri környezetvédelmi politika területén a közösségi fellépés kereteinek meghatározásáról (a tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelv) (HL L 164., 2008.6.25., 19. o.).

⁽⁸⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2008/98/EK irányelve (2008. november 19.) a hulladékokról és egyes irányelvek hatályon kívül helyezéséről (HL L 312., 2008.11.22., 3. o.).

- (17) Szükség van a hajókról származó hulladékok, - beleértve az elhagyott halászeszközöket – külön gyűjtésére egyrészt annak érdekében, hogy a hulladékgazdálkodási lánc alsóbb szakaszaiban lehetővé váljon ezek újrafelhasználásra vagy újrafeldolgozásra való előkészítés céljából történő további hasznosítása, másrészt pedig annak megakadályozása érdekében, hogy kárt okozzanak a tengeri állat- és növényvilágban vagy a tengeri környezetben. A hajók fedélzetén a hulladékot gyakran a nemzetközi normáknak és szabványoknak megfelelően külön gyűjtik, az uniós jognak pedig biztosítania kell, hogy a hulladékok fedélzeti elkülönítésére tett erőfeszítéseket ne ássa alá az, hogy a parton nincs megoldva az elkülönített gyűjtés.
- (18) Az Unióban minden évben jelentős mennyiségű műanyag kerül a tengerekbe és az óceánokba. Bár a tengeri területek többségében 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 hulladékot – beleértve a műanyagokat és az elhagyott halászeszközöket is – közvetlenül a tengerbe ürítik.
- (19) A 2008/98/EK irányelv felszólítja a tagállamokat arra, hogy törekedjenek a tengeri hulladék keletkezésének megállítására az Egyesült Nemzetek Szervezete azon fenntartható fejlődési céljához való hozzájárulásként, amelynek értelmében a tengerszennyezés minden fajtáját meg kell előzni, illetve jelentős mértékben csökkenteni kell.
- (20) „Az anyagkörforgás megvalósítása – a körforgásos gazdaságra vonatkozó uniós cselekvési terv” című, 2015. december 2-i közleményében a Bizottság megállapította, hogy a 2000/59/EK irányelv e tekintetben különleges szerepet tölt be azáltal, hogy biztosítja a hulladék fogadására alkalmas megfelelő létesítmények rendelkezésre állását, valamint elrendeli a megfelelő szintű ösztönzők meglétét és a hulladékok parti létesítményekbe való leadásának ellenőrzését.
- (21) A tengeri létesítmények jelentik a tengeri hulladék egyik tengeri forrását. A tagállamoknak ezért adott esetben intézkedéseket kell elfogadniuk a lobogójuk alatt működő vagy a tagállamok vizein üzemelő tengeri létesítményekről származó hulladékok leadására vagy mindkettőre vonatkozóan, továbbá biztosítaniuk kell a tengeri létesítmények tekintetében a MARPOL-egyezményben meghatározott szigorú kibocsátási normáknak való megfelelést.
- (22) A folyókból érkező hulladék, azon belül különösen a műanyag hulladék alkotja a tengeri hulladék jelentős részét, ami a belvízi hajókról származó hulladékokat is magában foglalja. E hajókra ezért a kibocsátás és a hulladék leadása tekintetében szigorú normáknak kell vonatkozniuk. Jelenleg e szabályokat az érintett folyami bizottság határozza meg. A belvízi kikötők azonban a hulladékokról szóló uniós jog hatálya alá tartoznak. Folytatandó az uniós belvízi utakra vonatkozó jogszabályi keret harmonizációjára irányuló erőfeszítéseket, a Bizottság felkérést kap arra, hogy vizsgálja meg a belvízi hajókra alkalmazandó kibocsátási és hulladékleadási normák uniós rendszere bevezetésének lehetőségeit, figyelembe véve a Rajnán vagy más belvízi hajóutakon a hajózás által létrehozott hulladék gyűjtéséről, tárolásáról és átvételéről szóló, 1996. szeptember 9-i egyezmény (CDNI) rendelkezéseit.
- (23) Az 1224/2009/EK tanácsi rendelet⁽⁹⁾ előírja, hogy az uniós halászhajóknak rendelkezniük kell az elveszített eszközök kiemeléséhez szükséges felszereléssel. Eszközök elvesztése esetén a hajó parancsnokának a lehető leghamarabb kísérletet kell tennie azok kiemelésére. Amennyiben az elveszett eszközök kiemelése nem lehetséges, a halászhajó parancsnokának 24 órán belül értesítenie kell a lobogó szerinti tagállam hatóságait. A lobogó szerinti tagállamnak ezt követően értesítenie kell a parti állam illetékes hatóságát. Az értesítésnek tartalmaznia kell a halászhajó külső azonosító számát és nevét, az elveszített eszköz típusát és elvesztésének helyét, valamint az eszköz kiemelése céljából tett intézkedéseket. A 12 méternél kisebb halászhajók mentesíthetők e követelmény alól. Az 1224/2009/EK tanácsi rendelet módosítására irányuló európai parlamenti és tanácsi rendeletre vonatkozó javaslat értelmében a halászhajóknak elektronikus halászati napló útján kell jelentést tenniük, a tagállamoknak pedig össze kell gyűjteniük és rögzíteniük kell az elveszített eszközre vonatkozó információkat, és kérés esetén közölniük kell ezeket az információkat a Bizottsággal. A passzívan kihalászott hulladékokról ezen irányelvvel összhangban összegyűjtött és a hulladékvédelmi elismervényekben rendelkezésre álló információkat is lehet ilyen módon jelenteni.
- (24) Az IMO által 2004. február 13-án elfogadott és 2017. szeptember 8-án hatályba lépett, a hajók ballasztvizének és az üledékeknek az ellenőrzéséről és kezeléséről szóló nemzetközi egyezményrel összhangban minden hajónak az IMO-normáknak megfelelő ballasztvízkezelési eljárásokat kell végeznie, a ballasztvíz-tartályok tisztítására és javítására kijelölt kikötőknek és termináloknak pedig megfelelő létesítményekkel kell rendelkezniük az üledék befogadására.

⁽⁹⁾ A Tanács 1224/2009/EK rendelete (2009. november 20.) a közös halászati politika szabályainak betartását biztosító uniós ellenőrző rendszer létrehozásáról, a 847/96/EK, a 2371/2002/EK, a 811/2004/EK, a 768/2005/EK, a 2115/2005/EK, a 2166/2005/EK, a 388/2006/EK, az 509/2007/EK, a 676/2007/EK, az 1098/2007/EK, az 1300/2008/EK és az 1342/2008/EK rendelet módosításáról, valamint a 2847/93/EKG, az 1627/94/EK és az 1966/2006/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 343., 2009.12.22., 1. o.).

