



Brüsszel, 2025.7.30.  
COM(2025) 431 final

2025/0242 (NLE)

Javaslat

## **A TANÁCS HATÁROZATA**

**az Európai Unió által a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben, a Tengerikörnyezet-  
védelmi Bizottság második rendkívüli ülésén a hajókról történő szennyezés  
megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (MARPOL-egyezmény) módosításainak  
elfogadása tekintetében képviselendő álláspontról**

## INDOKOLÁS

### **1. A JAVASLAT TÁRGYA**

E javaslat tárgya az Unió által a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának 2025. október 14. és 17. között megtartandó második rendkívüli ülésén (MEPC/ES.2) az Unió által képviselendő álláspont meghatározásáról szóló határozat.

Az említett ülésen az MEPC a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (a továbbiakban: MARPOL-egyezmény) VI. mellékletét érintő módosításokat tervez elfogadni.

### **2. A JAVASLAT HÁTTERE**

#### **2.1. A Nemzetközi Tengerészeti Szervezetről szóló egyezmény**

A Nemzetközi Tengerészeti Szervezetről (IMO) szóló egyezmény hozta létre az IMO-t, amelynek célja, hogy fórumot biztosítson a nemzetközi kereskedelmi hajózást érintő bármely technikai kérdéshez kapcsolódó szabályozás és gyakorlatok területén folytatott együttműködéshez. További célja a tengerészeti biztonsággal, a hajózás hatékonyságával, valamint a hajókról történő tengerszennyezés megelőzésével és szabályozásával kapcsolatos lehető leghigorúbb végrehajtható normák általános elfogadásának ösztönzése, előmozdítva az egyenlő versenyfeltételeket. A kapcsolódó adminisztratív és jogi kérdésekkel is foglalkozik.

Az egyezmény 1958. március 17-én lépett hatályba.

Az egyezménynek valamennyi tagállam részes fele. Az Unió nem részes fele az egyezménynek.

Az IMO egyik egyezménye a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló 1973. évi nemzetközi egyezmény (MARPOL-egyezmény), amely 1983. október 2-án lépett hatályba. Valamennyi tagállam részes fele a MARPOL-egyezménynek, 25 tagállam pedig a 2005. május 18-án hatályba lépett VI. mellékletnek<sup>1</sup> is. Az Unió nem részes fele a MARPOL-egyezménynek.

#### **2.2. A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet**

A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) a hajózás biztonságáért és védeleméért, valamint a hajók által okozott tengerszennyezés megelőzéséért felelős szakosított ENSZ-intézmény. Az IMO a nemzetközi hajózás biztonságával, védelmével és környezeti teljesítményével kapcsolatos normák megalkotásáért világszinten felelős hatóság. A Szervezet legfőbb feladata egy igazságos, hatékony, egységesen elfogadott és alkalmazott szabályozási keret kialakítása a hajózási ágazat számára.

Az IMO-ban való tagság csak államok előtt áll nyitva. Az Európai Bizottság és az IMO közötti kapcsolatok ma az IMO A.1168(32) sz. határozatán alapulnak, amely meghatározza az IMO és a kormányközi szervezetek közötti együttműködés eljárásait és feltételeit. Ezen IMO-határozat és az 1974 óta hozott további intézkedések alapján az Európai Bizottság megfigyelőként vesz részt az IMO valamennyi bizottsági és albizottsági ülésén.

Az IMO Tengerikörnyezet-védelmi Bizottsága (MEPC), amelynek munkájában a Szervezet valamennyi tagja részt vesz, évente legalább egyszer ülésezik. E bizottság a Szervezet hatáskörébe tartozó környezetvédelmi kérdésekkel foglalkozik, így a MARPOL-egyezmény

---

<sup>1</sup> Ausztria és Magyarország még nem erősítette meg a MARPOL-egyezmény VI. mellékletét.

hatálya alá tartozó, hajók okozta szennyezés ellenőrzésével és megelőzésével, többek között az olaj, az ömlesztve szállított vegyi anyagok, valamint a hajókról származó szennyvíz, hulladék és a levegőbe történő kibocsátások – köztük a légszennyező anyagok kibocsátása vagy az üvegházhatásúgáz-kibocsátás – ellenőrzésével és megelőzésével. A bizottság által tárgyalt egyéb kérdések közé tartozik a ballasztvízkezelés, a lerakódásgátló rendszerek, a hajók újrafeldolgozása, a szennyezés elleni felkészültség és reagálás, valamint a különleges területek és a különösen érzékeny tengeri területek azonosítása.

Az IMO-egyezmény 38. cikkének a) pontja értelmében a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság ellátja az IMO-egyezmény, az IMO közgyűlése vagy az IMO tanácsa által ráruházott feladatokat, valamint a fenti témakörökbe tartozó bármely más, nemzetközi jogi eszköz által vagy alapján ráruházott és az IMO által elfogadott kötelezettség teljesítéséhez szükséges intézkedéseket. A Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság és kisegítő testületeinek határozatait a tagok többségének támogatásával kell elfogadni.

Az MEPC második rendkívüli ülésén a MARPOL-egyezményt érintő módosításokat fogad el az Egyezmény 16. cikke (2) bekezdése b), c) és d) pontjának megfelelően. Ezek a rendelkezések az alábbiakat írják elő:

b) a fentiek szerint javasolt és köröztetett módosítást a Szervezet vizsgálat céljából a megfelelő szerv elé terjeszti;

c) az Egyezményben részes felek – függetlenül attól, hogy tagjai-e a Szervezetnek – jogosultak részt venni a megfelelő szerv által lefolytatott eljárásban;

d) a módosításokat csak a jelen lévő és szavazó részes felek kétharmados többségével fogadják el.