- (25) Egy kikötői befogadólétesítmény akkor tekinthető megfelelőnek, ha képes a kikötőt általában használó hajók igényeinek kielégítésére, anélkül hogy indokolatlanul feltartóztatná azokat, ahogyan azt az IMO konszolidált irány mutatóban, valamint a kikötői hulladékbefogadó létesítmények megfelelőségének biztosításáról szóló IMO-iránymutatásokban (MEPC.83(44) sz. határozat) 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 jognak megfelelően történik-e. Bizonyos esetekben nehéznek bizonyulhat annak felmérése, hogy egy, az Unió területén kívül található kikötői befogadólétesítmény megfelel-e az ilyen normának.
- (26) Az 1069/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽¹⁰⁾ 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 olyan hulladékokat is, amelyek a fedélzetten esetlegesen állati melléktermékekkel kerültek kapcsolatba. Annak érdekében, hogy ez a követelmény ne korlátozza a hajókról származó hulladékok újrafelhasználásra vagy újrafeldolgozásra való előkészítését, az IMO konszolidált iránymutatással összhangban erőfeszítéseket kell tenni a hulladék jobb elkülönítése érdekében, hogy a hulladék, így például a csomagolási hulladék esetleges szennyeződése elkerülhető legyen.
- (27) Az 1069/2009/EK rendeletben meghatározottak értelmében, együtt értelmezve azokat a 142/2011/EU bizottsági rendelettel ⁽¹¹⁾, a az Unión belüli utak nem minősülnek nemzetközi viszonylatban működő közlekedésnek, és az ilyen utakról származó étkezési hulladékot nem szükséges elégetni. A nemzetközi tengerészeti jogszabályok (MARPOL-egyezmény és az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény (SOLAS)) értelmében azonban az ilyen Unión belüli utak is nemzetközi utaknak minősülnek. Az uniós jog következetességének biztosítása érdekében ezen irányelvben az 1069/2009/EK rendelet fogalom meghatározásait a 142/2011/EU bizottsági rendelettel együtt értelmezve kell követni a nemzetközi utakból származó étkezési hulladék körének és kezelésének meghatározása során.
- (28) A kikötői befogadólétesítmények megfelelőségének biztosítása érdekében az összes érintett féllel folytatott konzultáció alapján ki kell dolgozni és végre kell hajtani a hulladék befogadására és kezelésére vonatkozó tervet, illetve a már meglévő tervet felül kell vizsgálni. Gyakorlati és szervezési okokból az egyazon földrajzi régióban található szomszédos kikötők közös tervet dolgozhatnak ki, amely a terv által érintett kikötőkben rendelkezésre álló összes befogadólétesítményre kiterjed, miközben közös adminisztratív keretet biztosít.
- (29) Nagy kihívást jelenthet a hulladék befogadására és kezelésére vonatkozó tervek elfogadása és nyomon követése a kis méretű nem kereskedelmi kikötőkre, így például a horgonyzóterületekre és jachtkikötőkre vonatkozóan, amelyek kizárólag kedvtelési célú vízi járművek alacsony forgalmát bonyolítják, illetve amelyek csak az év egy részében vannak használatban. Az ilyen kis méretű kikötőkből származó hulladékot általában a települési hulladékgazdálkodási rendszer kezeli a 2008/98/EK irányelvben foglalt elvekkel összhangban. A helyi hatóságok túltelhelésének elkerülése és az ilyen kis méretű kikötők hulladékgazdálkodásának elősegítése érdekében elegendőnek kell lennie, ha az ilyen kikötőkből származó hulladék bekerül a települési hulladék-áramba és ennek megfelelően kezelik, továbbá ha a kikötő a felhasználói számára elérhetővé teszi a hulladék befogadására vonatkozó információkat, valamint ha a mentességet élvező kikötők bejelentésre kerülnek az elektronikus rendszerben, lehetővé téve ezáltal azok minimális szintű felügyeletét.
- (30) A tengeri hulladék problémájának hatékony kezelése érdekében alapvető fontosságú a hulladékok, különösen a MARPOL-egyezmény V. melléklete (a továbbiakban: a MARPOL-egyezmény V. melléklete) szerinti hulladékok kikötői befogadólétesítményekbe való leadását célzó megfelelő szintű ösztönzők megléte. Mindez egy költségmegtérülési rendszerrel érhető el, amely egy közvetett díj alkalmazását írja elő. Az említett közvetett díjat attól függetlenül kell megfizetni, hogy sor kerül-e hulladékleadásra, és jogot kell biztosítani a hulladék leadására bármilyen további közvetlen díj megfizetése nélkül. Tekintettel a tengeri hulladék problémájához való hozzájárulásukra, a halászati és a szabadidős ágazatokat szintén be kell vonni a rendszerbe. Mindazonáltal, amennyiben egy hajó rendkívüli mennyiségű, a MARPOL-egyezmény V. melléklete 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 befogadásával kapcsolatos költségek ne okozzanak aránytalan terheket a kikötő költségmegtérülési rendszere számára. Ez a helyzet akkor is fennállhat, amikor az e célra kijelölt bejelentett tárolókapacitás túlzott vagy észszerűtlen mértékű.

⁽¹⁰⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1069/2009/EK rendelete (2009. október 21.) 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 (állati melléktermékekre vonatkozó rendelet) (HL L 300., 2009.11.14., 1. o.).

⁽¹¹⁾ A Bizottság 142/2011/EU rendelete (2011. február 25.) a nem emberi fogyasztásra szánt állati melléktermékekre és a belőlük származó termékekre vonatkozó egészségügyi szabályok megállapításáról szóló 1069/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet végrehajtásáról, valamint a 97/78/EK tanácsi irányelvnek az egyes minták és tételek határon történő állat-egészségügyi ellenőrzése alóli, az irányelv szerinti mentesítése tekintetében történő végrehajtásáról (HL L 054., 2011.2.26., 1. o.).

- (31) Egyes tagállamok rendszereket alakítottak ki a már nem használt halászeszközök és a parton passzívan kihalászott hulladékok gyűjtésével és kezelésével kapcsolatos költségek alternatív finanszírozására, a „hulladékhalászati rendszereket” is beleértve. Üdvözölni kell az ilyen a kezdeményezéseket, a tagállamokat pedig ösztönözni kell arra, hogy az ezen irányelvvel összhangban létrehozott költségmegtérülési rendszereket hulladékhalászati rendszerekkel egészítsék ki, fedezve ezzel a passzívan kihalászott hulladékokkal kapcsolatos költségeket. Az említett költségmegtérülési rendszereket úgy kell kialakítani, hogy a MARPOL-egyezmény V. melléklete szerinti – a rakománymaradványoktól eltérő – 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 meglévő rendszerekben.
- (32) A Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskör keretében a MARPOL-egyezmény V. melléklete végrehajtására vonatkozó IMO-iránymutatásokkal és a Nemzetközi Szabványügyi Szervezet által létrehozott szabványokkal összhangban kidolgozandó bizonyos kritériumok alapján a hajók által fizetendő díjakat csökkenteni kell azon hajók esetében, amelyeket úgy terveztek, szereltek fel, illetve üzemeltetnek, hogy minél kisebb mennyiségű hulladékot termeljenek. A hulladék mennyiségének csökkentése és a hatékony újrafeldolgozása elsősorban a hulladékoknak az említett iránymutatásokkal és szabványokkal összhangban történő eredményes fedélzeti elkülönítésével valósítható meg.
- (33) A rövid távú tengeri fuvarozás, amelyre a kereskedelmi tevékenység típusa miatt gyakori kikötések jellemzők, a kikötői befogadólétesítményekben való hulladékleadásra vonatkozó jelenlegi szabályozás értelmében 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 az általuk lebonyolított forgalom típusa alapján a hajókkal csökkentett díjat kell megfizettetni.
- (34) A rakomány terminálba való kirakodását követően az esetlegesen 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 kikötői befogadólétesítmény használójának kell megfizetnie, az érintett felek közötti szerződéses megállapodás vagy más helyi megállapodás rendelkezései szerint. A rakománymaradványoknak magukban foglalják 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.
- (35) A tagállamoknak esetleg megfelelő pénzügyi ösztönzők bevezetése útján ösztönözniük kell a magas viszkozitású, vízfelszínen maradó perzisztens anyagokat is tartalmazó, tartálymosásból származó maradékanyagok leadását.
- (36) Az (EU) 2017/352 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽¹²⁾ 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 panaszeljárások 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 kialakítását és működését, valamint a költség-szerkezet átláthatóságát illetően.
- (37) A hulladékleadás ösztönzése mellett kiemelkedően fontos a leadási kötelezettség hatékony betartatása, amelynek tekintetében kockázatalapú megközelítést kell alkalmazni, ennek céljára pedig létre kell hozni egy uniós kockázatalapú kiválasztási mechanizmust.
- (38) A kötelező leadási kötelezettség hatékony betartatásának egyik fő akadályát az jelentette, hogy a tagállamok eltérő módon értelmezték és hajtották végre az elegendő tárolókapacitás szerinti mentességet. Annak érdekében, hogy e mentesség alkalmazása ne ássa alá ezen irányelv elsődleges célkitűzését, további rendelkezésekre van szükség, különösen a kikötés céljából igénybe veendő következő kikötő tekintetében, az elegendő tárolókapacitást 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.

⁽¹²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2017/352 rendelete (2017. február 15.) a kikötői szolgáltatások nyújtását és a kikötők pénzügyi átláthatóságára vonatkozó közös szabályokat biztosító keretrendszer létrehozásáról (HL L 57., 2017.3.3., 1. o.).

- (39) Szükség van a kikötőket gyakran és rendszeresen felkereső, menetrend szerint közlekedő hajókra vonatkozó mentességi rendszer további összehangolására, különösen az alkalmazott kifejezéseket és a mentességek irányadó feltételeit illetően. 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.
- (40) 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 2002/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel⁽¹³⁾ létrehozott uniós tengeri információcsera-rendszer (a továbbiakban: SafeSeaNet) és a 2009/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel⁽¹⁴⁾ létrehozott ellenőrzési adatbázis (a továbbiakban: THETIS) alapján folytatni kell annak üzemeltetését. Az ilyen rendszernek tartalmaznia kell továbbá a különböző kikötőkben rendelkezésre álló kikötői befogadólétesítményekre vonatkozó információkat.
- (41) A 2010/65/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁵⁾ az elektronikus úton történő információtovábbítás általánosabbá tételével és a nyilatkozattételi követelmények egyszerűsítésével egyszerűsíti és harmonizálja a tengeri közlekedésre vonatkozó adminisztratív eljárásokat. A Tanács 2017. június 8-i következtetésében jóváhagyott, az uniós tengeri szállítási politika prioritásai 2020-ig című valletai nyilatkozat aláírói felkérték az 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. A Bizottság 2018. május 17-én benyújtotta az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az európai egyablakos tengerügyi ügyintézési környezet létrehozásáról és a 2010/65/EU irányelv hatályaon kívül helyezéséről szóló javaslatot.
- (42) 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 rendszerben (a továbbiakban: GISIS) létrehozta a kikötői befogadólétesítmények adatbázisát.
- (43) Az IMO konszolidált iránymutatásban az IMO rendelkezik a kikötői befogadólétesítmények vélt megfelelési hiányosságainak bejelentéséről. Ezen eljárás keretében a hajók a lobogó szerinti állam hatóságainak jelenteniük kell 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, válaszárol pedig tájékoztatnia kell az IMO-t és a bejelentést tevő, lobogó szerinti államot. A feltételezett hiányosságokra vonatkozó információknak az ezen irányelvben előírt tájékoztatási, nyomonkövetési és végrehajtási rendszerben való közvetlen rögzítése lehetővé tenné az információknak a GISIS rendszerbe való továbbítását, mentesítve ezzel a tagállamokat mint lobogó szerinti és mint kikötő szerinti államokat azon kötelezettség alól, hogy tájékoztassák az IMO-t.
- (44) 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 alcsoprot az intézményközi tárgyalások elindítására tekintettel 2017 decemberében felfüggesztette munkáját. Mivel az említett alcsoprot értékes útmutatással 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.
- (45) Fontos, hogy a tagállamok által megállapított szankciókat megfelelően végrehajtsák, és azok hatékonyak, arányosak és visszatartó erejűek legyenek.
- (46) A kikötői befogadólétesítményekben dolgozó kikötői személyzet számára biztosított megfelelő munkakörülmények kiemelt jelentőséggel bírnak egy olyan biztonságos, hatékony és társadalmilag felelős tengerhajózási ágazat megteremtése szempontjából, amely képes szakképzett munkaerőt vonzani az ágazatba, és egész Európában egyenlő versenyfeltételeket biztosítani. A személyzet alap-, illetve rendszeres továbbképzése alapvető fontosságú a szolgáltatások minőségének és a dolgozók védelmének a biztosításához. A kikötői hatóságoknak és a kikötői befogadólétesítményekért felelős hatóságoknak gondoskodniuk kell arról, hogy a személyzet minden tagja megkapja a munkájához lényeges ismeretek megszerzéséhez szükséges képzést, különös tekintettel a veszélyes anyagok kezelésével kapcsolatos egészségügyi és biztonsági szempontokra, valamint arról is, hogy a technológiai innováció jelentette kihívásoknak való megfelelés érdekében rendszeresen frissüljenek a képzési követelmények.

⁽¹³⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2002/59/EK irányelve (2002. június 27.) a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról és a 93/75/EGK irányelv hatályaon kívül helyezéséről (HL L 208., 2002.8.5., 10. o.).

⁽¹⁴⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2009/16/EK irányelve (2009. április 23.) a kikötő szerinti illetékes állam általi ellenőrzésről (HL L 131., 2009.5.28., 57. o.).

⁽¹⁵⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2010/65/EU irányelve (2010. október 20.) a tagállamok kikötőibe érkező vagy onnan induló hajókra vonatkozó nyilatkozattételi követelményekről és a 2002/6/EK irányelv hatályaon kívül helyezéséről (HL L 283., 2010.10.29., 1. o.).

- (47) A 2000/59/EK irányelv végrehajtására vonatkozóan a Bizottságra ruházott hatáskört az Európai Unió működéséről szóló szerződéssel (EUMSZ) összhangban aktualizálni kell.
- (48) A Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a következők tekintetében: ezen irányelv mellékleteinek és a nemzetközi eszközökre való hivatkozásoknak az olyan mértékű módosítása, amely biztosítja azok uniós joggal való összhangját vagy a nemzetközi szintű, különösen az IMO-szintű fejlemények figyelembevételét; ezen irányelv mellékleteinek szükség esetén történő módosítása az általuk létrehozott végrehajtási és nyomonkövetési intézkedések javítása érdekében, különösen a hulladékok hatékony bejelentésének és leadásának, valamint a mentességek megfelelő alkalmazásának biztosítása vonatkozásában; valamint ezen irányelv módosítása rendkívüli körülmények fennállása esetén, amennyiben a Bizottság által végzett megfelelő elemzés ezt kellően indokolja, valamint a tengeri környezetet érintő súlyos és elfogadhatatlan mértékű veszély elkerülése érdekében az ilyen veszély elkerüléséhez szükséges mértékben annak érdekében, hogy szükség esetén megelőzhető legyen az említett nemzetközi eszközökön végrehajtott változtatások ezen irányelv vonatkozásában való alkalmazása. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és arról, hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak⁽¹⁶⁾ 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.
- (49) A Bizottságra végrehajtási hatáskört kell ruházni a következők érdekében: a kijelölt elegendő tárolókapacitás kiszámítására vonatkozó módszerek meghatározása; a hajók részére csökkentett hulladékdíjak biztosítása céljából annak elismerésére vonatkozó közös kritériumok kidolgozása, hogy egy adott hajó a kialakításából, felszereléséből és működéséből adódóan bizonyítható módon kisebb mennyiségű hulladékot termel, valamint fenntartható és környezetbarát hulladékgazdálkodást végez; a passzívan kihalászott hulladékok mennyiségére vonatkozó nyomonkövetési adatoknak, valamint a jelentéstétel formátumának a meghatározása; az uniós kockázatalapú kiválasztási mechanizmus részletes elemeinek a meghatározása. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek⁽¹⁷⁾ megfelelően kell gyakorolni.
- (50) 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 szubszidiaritási elvnek megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (51) Az Uniót a kikötők szintjén regionális sokszínűség jellemzi, ahogy arra a Bizottság által elvégzett területi hatásvizsgálat is rámutatott. A kikötők földrajzi elhelyezkedés, méret, igazgatási felépítés és tulajdonosi szerkezet szerint eltérőek, és az oda általában befutó hajók jellemzik őket. Emellett a hulladékgazdálkodási rendszerek az önkormányzati szinten és a lejjebb elhelyezkedő hulladékgazdálkodási infrastruktúrában tapasztalható különbségeket tükrözik.
- (52) Az EUMSZ 349. cikke előírja az Unió legkülső régiói – nevezetesen Guadeloupe, Francia Guyana, Martinique, Mayotte, Réunion, Saint-Martin, az Azori-szigetek, Madeira és a Kanári-szigetek – különleges jellemzőinek a figyelembevételét. A kikötői befogadólétesítmények megfelelőségének és rendelkezésre állásának biztosítása érdekében helyénvaló lehet, hogy a tagállamok – az EUMSZ 349. cikkében említett állandó hátrányok hatásainak kezelése érdekében – regionális működési támogatást bocsássanak a kikötői befogadólétesítmények üzemeltetői vagy a kikötői hatóságok rendelkezésére az említett uniós régiókban. A tagállamok által ezzel összefüggésben rendelkezésre bocsátott regionális működési támogatás mentesül az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében megállapított értesítési kötelezettség alól, ha a támogatás az odaítélés időpontjában megfelel a 994/98/EK tanácsi rendelet⁽¹⁸⁾ alapján elfogadott 651/2014/EU bizottsági rendeletben⁽¹⁹⁾ megállapított feltételeknek.
- (53) A 2000/59/EK irányelvet ezért hatályon kívül kell helyezni,

⁽¹⁶⁾ HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

⁽¹⁷⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

⁽¹⁸⁾ A Tanács 994/98/EK rendelete (1998. május 7.) az Európai Közösséget létrehozó szerződés 92. és 93. cikkének a horizontális állami támogatások bizonyos fajtáira történő alkalmazásáról (HL L 142., 1998.5.14., 1. o.).

⁽¹⁹⁾ A Bizottság 651/2014/EU rendelete (2014. június 17.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. és 108. cikke alkalmazásában bizonyos támogatási kategóriáknak a belső piaccal összeegyeztethetőségéről (HL L 187., 2014.6.26., 1. o.).