A 16. cikk (2) bekezdésének f) pontja szerint a módosítás az alábbi körülmények fennállása esetén tekintendő elfogadottnak:

ii. az Egyezmény egyik mellékletének módosítása az f) pont iii. alpontjában meghatározott eljárás szerint elfogadottnak tekintendő, kivéve, ha a megfelelő szerv annak elfogadásakor megállapítja, hogy a módosítást azon a napon tekintendő elfogadottnak, amikor azt azoknak a részes feleknek a kétharmada elfogadja, amelyek kereskedelmi flottái együttesen a világ kereskedelmi flottája bruttó tonnatartalmának legalább ötven százalékát teszik ki. Mindazonáltal bármely részes fél az Egyezmény valamely melléklete módosításának hatálybalépése előtt bármikor értesítheti a Szervezet főtitkárát arról, hogy kifejezett jóváhagyására lesz szükség, mielőtt a módosítás rá nézve hatályba lépne. Ez utóbbi az értesítést és kézhezvételének időpontját a részes felek tudomására hozza;

iii. az Egyezmény egyik melléklete függelékének módosítása a megfelelő szerv által az elfogadás időpontjában meghatározott időszak végén tekintendő elfogadottnak, amely időszak legalább tíz hónap, kivéve, ha ebben az időszakban kifogást emel a Szervezetnél a részes felek legalább egyharmada vagy azok a részes felek, amelyek kereskedelmi flottái együttesen a világ kereskedelmi flottája bruttó tonnatartalmának legalább ötven százalékát teszik ki, attól függően, mely feltétel teljesül.

A 16. cikk (2) bekezdésének g) pontjában foglalt alábbi rendelkezések alapján a módosítás a következő feltételekkel lép hatályba:

i. az Egyezmény valamely cikkének, a II. jegyzőkönyvnek, vagy az Egyezmény I. jegyzőkönyvének vagy valamely mellékletének nem az f) pont iii. alpontjában meghatározott eljárás szerinti módosítása esetén a fenti rendelkezésekkel összhangban elfogadott módosítás az elfogadásának időpontjától számított hat hónap elteltével lép hatályba azon részes felek tekintetében, amelyek nyilatkoztak az elfogadásáról;

ii. az I. jegyzőkönyvnek, valamely melléklet függelékének vagy az Egyezmény egyik mellékletének az f) pont iii. alpontjában meghatározott eljárás szerinti módosítása esetén a fenti feltételek szerint elfogadott módosítás az összes részes fél általi elfogadásának időpontjától számított hat hónap elteltével lép hatályba azon részes felek kivételével, amelyek az adott időpont előtt nyilatkoztak arról, hogy nem fogadják el, vagy az f) pont ii. alpontja szerint arról, hogy kifejezett jóváhagyásuk szükséges.

### **2.3. Az IMO Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának tervezett jogi aktusa**

Az MEPC a 2025. október 14. és 17. között tartandó második rendkívüli ülésén a MARPOL-egyezmény VI. mellékletét érintő módosításokat tervez elfogadni az alábbi témakörökben:

az Atlanti-óceán északkeleti térségének új kibocsátásszabályozási területté nyilvánítása (a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének 13. és 14. szabálya és VII. függeléke);

a hajók tüzelőanyag-fogyasztására vonatkozó IMO-adatbázis (a hajók tüzelőolaj-fogyasztására vonatkozó globális adatgyűjtési rendszer) hozzáférhetősége és az ÜHG-kibocsátás csökkentésére irányuló rövid távú intézkedés felülvizsgálatára vonatkozó rendelkezés (20., 25., 27. és 28. szabály); valamint

az IMO nettó zero kibocsátási kerete (új 5. fejezet).

## **3. AZ UNIÓ ÁLTAL A TENGERIKÖRNYEZET-VÉDELMI BIZOTTSÁG RENDKÍVÜLI ÜLÉSÉN KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONT**

### **3.1. A MARPOL-egyezmény VI. melléklete 13. és 14. szabályának és VII. függelékének módosításai**

Az uniós tagállamok és az Európai Bizottság az Egyesült Királysággal, Izlanddal, Dániával (Grönlanddal) és a Feröer-szigetekkel közösen az MEPC 83. ülése elé terjesztettek egy dokumentumot, amelyben azt javasolják, hogy az Atlanti-óceán északkeleti térségét a MARPOL-egyezmény VI. melléklete szerint nyilvánítsák kibocsátásszabályozási területté a kén-oxidok, a szálló por és a nitrogén-oxidok tekintetében. A Bizottság tevékenyen részt vett a part menti államokkal közösen a portugál küldöttség koordinálása mellett folytatott előkészítő munkában.

A különösen érzékeny tengeri területek és a különleges területek kijelölésével foglalkozó szakmai csoport megállapította, hogy a javasolt kibocsátásszabályozási terület megfelel a MARPOL-egyezmény VI. melléklete III. függelékének 3. szakaszában foglalt kritériumoknak. Miután tudomásul vette a szakmai csoport munkájának eredményét, az MEPC 83. ülésén jóváhagyta az Atlanti-óceán északkeleti térségének a kén-oxidok, a szálló por és a nitrogén-oxidok tekintetében kibocsátásszabályozási területté nyilvánítását az MEPC 2025. októberi rendkívüli ülésén (MEPC/ES.2) történő elfogadás céljából. Ezeket a módosításokat az IMO 2025. április 11-i 5005. sz. körlevele tartalmazza.

Az Uniónak támogatnia kell az Atlanti-óceán északkeleti térségének a MARPOL-egyezmény VI. melléklete szerint a kén-oxidok, a szálló por és a nitrogén-oxidok tekintetében kibocsátásszabályozási területté nyilvánítására irányuló felülvizsgált módosítástervezetekben foglalt javaslatot, mivel hozzájárul majd a nitrogén-oxidok, a kén-oxidok és a szálló por hajókból származó kibocsátásának megelőzéséhez, csökkentéséhez és szabályozásához az ezzel összefüggő egészségügyi és környezeti előnyök elérése érdekében, a tengerhasznosítási ágazatra gyakorolt gazdasági hatás kezelhető szinten tartása mellett.

### **3.2. A MARPOL-egyezmény VI. melléklete 20., 25., 27. és 28. szabályának módosításai**

Az MEPC 82. ülése Brazília, Japán és az Európai Bizottság közös koordinációja mellett létrehozta az ÜHG-kibocsátás csökkentésére irányuló rövid távú intézkedés felülvizsgálatával foglalkozó kapcsolattartó csoportot.

Első ülésén a légszennyezettséggel és az energiahatékonysággal foglalkozó ülészakkközi munkacsoport (ISWG-APEE 1) egyéb témakörök mellett megvizsgálta a hajók tüzelőanyag-fogyasztására vonatkozó IMO-adatbázis (a hajók tüzelőolaj-fogyasztására vonatkozó globális adatgyűjtési rendszer) adatainak elemzési célú hozzáférhetőségét és az ÜHG-kibocsátás csökkentésére irányuló rövid távú intézkedés felülvizsgálatára vonatkozó rendelkezést.