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. s z a k a s z

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 az olyan megfelelő kikötői befogadólétesítmények hozzáférhetőségének és használatának javítása révén, ahová a hulladékokat le lehet adni.

2. cikk

Fogalommeghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában:

1. „hajó”: bármilyen típusú tengerjáró hajó, amely tengeri környezetben üzemel, beleértve a halászhajókat, a kedvtelési célú vízi járműveket, a szárnyashajókat, a légpárnás járműveket, a tengeralattjárókat és az úszó munkagépeket;
2. „MARPOL-egyezmény”: a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény naprakész változata;
3. „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;
4. „passzívan kihalászott hulladék”: a halászati műveletek során a hálóba került hulladék;
5. „rakománymaradványok”: a hajó fedélzetén lévő rakomány maradványa, amely a be- és kirakodást követően a fedélzeten, illetve a raktérben vagy a tárolótartályban marad, beleértve a be- és kirakodási többletet, valamint a kiömlő anyagokat is, függetlenül attól, hogy nedves vagy száraz állapotúak, vagy a mosóvízben találhatóak, de nem ideértve a rakományból származó olyan port, amely seprést követően a fedélzeten marad, illetve a hajó külső felületeire lerakódott port;
6. „kikötői befogadólétesítmény”: minden olyan rögzített, úszó vagy mozgatható létesítmény, amely alkalmas a hajókról származó hulladék szolgáltatás keretében való befogadására;
7. „halászhajó”: halak vagy más tengeri élőlények fogására kereskedelmi céllal használt vagy ahhoz felszerelt hajó;
8. „kedvtelési célú vízi jármű”: bármilyen típusú, legalább 2,5 méter teljes hosszúságú, sportolásra vagy szabadidős célokra használt, kereskedelmi tevékenységet nem folytató hajó, a meghajtási módjától függetlenül;
9. „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;
10. „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;

11. „menetrend szerinti közlekedés”: az indulási és érkezési időpontok közzétett vagy megtervezett listájának alapján történő közlekedés meghatározott kikötők között, vagy olyan ismétlődő áthaladás, amely felismerhető menetrendnek minősül;
12. „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. „kikötő gyakori felkeresése”: valamely hajónak ugyanazon kikötőbe való behajózása legalább kétheti rendszerességgel;
14. „GISIS”: az IMO által létrehozott globális integrált hajózási információs rendszer;
15. „kezelés”: hasznosítási és ártalmatlanítási műveletek, amelyek magukban foglalják a hasznosítást és az ártalmatlanítást megelőző előkészítést is;
16. „közvetett díj”: a kikötői befogadólétesítmény szolgáltatásaiért attól függetlenül megfizetendő díj, hogy a hajó ténylegesen lead-e hulladékot.

A 3. pontban említett „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 olyan hajó, amely valamely tagállam kikötőjében kiköt vagy ott üzemel, függetlenül attól, hogy milyen lobogó alatt közlekedik, kivéve az (EU) 2017/352 rendelet 1. cikkének (2) bekezdése szerinti kikötői szolgáltatások nyújtásában részt vevő hajókat, valamint a valamely állam tulajdonában lévő vagy általa üzemeltetett olyan hadihajókat, haditengerészeti kisegítő és egyéb hajókat, amelyek az adott időpontban kizárólag kormányzati, és nem kereskedelmi jellegű feladatot látnak el;

b) a tagállamok valamennyi olyan kikötője, amelyet általában az a) pont hatálya alá tartozó hajók keresnek fel.

Ezen irányelv alkalmazása keretében, a hajók szükségtelen feltartóztatásának elkerülése érdekében a tagállamok úgy dönthetnek, hogy a 6., a 7. és a 8. cikk alkalmazása tekintetében a horgonyzási terület nem képezi a kikötők részét.

(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, az e bekezdés harmadik albekezdésében előírt kötelezettség kivételével eltérhetnek ezen irányelv rendelkezéseitől.

Azok a tagállamok, amelyek nem rendelkeznek olyan kikötővel, amely ezen irányelv hatálya alá tartozik, eltérhetnek ezen irányelvtől azokról a rendelkezéseiktől, amelyek kizárólag a kikötőkre vonatkoznak.

Azok a tagállamok, amelyek alkalmazni kívánják az e bekezdésben meghatározott eltérést, 2021. június 28-ig értesítik a Bizottságot arról, hogy teljesülnek-e a vonatkozó 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. s z a k a s z

Megfelelő kikötői befogadólétesítmények rendelkezésre állásának biztosítása

4. cikk

Kikötői befogadólétesítmények

- (1) A tagállamok a hajók szükségtelen feltartóztatása nélkül biztosítják a kikötőket 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:
 - i. a kikötő felhasználóinak üzemeltetési igényeire;
 - ii. a kikötő méretére és földrajzi elhelyezkedésére;
 - iii. a kikötőbe befutó hajók típusára; és
 - iv. a 9. cikkben meghatározott mentességekre;
 - b) a kikötői befogadólétesítmények használatára vonatkozó alakiságok és gyakorlati szabályok egyszerűek és gyorsan elvégezhetőek legyenek a hajók szükségtelen feltartóztatásának elkerülése érdekében;
 - c) a leadásért felszámított díj ne tartsa vissza a hajókat a kikötői befogadólétesítmények igénybevételétől; és
 - d) a kikötői befogadólétesítmények lehetővé tegyék a hajókról származó hulladékkal való környezetbarát gazdálkodást, a 2008/98/EK irányelvvel és a hulladékokról szóló egyéb vonatkozó uniós és nemzeti joggal összhangban.

Az első albekezdés d) pontjának alkalmazásában a tagállamok biztosítják a hajókról származó hulladéknak az újra-felhasználás és az újrafeldolgozás megkönnyítése érdekében történő elkülönített gyűjtését a kikötőkben, ahogyan azt a hulladékokról szóló uniós jog, különösen a 2006/66/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽²⁰⁾, a 2008/98/EK irányelv és a 2012/19/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽²¹⁾ megkövetelik. E folyamat megkönnyítése érdekében a kikötői befogadólétesítmények a MARPOL-egyezményben meghatározott hulladékkategóriák alapján gyűjthetik az elkülönített hulladékfrakciókat, az egyezmény iránymutatásainak figyelembevételével.

Az első albekezdés d) pontját 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 bejelentsek 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.

- (4) A személyek és a környezet veszélyeztetésének elkerülése érdekében a kikötői hatóságoknak – vagy ezek hiányában az illetékes hatóságoknak – gondoskodniuk kell arról, hogy az ezen irányelv hatálya alá tartozó kikötőkben a hulladék-leadási és -befogadási műveletek megfelelő biztonsági óvintézkedések mellett történjenek.

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

⁽²⁰⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2006/66/EK irányelve (2006. szeptember 6.) 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.).

⁽²¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2012/19/EU irányelve (2012. július 4.) az elektromos és elektronikus berendezések hulladékairól (HL L 197., 2012.7.24., 38. o.).

5. cikk

A hulladék befogadására és kezelésére vonatkozó tervek

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

A hulladék befogadására és kezelésére vonatkozó tervek kidolgozására vonatkozó részletes követelményeket az 1. melléklet határozza meg.

(2) A tagállamok biztosítják, hogy a hulladékgazdálkodási terveken szereplő, a megfelelő kikötői befogadólétesítmények kikötőkben való rendelkezésre állásáról, illetve a kapcsolódó költségek szerkezetéről szóló alábbi információk egyértelműen ismertetve legyenek a hajók üzemeltetőivel, könnyen és nyilvánosan elérhetőek legyenek a kikötő helye szerinti tagállam hivatalos nyelvén, illetve adott esetben egy nemzetközileg használt nyelven:

- a) a kikötői befogadólétesítmények elhelyezkedése az egyes kikötőhelyekhez képest, valamint adott esetben a nyitvatartási idejük;
- 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;
- e) a költségmegtérülési rendszer leírása, beleértve adott esetben a hulladékgazdálkodási rendszereknek és pénzalapoknak a leírását, összhangban a 4. mellékletben említettekkel.

Az e bekezdés első albekezdésében említett információkat elektronikus úton is elérhetővé kell tenni és naprakészen kell tartani a tájékoztatási, nyomonkövetési és végrehajtási rendszernek a 13. cikkben említett részében.