A hajók tüzelőolaj-fogyasztására vonatkozó globális adatgyűjtési rendszer adatainak hozzáférhetőségét illetően az ISWG-APEE 1 megvizsgálta a kapcsolattartó csoport jelentését, amelyben a csoport vállalta, hogy javítja az adatok hozzáférhetőségét az 1. szakaszban. A vizsgálatokat követően a csoport módosítástervezeteket készített a MARPOL-egyezmény VI. melléklete 27. szabályához.

Az MEPC 83. ülésén többek között arra utasította a légszennyezettséggel és az energiahatékonysággal foglalkozó ülészakkközi munkacsoportot, hogy véglegesítse a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének módosítástervezeteit és a kapcsolódó, a hajók tüzelőolaj-fogyasztására vonatkozó globális adatgyűjtési rendszer hozzáférhetőségére vonatkozó iránymutatásokat.

Miután tudomásul vette, hogy a munkacsoport tovább vizsgálta a MARPOL-egyezmény VI. melléklete 27. szabályának és a kapcsolódó, a hajók tüzelőolaj-fogyasztására vonatkozó globális adatgyűjtési rendszer hozzáférhetőségére vonatkozó iránymutatásoknak az ISWG-APEE 1 által készített módosítástervezeteit, az MEPC 83. ülésén jóváhagyta a MARPOL-egyezmény VI. melléklete 27. szabályának az e rendszer hozzáférhetőségét érintő módosítástervezeteit az MEPC 2025. októberi rendkívüli ülésén (MEPC/ES.2) történő elfogadás céljából. Ezeket a módosításokat az IMO titkárságának 2025. április 11-i 5005. sz. körlevele tartalmazza.

Az Unió ez ügyben javaslatot terjesztett elő (ISWG-GHG 13/7), amelyben kérte az adatgyűjtési rendszernek az adatok részletességével, kiegészítő adatokkal és hozzáférhetőséggel kapcsolatos módosítását. A módosítástervezetek a hozzáférhetőség javítása tekintetében összhangban vannak az ISWG-GHG 13/7. számú javaslattal.

Az Unió az ISWG-APEE 1-ben és az MEPC 83. ülésén azt az álláspontot képviselte, hogy támogatni kell a 27. szabályt érintő módosítástervezeteket.

Az Uniónak azért kell támogatnia ezeket a módosításokat, mivel tovább javítják a hajók tüzelőolaj-fogyasztására vonatkozó globális adatgyűjtési rendszer adatainak hozzáférhetőségét a CII-keret határozott végrehajtásának biztosítása és felülvizsgálatának megkönnyítése érdekében.

A rövid távú intézkedés felülvizsgálatára vonatkozó rendelkezéseket illetően az ISWG-APEE 1 módosítástervezeteket készített a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének 20., 25. és 28. szabályához, alapul véve az MEPC 83/6/11. számú dokumentum mellékletét, amely dokumentumot a kapcsolattartó csoport készített az IMO-stratégiára való hivatkozás naprakésszé tételéről és az ÜHG-kibocsátás csökkentésére irányuló rövid távú intézkedés felülvizsgálatáról.

Az MEPC 83. ülésén jóváhagyta a MARPOL-egyezmény VI. melléklete 20., 25. és 28. szabályának módosítástervezeteit az MEPC 2025. októberi rendkívüli ülésén (MEPC/ES.2)

történő elfogadás céljából. Ezeket a módosításokat az IMO titkárságának 2025. április 11-i 5005. sz. körlevele tartalmazza.

Az Unió az ISWG-APEE 1-ben és az MEPC 83. ülésén azt az álláspontot képviselte, hogy támogatni kell az MEPC 83/6/11. számú dokumentumban ismertetett módosítástervezeteket.

Az Uniónak azért kell támogatnia ezeket a módosításokat, mivel az IMO 2023. évi ÜHG-stratégiájának elfogadásából és a rövid távú intézkedések felülvizsgálatának IMO általi lezárásából következnek, és lehetővé teszik az említett szabályok további felülvizsgálatát.

### **3.3. A MARPOL-egyezmény VI. mellékletének bővítése az új 5. fejezettel**

Az MEPC 2021. évi 76. ülésén a bizottság jóváhagyta a közép- és hosszú távú intézkedésekre vonatkozó munkatervet. Az MEPC és az ISWG-GHG következő ülésein folytatott megbeszélések során a küldöttek eltérő álláspontjai fokozatosan közeledtek az olyan lezáratlan kérdésekben, mint a nemzetközi hajózás zéró ÜHG-kibocsátáshoz vezető ütemterve, az tüzelőanyag-előállításból és -elosztásból származó upstream kibocsátások lehetséges bevonása, az intézkedések jellege (gazdasági vagy műszaki), valamint az átfogó célkitűzések eléréséhez szükséges intézkedések száma és lehetséges kombinációja.

Az MEPC 80. ülésén megállapodott abban, hogy elindítja a középtávú intézkedések kidolgozására vonatkozó munkaterv III. szakaszát az MEPC 83. ülésén (2025. tavasz) történő jóváhagyás céljából. Megállapodás született az MEPC rendkívüli ülésén (hat hónappal az MEPC 2025. őszi, 83. ülése után) történő elfogadásáról, hogy az elfogadás után 16 hónappal (2027) hatályba léphessen.

Az ISWG-GHG a MEPC 81. ülése előtt tartotta 16. ülését, ahol megvitatta, miként alakítható ki a javasolt középtávú intézkedések köre az IMO 2023. évi ÜHG-stratégiájában foglalt célok eléréséhez. Az ISWG-GHG 17. ülésén továbbfejlesztette a javasolt középtávú intézkedés(ek) körét, és különösen abban állapodott meg, hogy a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének a nettó zéró kibocsátási keretre vonatkozó lehetséges módosítástervezeteit veszi alapul a további vizsgálathoz. Ezt az eredményt az MEPC 82. ülésén tudomásul vette.

Az ISWG-GHG 18. ülésén folytatódott a megbeszélés arról, miként alakítható ki a javasolt középtávú intézkedések köre az IMO 2023. évi ÜHG-stratégiájában foglalt célok eléréséhez azáltal, hogy továbbfejlesztik a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének az IMO nettó zéró kibocsátási keretére vonatkozó módosítástervezeteit. Noha megmutatkozott a konszenzuskészség, több kérdés lezáratlan maradt, és változatlanul éles véleménykülönbség volt a gazdasági elemet illetően. A küldöttségek többsége – beleértve az Uniót is – díjmechanizmus mellett foglalt állást, míg más delegációk a tüzelőanyagok ÜHG-intenzitásának szintjén alapuló rugalmas gazdasági mechanizmust részesítették előnyben. Az ISWG-GHG 18. ülésén és közvetlenül azt követően az IMO részes felei két különálló javaslatot terjesztettek elő az eltérések egyeztetése érdekében.

Az ISWG-GHG 19. ülésén továbbvitte az IMO nettó zéró kibocsátási keretének kialakításával kapcsolatos munkát, amely az MEPC 83. ülésén, a hajókból származó ÜHG-kibocsátás csökkentésével foglalkozó munkacsoportban is folytatódott. A munkacsoport alapos megbeszélés után véglegesítette és elfogadta a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének az IMO nettó zéró kibocsátási keretére vonatkozó módosítástervezeteit.

Az ISWG-GHG 19. ülése és a hajókból származó ÜHG-kibocsátás csökkentésével foglalkozó munkacsoport jelentéseinek megvitatása során az IMO egyik részes fele név szerinti szavazást kért a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének az IMO nettó zéró kibocsátási keretére vonatkozó módosítástervezetei jóváhagyásával kapcsolatban. A név szerinti szavazás 63 támogató szavazattal, 16 ellenszavazattal és megközelítőleg 25 tartózkodással zárult.

Így az MEPC 83. ülésén jóváhagyta a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének az IMO nettó zéró kibocsátási keretére vonatkozó módosítástervezeteit az MEPC 2025. októberi rendkívüli ülésén (MEPC/ES.2) történő elfogadás céljából. Ezeket a módosításokat az IMO 2025. április 11-i 5005. sz. körlevele tartalmazza.

Az Unió több olyan dokumentumot támogatott és nyújtott be, amely az üvegházhatású gázokra vonatkozó tüzelőanyag-szabvány és ÜHG-árazási díj kialakítására irányuló javaslatokat tartalmazott. Az Unió jelentős szerepet vállalt a MEPC és az ISWG-GHG különböző ülésein a nettó zéró kibocsátási keret kidolgozásáról folytatott tárgyalásokban. Az IMO nettó zéró kibocsátási kerete hajókra vonatkozó új globális tüzelőanyag-szabványt és a kibocsátásra vonatkozó globális árazási mechanizmust foglal magában.

Az Uniónak támogatnia kell az új 5. fejezetet, mivel az üvegházhatású gázok (ÜHG) nemzetközi hajózásból származó kibocsátásának csökkentését szolgáló rendelkezéseket tartalmaz azzal a céllal, hogy 2050-re elérhető legyen a nettó zéró üvegházhatásúgáz-kibocsátás. A hajózásban szükséges energetikai átálláshoz is szilárd alapot teremt. Az IMO hajókból származó ÜHG-kibocsátás csökkentésére vonatkozó 2023. évi stratégiájában meghatározott célok elérésére, a zéró és közel zéró ÜHG-kibocsátású tüzelőanyagok, technológiák és energiaforrások bevezetésének felgyorsítására, valamint az igazságos és méltányos átállás támogatására irányul.

#### **4. A VONATKOZÓ UNIÓS JOGSZABÁLYOK ÉS AZ UNIÓS HATÁSKÖR**

##### **4.1. Irányadó uniós jogszabályok**

##### *4.1.1. A MARPOL-egyezmény VI. melléklete 13. és 14. szabályának és VII. függelékének módosításai*

Az (EU) 2016/802 irányelv célja az egyes folyékony tüzelőanyagokból származó kén-dioxid-kibocsátás csökkentése<sup>2</sup>. A magas kéntartalmú tüzelőanyagok elégetése során keletkező, emberi egészségre és környezetre ártalmas, valamint savak lerakódásához hozzájáruló káros kibocsátás által okozott levegőszennyezés megelőzésére és szabályozására irányul. A 6. és a 13. cikk, valamint az I. melléklet a MARPOL-egyezmény VI. mellékletében az uniós vizeken tartózkodó hajók tüzelőanyagának maximális kéntartalmára és kén-oxid-kibocsátására vonatkozóan rögzített szabályokra hivatkozik.

A tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelv<sup>3</sup> értelmében legkésőbb 2020-ra a tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket a tengeri környezet jó állapotának elérése vagy fenntartása érdekében. A jó környezeti állapot „a tengervizek olyan környezeti állapota, amelyben az ökológiai szempontból sokszínű és dinamikus óceánok és tengerek a saját feltételeiknek megfelelően tiszták, egészségesek és termékenyek, a tengeri környezet használata pedig fenntartható szinten történik, biztosítva ezáltal a használatának és az azzal kapcsolatos tevékenységeknek a lehetőségét a jelenlegi és a jövőbeni nemzedékek számára” (a tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelv 3. cikkének 5. pontja). A jó környezeti állapot megállapításához többek között minimálisra kell csökkenteni az ember által előidézett eutrofizációt, különös tekintettel annak káros hatásaira, mint a biológiai sokféleség csökkenése, az ökoszisztéma eróziója, az ártalmas algavirágzások és az alsó vízrétegek oxigénhiánya. Az Atlanti-óceán északkeleti térségének nitrogén-oxid-kibocsátásszabályozási területté nyilvánítása nyomán a tengeri hajózásból származó nitrogéninputnak a III. szintű követelmények alkalmazásával való csökkentése segíteni fogja az e tengerekkel határos uniós

<sup>2</sup> HL L 132., 2016.5.21., 58. o.

<sup>3</sup> HL L 164., 2008.6.25., 19. o.

tagállamokat abban, hogy elérjék a tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelvben meghatározott „jó környezeti állapotot”.