(3) Amennyiben ez a hatékonyság érdekében indokolt, a hulladék befogadására és kezelésére vonatkozó tervet az ugyanabba a földrajzi 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 befogadólétesítmények 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 öt évente, valamint a kikötő működésében bekövetkező jelentős változások követően újbóli jóváhagyásra kerüljön sor. Az említett változások magukban foglalhatják a kikötő forgalmában beálló szerkezeti változásokat, az új infrastruktúrák létrehozását, a kikötői befogadólétesítmények 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 első albekezdésben említett öt éves időtartam alatt nem történik jelentős változás, az újbóli jóváhagyás a meglévő tervek validálásával is történhet.

(5) Az olyan, kis méretű, nem kereskedelmi kikötők, amelyeket kizárólag a kedvtelési célú vízi járművek alacsony vagy ritka forgalma jellemez, mentesíthetők az (1)-(4) bekezdés hatálya alól, ha a kikötői befogadólétesítményeiket integrálják a település által vagy annak megbízásából működtetett hulladékgazdálkodási rendszerbe, és ha a kikötő helye szerinti tagállam biztosítja a hulladékgazdálkodási rendszerre vonatkozó információk elérhetőségét az adott kikötőt használók számára.

Azok a tagállamok, ahol az ilyen kikötők találhatók, e kikötők nevét és helyét elektronikus úton feltüntetik a tájékoztatási, nyomonkövetési és végrehajtási rendszernek a 13. cikkben említett részében.

3. s z a k a s z

A hajókról származó hulladék leadása

6. cikk

Előzetes hulladékbejelentés

(1) A 2002/59/EK irányelv hatálya alá eső, az Unió egyik kikötőjébe tartó hajó üzemeltetőjének, ügynökének vagy parancsnokának valóságában és pontosan ki kell töltenie az ezen irányelv 2. mellékletében szereplő űrlapot (a továbbiakban: előzetes hulladékbejelentés), és az abban szereplő 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;
- 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 előzetes hulladékbejelentésből származó információkat a 2002/59/EK és a 2010/65/EU irányelvvel összhangban elektronikus úton továbbítani kell az ezen irányelv 13. cikkében említett rendszer tájékoztatási, nyomkövetési és végrehajtási részébe.

(3) Az előzetes hulladékbejelentés származó 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 e cikkel összhangban bejelentett információk késedelem nélküli vizsgálatát és megosztását az illetékes végrehajtó hatóságokkal.

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) Leadáskor a hulladékok leadása szerinti kikötő befogadólétesítménye üzemeltetőjének vagy hatóságának valóságában és pontosan ki kell töltenie a 3. mellékletben foglalt űrlapot (a továbbiakban: hulladékvételi elismervény), és indokolatlan késedelem nélkül ki kell állítania a hulladék átvételéről szóló hulladékvételi elismervényt a hajó parancsnoka számára.

Az első albekezdésben foglalt követelmények nem alkalmazandók a kis méretű, személyzet nélküli kikötői létesítményekkel rendelkező kikötők és a félreeső kikötők esetében, feltéve, hogy az adott kikötő szerinti tagállam elektronikus úton továbbította az említett kikötők nevét és helyét a 13. cikkben említett rendszer tájékoztatási, nyomkövetési és végrehajtási részébe.

(3) A 2002/59/EK irányelv hatálya alá eső hajó üzemeltetőjének, ügynökének vagy parancsnokának a 2002/59/EK és a 2010/65/EU irányelvvel összhangban elektronikus úton továbbítani kell a hulladékvételi elismervényben szereplő információkat az indulás előtt – vagy amint a hulladékvételi elismervényt kézhez kapta – az ezen irányelv 13. cikkében említett rendszer tájékoztatási, nyomkövetési és végrehajtási részébe.

A hulladékvételi elismervényben szereplő információknak legalább két évig rendelkezésre kell állniuk a hajó fedélzetén, adott esetben a megfelelő olajnaplóval, rakomány-nyilvántartási könyvvel, hulladék-nyilvántartási könyvvel vagy hulladékgazdálkodási tervvel együtt, és kérésre azokat át kell adni a tagállami hatóságok részére.

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

- a) a 2. és a 3. melléklettel 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 felgyülemelő hulladék tárolására; vagy
- b) 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 felgyülemelő hulladék tárolására; vagy
- c) a hajó 24 óránál rövidebb ideig, illetve kritikus időjárási körülmények következtében csak horgonyoz, feltéve, hogy az adott területet nem minősül a 3. cikk (1) bekezdése második albekezdésének megfelelően olyan területnek, amely nem képezi a kikötő részét.

Az első albekezdés a) és b) pontjában említett jogi mentesség végrehajtására vonatkozó egységes feltételek biztosítása érdekében a Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el az e célra kijelölt elegendő tárolókapacitás kiszámításához használt módszerek meghatározása céljából. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 20. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

(5) A tagállam megköveteli a hajótól, hogy indulás előtt adja le az összes hulladékát:

a) ha a rendelkezésre álló információk, így többek között a 13. cikkben említett rendszer tájékoztatási, nyomonkövetési és végrehajtási részében vagy a GISIS-ben elektronikusan elérhető információk alapján nem állapítható meg, hogy a kikötés céljából igénybe veendő következő kikötőben megfelelő kikötői befogadólétesítmények állnak rendelkezésre, vagy

b) a kikötés céljából igénybe veendő következő kikötő nem ismert.

(6) A (4) bekezdést a nemzetközi joggal összhangban elfogadott, a hajókra vonatkozó szigorúbb követelmények sérelme nélkül kell alkalmazni.

8. cikk

Költségmegtérülési rendszerek

(1) A tagállamok biztosítják, hogy a hajókról származó, a rakománymaradványoktól eltérő hulladékok befogadására és kezelésére alkalmas kikötői befogadólétesítmények üzemeltetésével kapcsolatos költségeket a hajóktól beszedett díjakból fedezzék. Ezek a költségek a 4. mellékletben szereplő költségtételekből állnak.

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

a) a hajóknak közvetett díjat kell fizetniük, tekintet nélkül arra, hogy adnak-e le hulladékot a kikötői befogadólétesítménynek;

b) a közvetett díjnak fedeznie kell:

i. a közvetett igazgatási költségeket;

ii. a 4. mellékletben meghatározott közvetlen üzemeltetési költségek jelentős részét, amely a hulladékok előző évi tényleges leadásához kapcsolódó teljes közvetlen költségek legalább 30 %-át teszi ki, emellett figyelembe vehetők a következő évre várható forgalmi volumennel kapcsolatos költségek is;

c) a MARPOL-egyezmény V. mellékletében meghatározott, a rakománymaradványoktól eltérő hulladékok leadásának maximális ösztönzése érdekében az ilyen hulladékért nem lehet közvetlen díjat felszámítani, biztosítandó az ahhoz való jogot, hogy további díjak megfizetése nélkül, a leadott hulladék mennyisége alapján lehessen hulladékot leadni, kivéve, ha a leadott hulladékmennyiség meghaladja az ezen irányelv 2. mellékletében szereplő űrlapon említett, e célra kijelölt maximális tárolókapacitást; a rendszernek ki kell terjednie a passzívan kihalászott hulladékokra is, a leadás jogát is beleértve;

d) annak elkerülése érdekében, hogy a passzívan kihalászott hulladékok gyűjtésének és kezelésének költségeit kizárólag a kikötőhasználók állják, a tagállamoknak ezeket a költségeket adott esetben alternatív finanszírozási rendszerekkel – a hulladékgazdálkodási rendszereket is beleértve – generált bevételekből, valamint a rendelkezésre álló uniós, nemzeti vagy regionális forrásokból kell fedezniük;

e) a magas viszkozitású, vízfelszínen maradó perzisztens anyagokat is tartalmazó, tartálymosásból származó maradékanyagok leadásának ösztönzése céljából a tagállamok megfelelő pénzügyi ösztönzőket vezethetnek be;

f) 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 közvetett díj nem fedez, a hajó által ténylegesen leadott hulladék típusai és mennyisége alapján kell fedezni.

(4) A díjak az alábbiak alapján differenciálhatók:

- a) a hajó kategóriája, típusa és mérete;
- b) a hajók számára nyújtott szolgáltatások a kikötő rendes nyitvatartási idején kívül; vagy
- c) a hulladék veszélyes jellege.