A környezeti levegő minőségéről szóló (2024-ben felülvizsgált) irányelv<sup>4</sup> többek között határértékeket állapít meg a NO<sub>2</sub> vonatkozásában a levegőszennyezés emberi egészségre és/vagy környezetre gyakorolt káros hatásainak elkerülése, megelőzése vagy csökkentése céljából. A környezeti levegő minőségéről szóló irányelv elismeri, hogy az irányelvben rögzített célok eléréséhez különösen fontos, hogy a szennyező anyagok kibocsátása elleni küzdelem a szennyezés forrásánál valósuljon meg, különösen olyan intézkedések révén, amelyek a motorokra vagy az tüzelőanyag minőségére vonatkozó szabványokkal korlátoznák különböző mozgó és helyhez kötött források motorjának kipufogógáz-kibocsátását. Az Unió több, a kibocsátást szabályozó jogszabályt is bevezetett a különféle közúti közlekedési módokat érintő motorszabványokkal (személygépkocsik, tehergépjárművek és kistehergépkocsik, az Euro szabványok révén<sup>5</sup>), valamint a nem közúti mozgó gépekre vonatkozó motorszabványokkal (belvízi hajók és mozdonyok, a nem közúti mozgó gépekre vonatkozó irányelv révén<sup>6</sup>).

Ezért a MARPOL-egyezmény VI. melléklete 13. és 14. szabályának és VII. függelékének kibocsátásszabályozási terület elfogadására vonatkozó módosításai alkalmasak arra, hogy meghatározó módon befolyásolják az (EU) 2016/802 irányelv tartalmát. Ennek oka, hogy uniós tagállamokon belüli kibocsátásszabályozási terület létrehozása érintené az említett irányelv alkalmazását, mivel annak 6. és 13. cikke, valamint I. melléklete a MARPOL-egyezmény VI. mellékletében az uniós vizeken tartózkodó hajók tüzelőanyagának maximális kéntartalmára és kén-oxid-kibocsátására vonatkozóan rögzített szabályokra hivatkozik.

#### *4.1.2. A MARPOL-egyezmény VI. melléklete 20., 25., 27. és 28. szabályának módosításai*

A tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről szóló (EU) 2015/757 rendelet<sup>7</sup> (az uniós nyomonkövetési, jelentési és hitelesítési rendelet) létrehozta az ÜHG-kibocsátás nyomon követésére, jelentésére és hitelesítésére szolgáló uniós rendszer jogi keretét. A rendelet célja, hogy megbízható és ellenőrizhető ÜHG-kibocsátási adatokat és energiahatékonysági mutatókat szolgáltatson, tájékoztassa a politikai döntéshozókat, valamint ösztönözze az energiahatékony technológiák és magatartásformák piaci elterjedését. Ezt az információhiányhoz hasonló piaci akadályok felszámolásával valósítja meg. A rendelet 2015. július 1-jén lépett hatályba. A hajók tüzelőanyag-fogyasztására vonatkozó IMO-adatbázis (a hajók tüzelőolaj-fogyasztására vonatkozó globális adatgyűjtési rendszer) nyilvánosság számára való hozzáférhetőségének javítása, valamint az ÜHG-kibocsátás csökkentésére irányuló rövid távú intézkedés felülvizsgálatára vonatkozó rendelkezés bevezetése a nemzetközi hajózás szén-dioxid-intenzitásának a hajókból származó ÜHG-kibocsátás csökkentésére vonatkozó IMO-stratégiában meghatározott ambíciószinttel összhangban történő csökkentésére irányul. A hajók tüzelőolaj-fogyasztására vonatkozó globális adatgyűjtési rendszerben bejelentett adatok következetességének/minőségének javítása és az adatokhoz való hozzáférés nyilvánosságra

<sup>4</sup> HL L 152., 2008.6.11., 1. o.

<sup>5</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 715/2007/EK rendelete (2007. június 20.) a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről (HL L 171., 2007.6.29., 1. o.) és az Európai Parlament és a Tanács 595/2009/EK rendelete (2009. június 18.) a nehéz tehergépjárművek kibocsátásai (Euro VI) tekintetében a gépjárművek és motorok típusjóváhagyásáról, a járművek javítására és karbantartására vonatkozó információkhoz való hozzáférésről (HL L 188., 2009.7.18., 1. o.).

<sup>6</sup> HL L 59., 1998.2.27., 1. o.

<sup>7</sup> HL L 123., 2015.5.19., 55. o.

való kiterjesztése hatással van a hajók fűtőolaj-fogyasztásával kapcsolatos adatgyűjtésre és -szolgáltatásra, ezért befolyásolhatja a hajózásból származó ÜHG-kibocsátásnak az uniós nyomonkövetési, jelentési és ellenőrzési rendelet szerint nyomon követését, ellenőrzését és jelentését.

Az európai klímarendelet<sup>8</sup> kötelező uniós éghajlat-politikai célokat határoz meg (az 1990-es szinthez viszonyítva) a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátás – vagyis az elnyelések levonása utáni kibocsátás – 2030-ig legalább 55 %-kal, 2040-ig 90 %-kal (a Bizottság javaslata) történő csökkentésére vonatkozóan. A rendelet magában foglalja továbbá a 2050-ig megvalósítandó klímasemlegességre vonatkozó célkitűzést, valamint az ezt követő nettó negatív kibocsátásokra vonatkozó törekvést.

Az ÜHG-kibocsátás csökkentését célzó „*Irány az 55 %!*” intézkedéscsomagra vonatkozó bizottsági javaslatok alapján az uniós jogalkotók az alábbi, kifejezetten a hajózási ágazatból származó ÜHG-kibocsátásokra vonatkozó jogi aktusokat fogadták el:

- az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszerről (EU ETS) szóló 2003/87/EK irányelv<sup>9</sup> felülvizsgálata az (EU) 2023/959 irányelvvel<sup>10</sup> az EU ETS-nek a tengeri közlekedési ágazatra való, 2024. január 1-jétől alkalmazandó kiterjesztése érdekében (az uniós nyomonkövetési, jelentési és ellenőrzési rendelet<sup>11</sup> szükséges módosításaival együtt, amelyek célja a nyomonkövetési és jelentési szabályok felülvizsgálata, többek között a vonatkozó végrehajtási és felhatalmazáson alapuló jogi aktusok felülvizsgálata révén),
- az (EU) 2023/1805 rendelet (FuelEU tengerészeti rendelet)<sup>12</sup> a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengerhasznosítási ágazatban való használatára összpontosít, és előírja, hogy e tüzelőanyagok uniós kikötőkbe befutó hajók általi igénybevétele 2025. január 1-jétől legyen alkalmazandó.

Az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszernek (EU ETS) a tengeri szállításra való kiterjesztéséből és a FuelEU tengerészeti rendeletről eredő új kötelezettségeknek való megfelelés az uniós nyomonkövetési, jelentési és hitelesítési rendelet által létrehozott nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendszerre fog épülni.