(5) A díjak az alábbiak alapján csökkentendők:

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

A Bizottság 2020. június 28-ig végrehajtási jogi aktusokat fogad el azon kritériumok meghatározása céljából, amelyek alapján megállapítható, hogy valamely hajó a fedélzeti hulladékgazdálkodás tekintetében eleget tesz-e az első albekezdés b) pontjában szereplő követelményeknek. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 20. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

(6) Annak biztosítása érdekében, hogy a díjak méltányosak, átláthatóak, könnyen azonosíthatók és megkülönböztetéstől mentesek legyenek, valamint tükrözzék az igénybe vehető és – adott esetben – a használt létesítmények és szolgáltatások tényleges költségeit, a kikötőt használók számára a kikötő helye szerinti tagállam hivatalos nyelvén, illetve adott esetben egy nemzetközileg használt nyelven elérhetővé kell tenni a hulladék befogadására és kezelésére vonatkozó tervben a díjak összegét, valamint azt az eljárást, amely alapján a kiszámításuk megtörtént.

(7) A tagállamok biztosítják a passzívan kihalászott hulladékok mennyiségére vonatkozó nyomonkövetési adatok gyűjtését, és ezeket a nyomonkövetési adatokat bejelentik a Bizottságnak. A Bizottság az említett nyomonkövetési adatok alapján 2022. december 31-ig, majd azt követően kétfévente jelentést tesz közzé.

A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján meghatározza a nyomonkövetési adatokkal kapcsolatos módszertant, valamint a jelentéstétel formátumát. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 20. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

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 (a továbbiakban: a mentesség), amennyiben elegendő bizonyíték áll rendelkezésre arra vonatkozóan, hogy a következő feltételek teljesülnek:

- 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:
 - i. az említett megállapodás megléte egy kikötővel, illetve egy hulladékgazdálkodási vállalkozóval megkötött szerződés, valamint a hulladékátvételi elismervények bizonyítják,
 - ii. a megállapodásról a hajó útvonalán található minden kikötőt értesítettek,
 - iii. az a kikötő pedig, ahol a hulladékleadás és a díjfizetés történik elfogadta a megállapodást, feltéve, hogy ez a kikötő olyan uniós vagy egyéb kikötő, amelyről a 13. cikkben említett tájékoztatási, nyomonkövetési és végrehajtási rendszerbe vagy a GISIS-be elektronikus úton bejelentett információk alapján megállapítható, hogy megfelelő létesítményekkel rendelkezik;
- c) a mentesség nem jár káros hatással a tengerészeti biztonságra, az egészségre, a fedélzeti élet- és munkakörülményekre és a tengeri környezetre nézve.

(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, és amely tartalmazza a mentesség időtartamát.

(3) A tagállamok a mentességi bizonyítványon szereplő információkat elektronikus úton továbbítják a 13. cikkben említett rendszer nyomonkövetési és tájékoztatási részébe.

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

(5) A kapott mentesség ellenére, a hajó nem haladhat tovább az általa 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 összes hulladék tárolására.

4. s z a k a s z

A szabályok betartatása

10. cikk

Ellenőrzések

A tagállamok biztosítják, hogy bármilyen hajót ellenőrzés alá lehessen vonni – beleértve azok szűrőpróbaszerű ellenőrzését is – annak megvizsgálása érdekében, hogy eleget tesz-e ezen irányelvnek.

11. cikk

Ellenőrzési kötelezettségek

(1) Az egyes tagállamok a kikötőikbe évente befutó önálló hajók teljes számának legalább 15 %-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) A tagállamok oly módon felelnek meg az e cikk (1) bekezdésének, hogy egy uniós kockázatalapú kiválasztási mechanizmus keretében választanak ki hajókat.

Az ellenőrzések harmonizálásának és a hajók ellenőrzésre történő kiválasztására vonatkozó egységes feltételeknek a biztosítása érdekében a Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el az uniós kockázatalapú kiválasztási mechanizmus elemeinek részletes meghatározása céljából. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 20. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

(3) 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.

Az említett eljárások meghatározásakor a tagállamok figyelembe vehetik a (2) bekezdésben említett uniós kockázatalapú kiválasztási mechanizmust.

(4) Ha a tagállam illetékes hatósága nem elégedett az ellenőrzés eredményeivel, a 16. cikkben megjelölt szankciók alkalmazásának sérelme nélkül biztosítani kell, hogy a hajó ne hagyja el a kikötőt, amíg a hulladékait a 7. cikkel összhangban le nem adta egy kikötői befogadólétesítménybe.

12. cikk

Tájékoztatási, nyomonkövetési és végrehajtási rendszer

Ezen irányelv végrehajtását és betartatását a 13. és 14. cikkel összhangban az információk elektronikus továbbításával és tagállamok közötti megosztásával kell megkönnyíteni.

13. cikk

Információk bejelentése és cseréje

- (1) Az információk bejelentésének és cseréjének a 2002/59/EK irányelv 22a. cikke (3) bekezdésében és III. mellékletében említett uniós tengeri információcsere-rendszeren (a továbbiakban: SafeSeaNet) kell alapulnia.
- (2) A tagállamok biztosítják az alábbi információk elektronikus úton, észszerű időn belül történő bejelentését a 2010/65/EU irányelvnek megfelelően:
- a) a 2002/59/EK irányelv hatálya alá eső, valamely uniós kikötőt felkereső összes hajó tényleges beérkezési és indulási idejére vonatkozó információk, az érintett kikötő azonosítójával együtt;
 - b) a 2. melléklet szerinti előzetes hulladékbejelentésben található információk;
 - c) a 3. melléklet szerinti hulladékvételi elismervényben található információk;
 - d) az 5. mellékletnek megfelelő mentességi bizonyítványon található információk.
- (3) A tagállamok biztosítják, hogy az 5. cikk (2) bekezdésében felsorolt információk elektronikusan hozzáférhetőek legyenek a SafeSeaNet-en keresztül.

14. cikk

Az ellenőrzések 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 (a továbbiakban: ellenőrzési adatbázis). 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 tilalakkal kapcsolatos információkat is – késedelem nélkül bekerüljenek az ellenőrzési adatbázisba, közvetlenül a következőket követően:
- a) az ellenőrzési jelentés elkészülte;
 - b) az indulási tilalom feloldása; vagy
 - c) a mentesség megadása.
- (3) A Bizottság biztosítja, hogy ezen irányelv végrehajtásának nyomon követése céljából az ellenőrzési adatbázis lehetővé tegye a tagállamok által bejelentett minden lényeges adat lekérését.

A Bizottság biztosítja, hogy az ellenőrzési adatbázis információkkal szolgáljon a 11. cikk (2) bekezdésében említett uniós kockázatalapú kiválasztási mechanizmus számára.

A Bizottság rendszeresen felülvizsgálja az ellenőrzési adatbázist ezen irányelv végrehajtásának nyomon követése érdekében, és korrekciós intézkedések bevezetése céljából felhívja a figyelmet az átfogó végrehajtással kapcsolatban felmerült esetleges kétségekre.

- (4) A tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy az ellenőrzési adatbázisban bármikor elérjék a rögzített információkat.

15. cikk

A személyzet képzése

A kikötői hatóságoknak és a kikötői befogadólétesítményekért felelős hatóságoknak gondoskodniuk kell arról, hogy a személyzet minden tagja megkapja a hulladékok kezelésével kapcsolatos munkájához alapvetően fontos ismeretek megszerzését lehetővé tevő képzést, különös tekintettel a veszélyes anyagok kezelésével kapcsolatos egészségügyi és biztonsági szempontokra, valamint arról, hogy a képzési követelmények a technológiai innovációkkal kapcsolatos kihívások megválaszolása érdekében rendszeresen korszerűsítésre kerüljenek.

16. cikk

Szankciók

A tagállamok megállapítják az ezen irányelv alapján elfogadott nemzeti rendelkezések megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és meghoznak minden szükséges intézkedést ezek végrehajtására. Az előírt szankcióknak hatékonynak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.

5. s z a k a s z

Z á r ó r e n d e l k e z é s e k

17. cikk

Tapasztalatcsere

A Bizottság gondoskodik a tagállamok nemzeti hatóságai és a szakértők – beleértve a magánszektorból, a civil társadalomból és a szakszervezetekből származókat is – közötti tapasztalatcserek megszervezéséről ezen 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 ezen irányelvben az IMO-eszközökre való hivatkozásoknak az ahhoz szükséges módosítása tekintetében, hogy e mellékletek és hivatkozások összhangban álljanak az uniós joggal, illetve figyelembe vegyék a nemzetközi, különösen az IMO szintjén jelentkező változásokat.