Ezek az uniós jogi aktusok viszont szorosan kapcsolódnak az IMO ÜHG-ra vonatkozó intézkedéseivel, például az IMO-nak a hajók tüzelőolaj-fogyasztására vonatkozó globális adatgyűjtési rendszeréhez, a meglévő hajók energiahatékonysági mutatójához (EEXI) és a szén-dioxid-intenzitási mutatóhoz (CII), amelyek célja, hogy hajónként gyűjtsék és

---

<sup>8</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1119 rendelete (2021. június 30.) a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és a 401/2009/EK rendelet, valamint az (EU) 2018/1999 rendelet módosításáról (európai klímarendelet) (HL L 243., 2021.7.9., 1. o.).

<sup>9</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2003/87/EK irányelve (2003. október 13.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról (EGT-vonatkozású szöveg), (HL L 275., 2003.10.25., 32. o.).

<sup>10</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/959 irányelve (2023. május 10.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló 2003/87/EK irányelv, valamint az üvegházhatású gázok uniós kibocsátáskereskedelmi rendszeréhez piaci stabilizációs tartalék létrehozásáról és működtetéséről szóló (EU) 2015/1814 határozat módosításáról (HL L 130., 2023.5.16., 134. o.).

<sup>11</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/957 rendelete (2023. május 10.) az (EU) 2015/757 rendeletnek a tengeri közlekedési tevékenységek uniós kibocsátáskereskedelmi rendszerbe történő bevonását, valamint további üvegházhatásúgáz-kibocsátások és további hajótípusokból származó kibocsátások nyomon követését, jelentését és hitelesítését célzó módosításáról (HL L 130., 2023.5.16., 105. o.).

<sup>12</sup> HL L 234., 2023.9.22., 48. o.

közzeadják a hajók tüzelőanyag-fogyasztására, valamint műszaki és működési energiahatékonyságára vonatkozó információkat.

Az ÜHG-ra vonatkozó bármely IMO-intézkedés, amely a hajózásból származó ÜHG-kibocsátások nyomon követését, hitelesítését és jelentését teszi szükségessé, hatással lehet az uniós nyomonkövetési, jelentési és hitelesítési rendeletre, valamint az EU ETS irányelvre és a FuelEU tengerészeti rendeletre.

Ezért a MARPOL-egyezmény VI. melléklete 20., 25., 27. és 28. szabályának a hajók tüzelőanyag-fogyasztására vonatkozó IMO-adatbázis (a hajók tüzelőolaj-fogyasztására vonatkozó globális adatgyűjtési rendszer) hozzáférhetőségét és az ÜHG-kibocsátás csökkentésére irányuló rövid távú intézkedés felülvizsgálatára vonatkozó rendelkezést érintő módosításai alkalmasak arra, hogy meghatározó módon befolyásolják az (EU) 2015/757 rendelet, az (EU) 2023/1805 rendelet és az (EU) 2023/959 irányelv alapján alkalmazandó követelményeket.

#### 4.1.3. A MARPOL-egyezmény VI. mellékletének bővítése az új 5. fejezettel

A tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról szóló (EU) 2015/757 rendelet<sup>13</sup> (nyomonkövetési, jelentési és ellenőrzési rendelet) létrehozza a hajózásból származó ÜHG-kibocsátás és a hajózás energiahatékonyságának nyomon követésére, jelentésére és hitelesítésére és ellenőrzésére szolgáló uniós rendszer jogi keretét. A rendelet célja, hogy megbízható és ellenőrizhető ÜHG-kibocsátási adatokat szolgáltatson, tájékoztassa a politikai döntéshozókat, valamint ösztönözze az energiahatékony technológiák és magatartásformák piaci elterjedését. Ezt az információhiányhoz hasonló piaci akadályok felszámolásával valósítja meg.

Az európai klímarendelet<sup>14</sup> kötelező uniós éghajlat-politikai célokat határoz meg (az 1990-es szinthez viszonyítva) a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátás – vagyis az elnyelések levonása utáni kibocsátás – 2030-ig legalább 55 %-kal, 2040-ig 90 %-kal (a Bizottság javaslata szerint) történő csökkentésére vonatkozóan. A rendelet magában foglalja továbbá a 2050-ig megvalósítandó klímasemlegességre vonatkozó célkitűzést, valamint az ezt követő nettó negatív kibocsátásokra vonatkozó törekvést.

Az ÜHG-kibocsátás csökkentését célzó „*Irány az 55 %!*” intézkedéscsomagra vonatkozó bizottsági javaslatok alapján az uniós jogalkotók az alábbi, kifejezetten a hajózási ágazatból származó ÜHG-kibocsátásokra vonatkozó jogi aktusokat fogadták el:

- az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszerről (EU ETS) szóló 2003/87/EK irányelv<sup>15</sup> felülvizsgálata az (EU) 2023/959 irányelvvel<sup>16</sup> az EU ETS-nek a tengeri közlekedési ágazatra való, 2024. január 1-jétől alkalmazandó

<sup>13</sup> HL L 123., 2015.5.19., 55. o.

<sup>14</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1119 rendelete (2021. június 30.) a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és a 401/2009/EK rendelet, valamint az (EU) 2018/1999 rendelet módosításáról (európai klímarendelet), (HL L 243., 2021.7.9., 1. o.).

<sup>15</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2003/87/EK irányelve (2003. október 13.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról (EGT-vonatkozású szöveg), (HL L 275., 2003.10.25., 32. o.).

<sup>16</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/959 irányelve (2023. május 10.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló 2003/87/EK irányelv, valamint az üvegházhatású gázok uniós kibocsátáskereskedelmi rendszeréhez piaci stabilizációs tartalék létrehozásáról és működtetéséről szóló (EU) 2015/1814 határozat módosításáról (HL L 130., 2023.5.16., 134. o.).

kiterjesztése érdekében (az uniós nyomonkövetési, jelentési és ellenőrzési rendelet<sup>17</sup> szükséges módosításaival együtt, amelyek célja a nyomonkövetési és jelentési szabályok felülvizsgálata, többek között a vonatkozó végrehajtási és felhatalmazáson alapuló jogi aktusok felülvizsgálata révén),

- az (EU) 2023/1805 rendelet<sup>18</sup> (FuelEU tengerészeti rendelet) a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengerhasznosítási ágazatban való használatára összpontosít, és előírja, hogy e tüzelőanyagok uniós kikötőkbe befutó hajók általi igénybevétele 2025. január 1-jétől legyen alkalmazandó.