(2) A Bizottság felhatalmazást kap arra is, hogy a 19. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a mellékletek módosítására, ha a hulladékok hatékony bejelentésének és leadásának, valamint a mentességek megfelelő alkalmazásának biztosítása érdekében az ezen irányelv, különösen a 6., a 7. és a 9. cikk által meghatározott végrehajtási és nyomonkövetési intézkedések javítására van szükség.

(3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy rendkívüli körülmények fennállása esetén – amennyiben az általa végzett megfelelő elemzés ezt kellően indokolja, valamint a tengeri környezetet érintő súlyos és elfogadhatatlan mértékű veszély elkerülése érdekében – az adott veszély elkerüléséhez szükséges mértékben, a 19. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el ezen irányelv módosítására vonatkozóan annak érdekében, hogy a MARPOL-egyezmény valamely módosítása ezen irányelv tekintetében ne legyen alkalmazandó.

(4) Az e cikkben meghatározott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat a MARPOL-egyezménymódosításának hallgatólagos elfogadására nemzetközileg megállapított határidő lejártá vagy az említett módosítás hatálybalépésének tervezett időpontja előtt legalább három hónappal kell elfogadni.

Az ilyen, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok hatálybalépését megelőzően a tagállamok nem kezdeményezhetik az említett módosításnak a nemzeti jogba való beillesztését, valamint 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.

(2) A Bizottságnak a 18. cikk (1), (2) és (3) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól 2019. június 27-től kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.

(3) 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.

(4) 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.

(5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

(6) 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

Bizottsági eljárás

(1) A Bizottságot a 2099/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁽²²⁾ 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 2010/65/EU irányelv módosítása

A 2010/65/EU irányelv melléklete A. pontjának 4. alpontja helyébe a következő szöveg lép:

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

A hajókról származó hulladékok leadására alkalmas kikötői befogadólétesítményekről, valamint a 2010/65/EU irányelv módosításáról és a 2000/59/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2019. április 17-i európai parlamenti és tanácsi (EU) 2019/883 irányelvnek (HL L 151, 2019.6.7., 116 o.) a 6., a 7. és a 9. cikke”.

22. cikk

Hatályon kívül helyezés

A 2000/59/EK irányelv hatályát veszti.

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

23. cikk

Felülvizsgálat

(1) A Bizottság legkésőbb 2026. június 28-ig értékelést készít az irányelvről, és az értékelés eredményeit megküldi az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. Ennek az értékelésnek egy olyan jelentést is magában kell foglalnia, amely a hajók fedélzetén történő hulladékmegelőzés és -kezelés bevált gyakorlatait részletezi.

(2) Az (EU) 2016/1625 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel⁽²³⁾ összefüggésben, az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség (EMSA) megbízatásának következő felülvizsgálatakor a Bizottság azt is értékelni fogja, hogy célszerű-e az EMSA részére további hatáskört biztosítani ezen irányelv betartatását illetően.

⁽²²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2099/2002/EK rendelete (2002. november 5.) a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) létrehozásáról, valamint a tengeri közlekedés biztonságáról és a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló rendeletek módosításáról (HL L 324., 2002.11.29., 1. o.).

⁽²³⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/1625 rendelete (2016. szeptember 14.) az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló 1406/2002/EK rendelet módosításáról (HL L 251., 2016.9.16., 77. o.).

24. cikk

Átültetés

(1) A tagállamok 2021. június 28-ig hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul közlik a Bizottsággal.

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

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal belső joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

25. cikk

Hatálybalépés

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

26. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Strasbourgban, 2019. április 17-én.

az Európai Parlament részéről

az elnök

A. TAJANI

a Tanács részéről

az elnök

G. CIAMBA

I. MELLÉKLET

A HULLADÉK BEFOGADÁSÁRA ÉS KEZELÉSÉRE VONATKOZÓ TERVEKKEL KAPCSOLATOS KÖVETELMÉNYEK

A hulladékgazdálkodási és kezelési terveknek valamennyi olyan hulladékfajtára ki kell terjedniük, amely a kikötőbe általában befutó hajókról származhat, és a tervek kidolgozásakor figyelembe kell venni a kikötő méreteit, valamint az adott kikötőbe befutó hajók típusait.

A hulladékgazdálkodási és kezelési tervekben szerepelniük kell a következő elemeknek:

- a) a kikötői befogadólétesítmények iránti igény felmérése, a kikötőbe általában befutó hajók igényeire figyelemmel;
- b) a kikötői befogadólétesítmények típusának és kapacitásának leírása;
- c) a hajókról származó hulladék befogadási és gyűjtési eljárásainak leírása;
- d) a költségmegtérülési rendszer leírása;
- e) a kikötői befogadólétesítmények vélt megfelelési hiányosságainak bejelentésére szolgáló eljárás leírása;
- f) a kikötő használóival, a hulladékgazdálkodással megbízott vállalkozókkal, a terminálüzemeltetőkkel és más érdekelt felekkel folytatott folyamatos konzultációkra vonatkozó eljárás leírása; valamint
- g) a hajókról befogadott és a létesítményekben kezelt hulladék típusának és mennyiségének áttekintése.

A hulladékgazdálkodási és kezelési tervek tartalmazhatják az alábbiakat:

- a) a vonatkozó nemzeti jog összefoglalója, valamint a hulladék kikötői befogadólétesítményekbe való leadására vonatkozó eljárás és alakiságok;
- b) a kikötő kapcsolattartójának megjelölése;
- c) a konkrét hulladékáramok előkezelésére szolgáló kikötői felszerelések és eljárások leírása, ha vannak ilyenek;
- d) a kikötői befogadólétesítmények tényleges használatának nyilvántartására vonatkozó módszerek leírása;
- e) a hajók által leadott hulladékmennyiségek nyilvántartására vonatkozó módszer leírása;
- f) a különböző hulladékáramok kikötői kezelési módjának leírása.

A befogadás, gyűjtés, tárolás, kezelés és ártalmatlanítás eljárásainak minden tekintetben meg kell felelniük egy olyan környezetgazdálkodási tervnek, amely alkalmas az e tevékenységekből eredő környezetterhelés fokozatos csökkentésére. Ez a megfelelés vélelmezhető, ha az eljárások megfelelnek az 1221/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1221/2009/EK rendelete (2009. november 25.) a szervezeteknek a közösségi környezetvédelmi vezetési és hitelesítési rendszerben (EMAS) való önkéntes részvételéről és a 761/2001/EK rendelet, a 2001/681/EK és a 2006/193/EK bizottsági határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 342., 2009.12.22., 1. o.).

II. MELLÉKLET

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

Hulladékleadás bejelentése a következő számára:

(adja meg a kikötés céljából igénybe veendő kikötő

nevét, az (EU) 2019/883 irányelv 6. cikkében említettek szerint)

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

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:
	MMSI-szám(tengeri mobilszolgáltatás-azonosító):
1.3. Bruttó tonnatartalom:	1.7. Lobogó szerinti állam:
1.4. A hajó típusa:	☐ olajszállító tartályhajó ☐ vegyianyag-szállító tartályhajó ☐ ömlesztettáru-szállító hajó ☐ konténerszállító hajó ☐ egyéb teherhajó ☐ személyszállító hajó ☐ ro-ro ☐ 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 TÁROLÓKAPACITÁS

Típus	Leadandó hulladék (m ³)	E célra kijelölt maximális tárolókapacitás (m ³)	A fedélzetén tartott 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					

Típus	Leadandó hulladék (m ³)	E célra kijelölt maximális tárolókapacitás (m ³)	A fedélzeten tartott 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)
Tartálytisztításból származó vízkő és iszap					
Egyéb (adja meg)					
A MARPOL-egyezmény II. melléklete – ÁRTALMAS FOLYÉKONY ANYAGOK (NLS) ⁽¹⁾					
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. Műanyagok					
B. Élelmiszer-hulladékok					
C. Háztartási hulladék (pl. papírtérmekek, rongyok, üveg, fém, palackok, edények stb.)					
D. Fűzőolaj					
E. Hulladék-égetőművi hamu					
F. Üzemeltetésből eredő hulladékok					
G. Állati tetem(ek)					
H. Halászeszköz					
I. Elektromos és elektronikus berendezések hulladécai					

⁽¹⁾ Adja meg az érintett NLS megfelelő szállítási megnevezését.