Az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszernek a tengeri szállításra való kiterjesztéséből és a FuelEU tengerészeti rendeletből eredő új kötelezettségeknek való megfelelés az uniós nyomonkövetési, jelentési és hitelesítési rendelet által létrehozott nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendszerre fog épülni.

Az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv és a FuelEU tengerészeti rendelet felülvizsgálati rendelkezéseket tartalmaz arra az esetre, ha az IMO globális tüzelőanyag-szabványt vagy piaci alapú intézkedést fogad el. Pontosabban fogalmazva:

- a FuelEU tengerészeti rendelet 30. cikkének (5) bekezdése szerint abban az esetben, ha az IMO a tüzelőanyagokra vonatkozó globális ÜHG-kibocsátási szabványt vagy a hajók által a fedélzeten felhasznált energia ÜHG-intenzitására vonatkozó globális határértékeket fogad el, a Bizottság jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. Az említett jelentésben a Bizottság megvizsgálja az említett globális intézkedés ambíciószintjét a Párizsi Megállapodás célkitűzéseinek fényében, továbbá általános környezeti integritását. Megvizsgálja ezenkívül az e rendeletnek az említett globális intézkedéshez való esetleges hozzáigazításával vagy összehangolásával kapcsolatban felmerülő kérdéseket, beleértve azt is, hogy el kell kerülni a tengeri szállításból származó ÜHG-kibocsátások szabályozásának megkettőződését mind uniós, mind nemzetközi szinten. Az említett jelentést adott esetben az e rendelet módosítására irányuló olyan jogalkotási javaslat is kísérheti, amely összhangban áll az uniós gazdaság egészére vonatkozó ÜHG-kibocsátási kötelezettségvállalásokkal, valamint az uniós éghajlat-politikai fellépés környezeti integritása és hatékonysága megőrzésére irányuló céllal,
- az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 3gg. cikkének (1) bekezdése szerint a tengeri közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésére irányuló piaci alapú globális intézkedés IMO általi elfogadása esetén a Bizottság az elfogadott intézkedés fényében felülvizsgálja ezt az irányelvet. E célból a Bizottság jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az ilyen piaci alapú intézkedés elfogadásától számított 18 hónapon belül és az intézkedés alkalmazásának megkezdése előtt. Ebben a jelentésben a Bizottság megvizsgálja a piaci alapú globális intézkedést a következők tekintetében: a) az intézkedés ambíciójának szintje a Párizsi Megállapodás célkitűzéseinek

---

<sup>17</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/957 rendelete (2023. május 10.) az (EU) 2015/757 rendeletnek a tengeri közlekedési tevékenységek uniós kibocsátáskereskedelmi rendszerbe történő bevonását, valamint további üvegházhatásúgáz-kibocsátások és további hajótípusokból származó kibocsátások nyomon követését, jelentését és hitelesítését célzó módosításáról (HL L 130., 2023.5.16., 105. o.).

<sup>18</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/1805 rendelete (2023. szeptember 13.) a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri szállításban való alkalmazásáról, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról (HL L 234., 2023.9.22., 48. o.).

fényében; b) az intézkedés általános környezeti integritása, többek között ezen irányelv tengeri közlekedésre vonatkozó rendelkezéseivel összehasonlítva; valamint c) az EU ETS és az említett intézkedés közötti koherenciával kapcsolatos bármely kérdés. A Bizottság a jelentéshez adott esetben jogalkotási javaslatot csatol ezen irányelv olyan módosítására, amely összhangban van az Unió 2030-ra vonatkozó éghajlat-politikai célkitűzésével és az (EU) 2021/1119 rendeletben meghatározott klímasemlegességi célkitűzéssel, és amelynek célja az uniós éghajlat-politikai fellépés környezeti integritásának és hatékonyságának megőrzése, a piaci alapú globális intézkedés végrehajtása és az EU ETS közötti koherencia biztosítása érdekében, az esetleges jelentős kettős terhek elkerülése mellett.

Az ÜHG-ra vonatkozó bármely IMO-intézkedés, amely a hajózásból származó ÜHG-kibocsátások nyomon követését, hitelesítését és jelentését teszi szükségessé, hatással lehet az uniós nyomonkövetési, jelentési és hitelesítési rendeletre, valamint az EU ETS irányelvre és a FuelEU tengerészeti rendeletre.

Ezért a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének az IMO nettó zéró kibocsátási keretéről szóló új 5. fejezete alkalmas arra, hogy meghatározó módon befolyásolja az (EU) 2015/757 rendelet, az (EU) 2023/1805 rendelet és az (EU) 2023/959 irányelv alapján alkalmazandó követelményeket.

#### **4.2. Az uniós hatáskör**

A tervezett jogi aktusok tárgya olyan területet érint, amely tekintetében az EUMSZ 3. cikke (2) bekezdésének utolsó tagmondata értelmében az Unió kizárólagos külső hatáskörrel rendelkezik, mivel a tervezett jogi aktusok „a közös szabályokat érintheti[k], vagy azok alkalmazási körét megváltoztathatj[ák]”.

### **5. JOGALAP**

#### **5.1. Eljárási jogalap**

##### *5.1.1. Általános elvek*

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 218. cikkének (9) bekezdése határozatok elfogadásáról rendelkezik „a megállapodásokkal létrehozott szervezetben az Unió által képviselendő álláspontok kialakítására vonatkozóan, amennyiben az ilyen szervezet joghatással bíró jogi aktust kell elfogadnia, kivéve a megállapodás intézményi kereteit kiegészítő vagy módosító jogi aktusokat”.

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése attól függetlenül alkalmazandó, hogy az Unió tagja-e a szervezet vagy részes fele-e a megállapodásnak<sup>19</sup>.

A „joghatással bíró jogi aktus” fogalmába beletartoznak a nemzetközi jognak a kérdéses szervezet szabályozó szabályai szerint joghatással bíró jogi aktusok. Különösen arra az esetre vonatkozik, amikor a szervezet létrehozó nemzetközi megállapodás úgy rendelkezik, hogy a szerv határozatai kötelező erejűek a részes felekre nézve. Ez a helyzet például akkor, ha a nemzetközi megállapodás hatáskörrel ruházza fel a szervezet arra, hogy bizonyos tekintetben módosítsa a megállapodást vagy annak mellékleteit.