Típus	Leadandó hulladék (m ³)	E célra kijelölt maximális tárolókapacitás (m ³)	A fedélzeten tartott 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)
J. Rakománymaradványok ⁽¹⁾ (tengeri környezetre ártalmas anyagok)					
K. Rakománymaradványok ⁽²⁾ (tengeri környezetre nem ártalmas anyagok)					
A MARPOL-egyezmény VI. melléklete – Légszennyezés					
Ózonréteget lebontó anyagok és ilyen anyagokat tartalmazó felszerelések ⁽³⁾					
Füstgáztisztítási maradékanyagok					

A MARPOL-egyezményben nem szereplő egyéb hulladék					
Passzívan kihalászott hulladék					

Megjegyzések

- Ezek az adatok a kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzéshez és egyéb vizsgálati célokra használhatók fel.
- Az űrlapot minden esetben ki kell tölteni, ha a hajóra nem vonatkozik az (EU) 2019/883 irányelv 9. cikkében meghatározott mentesség.

⁽¹⁾ Becsült érték is lehet. Adja meg a száraz rakomány megfelelő szállítási megnevezését.

⁽²⁾ Becsült érték is lehet. Adja meg a száraz rakomány megfelelő szállítási megnevezését.

⁽³⁾ A fedélzeten végzett szokásos karbantartási tevékenységekből származó kibocsátások.

III. MELLÉKLET

A HULLADÉKÁTVÉTELI ELISMERVÉNY SZABVÁNYOS FORMÁTUMA

A befogadólétesítmény üzemeltetőjének kijelölt képviselője köteles átadni ezt az űrlapot azon hajó kapitányának, amely az (EU) 2019/883 irányelv 7. cikkének megfelelően hulladékot adott le.

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

1. A KIKÖTŐI BEFOGADÓLÉTESÍTMÉNYRE ÉS A KIKÖTŐRE VONATKOZÓ ADATOK

1.1. Hely/terminál neve:
1.2. A kikötői befogadólétesítmény üzemeltetője/üzemeltetői
1.3. A hulladékkezelő létesítmény üzemeltetője/üzemeltetői – ha eltér az előzőtől:
1.4. A hulladékleadás 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 (tengeri mobilszolgáltatás-azonosító):
2.3. Bruttó tonnatartalom:	2.7. Lobogó szerinti állam:
2.4. A hajó típusa: ☐ olajszállító tartályhajó ☐ vegyi anyag-szállító tartályhajó ☐ ömlesztett áruszállító hajó ☐ konténerszállító hajó ☐ egyéb teherhajó ☐ személyszállító hajó ☐ ro-ro ☐ egyéb (adja meg)	

3. A BEFOGADOTT HULLADÉK TÍPUSA ÉS MENNYISÉGE

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. Fűzőolaj	
Tartálytisztításból származó vízkő és iszap		E. Hulladék-égetőművi hamu	
Egyéb (adja meg)		F. Üzemeltetésből eredő hulladékok	
A MARPOL-egyezmény II. melléklete – ÁRTALMAS FOLYÉKONY ANYAGOK (NLS)	Mennyiség (m ³)/Megnevezés ⁽¹⁾	G. Állati tetem(ek)	
X kategóriájú anyag		H. Halászeszköz	

Y kategóriájú anyag		I. Elektromos és elektronikus berendezések hulladécai	
		J. Rakománymaradványok ⁽²⁾ (tengeri környezetre ártalmas anyagok)	
		K. Rakománymaradványok ⁽²⁾ (tengeri környezetre nem ártalmas anyagok)	
		A MARPOL-egyezmény VI. melléklete – Légszennyezés	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	

⁽¹⁾ Adja meg az érintett NLS megfelelő szállítási megnevezését.⁽²⁾ Adja meg a száraz rakomány megfelelő szállítási megnevezését.

IV. MELLÉKLET

A KIKÖTŐI BEFOGADÓLÉTESÍTMÉNYEK ÜZEMELTETÉSÉVEL ÉS IGAZGATÁSÁVAL KAPCSOLATOS KÖLTSÉGEK ÉS NETTÓ BEVÉTELEK KATEGÓRIÁI

Közvetlen költségek	Közvetett költségek	Nettó bevételek
A hajókról származó hulladék tényleges leadásához kapcsolódó közvetlen üzemeltetési költségek, az alább felsorolt költségtételeket is beleértve.	A kikötői rendszer irányításához kapcsolódó közvetett igazgatási költségek, az alább felsorolt költségtételeket is beleértve.	A hulladékgazdálkodási rendszerekből származó nettó bevételek és rendelkezésre álló nemzeti/regionális források, az alább felsorolt bevételi tételeket is beleértve.
— A kikötői befogadólétesítmények infrastruktúrája rendelkezésre állásának biztosítása, beleértve a konténereket, tartályokat, feldolgozó eszközöket, uszályokat, tehergépkocsikat, a hulladékot fogadó, illetve kezelő berendezéseket. — A telep bérletéért (ha alkalmazandó) vagy a kikötői befogadólétesítmények üzemeltetéséhez szükséges felszerelések bérletéért fizetett koncessziós díjak. — A kikötői befogadólétesítmények tényleges üzemeltetése: a hajókról származó hulladék begyűjtése, a hulladék elszállítása a kikötői befogadólétesítménytől a végső hulladékkezelőbe, a kikötői befogadólétesítmények karbantartása és tisztítása, személyzeti kiadások, beleértve a túlórákat, villamos energia, hulladékkezelés és biztosítás. — A hajókról származó hulladék újrahasználatra, újrafeldolgozásra vagy ártalmatlanításra való előkészítése, beleértve a hulladékok elkülönített gyűjtését. — Igazgatás: számlázás, hulladékvételi elismervények kiállítása a hajók részére, jelentések.	— A hulladék befogadására és kezelésére vonatkozó terv kidolgozása és jóváhagyása, beleértve az említett tervvel kapcsolatos minden ellenőrzést és a terv végrehajtását. — A hulladék befogadására és kezelésére vonatkozó terv aktualizálása, beleértve adott esetben a munkaerőköltségeket és a tanácsadási költségeket. — A hulladék befogadására és kezelésére vonatkozó terv (újra)értékelésének céljából folytatott konzultációs eljárások megszervezése. — A bejelentési és költségmegtérülési rendszerek irányítása, beleértve a „zöld hajókra” érvényes csökkentett díjak alkalmazását, a kikötői szintű számítástechnikai rendszerek rendelkezésre állásának biztosítását, a statisztikai elemzéseket és a kapcsoló munkaerőköltségeket. — A kikötői befogadólétesítmények rendelkezésre állásának biztosításával kapcsolatos közbeszerzési eljárások megszervezése, valamint a kikötői befogadólétesítmények rendelkezésre állásának biztosításához szükséges engedélyek kiállítása. — A kikötőhasználók tájékoztatása szórólapok szétosztásával, jelzések és poszterek kihelyezésével a kikötőben, vagy az információk közzétételével a kikötő honlapján, illetve az információk elektronikus úton való továbbítása az 5. cikkben előírtaknak megfelelően. — A hulladékgazdálkodási rendszerek irányítása: kiterjesztett gyártói felelősségi rendszerek, újrafeldolgozás, valamint pályázat nemzeti/regionális forrásokra és az ilyen források felhasználása. — Egyéb igazgatási költségek: a mentességek nyomon követése és elektronikus úton való továbbításuk a 9. cikkben előírtaknak megfelelően.	— A kiterjesztett gyártói felelősségi rendszerek által biztosított nettó pénzügyi előnyök. — A hulladékgazdálkodásból, így például újrafeldolgozási rendszerekből származó egyéb nettó bevételek. — Az Európai Tengerügyi és Halászati Alap (ETHA) keretében történő finanszírozás. — Hulladékgazdálkodás vagy halászat céljából a kikötők rendelkezésére álló egyéb finanszírozás, illetve támogatások.

V. MELLÉKLET

A 9. CIKK SZERINTI MENTESSÉGI BIZONYÍTVÁNY AZ (EU) 2019/883 IRÁNYELV 6. CIKKÉBEN, 7. CIKKE (1) BEKEZDÉSÉBEN ÉS 8. CIKKÉBEN SZEREPLŐ KÖVETELMÉNYEKRE VONATKOZÓAN A(Z) [ADJA MEG A TAGÁLLAM NEVÉT] TERÜLETÉN TALÁLHATÓ [ADJA MEG A KIKÖTŐ NEVÉT] KIKÖTŐ[K]BEN ⁽¹⁾

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 legalább kéthetente felkeresi az alábbi kikötőket:

[]

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

[]

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

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

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

Hely és dátum

.....

Név
Beosztás

⁽¹⁾ A nem kívánt rész törölendő.