---

<sup>19</sup> A Bíróság ítélete, Németország kontra Tanács (OIV), C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64. pont.

### 5.1.2. *A jelen esetre történő alkalmazás*

Az IMO Tengerikörnyezet-védelmi Bizottsága megállapodás, nevezetesen a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetről szóló egyezmény által létrehozott szerv.

Az IMO említett bizottsága által elfogadandó tervezett jogi aktusok a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének módosításai. A MARPOL-egyezmény 1. cikkének megfelelően az ilyen módosítások a nemzetközi jog szerint kötelező erejűek lesznek.

A tervezett jogi aktusok nem egészítik ki és nem módosítják a megállapodás intézményi keretét.

Ezért a javasolt határozat eljárási jogalapja az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése.

## **5.2. Anyagi jogalap**

### 5.2.1. *Általános elvek*

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozat anyagi jogalapja elsősorban azon tervezett jogi aktus célkitűzésétől és tartalmától függ, amellyel kapcsolatban az Unió által képviselendő álláspont meghatározásra kerül. Amennyiben a tervezett jogi aktus kettős célkitűzést követ, vagy két összetevőből áll, és ezek egyike elsődlegesként vagy döntő jellegűként azonosítható, míg a másik pusztán járulékos jellegű, az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozatot egyetlen jogalapra, azaz az elsődleges, illetve döntő jellegű célkitűzés vagy összetevő által megkövetelt jogalapra kell alapítani.

### 5.2.2. *A jelen esetre történő alkalmazás*

Az IMO a hajózás biztonságáért és védeleméért, valamint a hajók által okozott tenger- és légszennyezés megelőzéséért felelős szakosított ENSZ-intézmény, amelyet egyezmény, nevezetesen az IMO-egyezmény hozott létre.

Az IMO-egyezmény szerint a Szervezet célja, hogy meghozza a nemzetközi kereskedelmi hajózást érintő bármely technikai kérdéshez kapcsolódó kormányzati szabályozás és gyakorlatok területén a kormányok által folytatott együttműködéshez szükséges intézkedéseket; valamint ösztönözze és megkönnyítse a tengerészeti biztonsággal, a hajózás hatékonyságával, valamint a hajókról történő tengerszennyezés megelőzésével és szabályozásával kapcsolatos lehető leghatározottabb végrehajtható normák általános elfogadását.

Az IMO MEPC-bizottsága a hajók által a tengeri környezet üzemeltetési vagy véletlen okokból történő szennyezésének megelőzésére vonatkozó fő nemzetközi egyezmény, vagyis a MARPOL-egyezmény VI. mellékletét érintő módosításokat fogad majd el.

Ezek a módosítások a nemzetközi hajózásból származó kibocsátások megelőzésére, csökkentésére és szabályozására összpontosítanak, egyúttal előmozdítják a tengeri közlekedésen keresztüli globális összeköttetést.

A MARPOL-egyezmény VI. mellékletének fent említett módosításai a tengeri közlekedés és a környezetvédelem területén több olyan célkitűzés elérésére irányulnak, amelyek elválaszthatatlanul összekapcsolódnak anélkül, hogy az egyik másodlagos vagy közvetett lenne a másikhoz viszonyítva. Ezért a határozat anyagi jogalapjának magában kell foglalnia a megfelelő anyagi jogalapokat, nevezetesen az EUMSZ 100. cikkének (2) bekezdését és 192. cikkének (1) bekezdését egyaránt.

## **5.3. Következtetés**

A javasolt határozat jogalapja ezért az EUMSZ 100. cikkének (2) bekezdése és 192. cikkének (1) bekezdése, összefüggésben az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdésével.

## Javaslat

**A TANÁCS HATÁROZATA****az Európai Unió által a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben, a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság második rendkívüli ülésén a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (MARPOL-egyezmény) módosításainak elfogadása tekintetében képviselendő álláspontról**

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 100. cikke (2) bekezdésére és 192. cikke (1) bekezdésére, összefüggésben 218. cikke (9) bekezdésével,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

- (1) A Nemzetközi Tengerészeti Szervezetről (IMO) szóló egyezmény 1958. március 17-én lépett hatályba.
- (2) Az IMO a hajózás biztonságáért és védeleméért, valamint a hajók által okozott tenger- és légszennyezés megelőzéséért felelős szakosított ENSZ-intézmény. Valamennyi uniós tagállam tagja az IMO-nak. Az Unió nem tagja az IMO-nak.
- (3) Az IMO-egyezmény 38. cikkének a) pontja értelmében a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság (MEPC) olyan feladatokat lát el, amelyeket a hajókról történő tengerszennyezés megelőzésére és ellenőrzésére vonatkozó nemzetközi egyezmények vagy azok alapján az IMO-ra ruháznak vagy ruházhatnak, különösen szabályok vagy egyéb rendelkezések elfogadása és módosítása tekintetében. Második rendkívüli ülésén az MEPC a MARPOL-egyezményt érintő módosításokat fog elfogadni az egyezmény 16. cikke (2) bekezdése b), c) és d) pontjának megfelelően.
- (4) Az IMO Tengerikörnyezet-védelmi Bizottsága a 2025. október 14. és 17. között tartandó második rendkívüli ülésén a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (a továbbiakban: MARPOL-egyezmény) VI. mellékletét érintő módosításokat tervez elfogadni az Atlanti-óceán északkeleti térségének új kibocsátásszabályozási területté nyilvánításával (a 13. és a 14. szabály, valamint a VII. függelék), a hajók tüzelőanyag-fogyasztására vonatkozó IMO-adatbázis (a hajók tüzelőolaj-fogyasztására vonatkozó globális adatgyűjtési rendszer) hozzáférhetőségével és az ÜHG-kibocsátás csökkentésére irányuló rövid távú intézkedés felülvizsgálatára vonatkozó rendelkezéssel (20., 25., 27. és 28. szabály), valamint az IMO nettó zéró kibocsátási keretével (új 5. fejezet) kapcsolatban.
- (5) Az MEPC tervezett jogi aktusai joghatással fognak bírni.
- (6) Helyénvaló ezért meghatározni az Unió által az IMO Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának rendkívüli ülésén képviselendő álláspontot, mivel a tervezett jogi aktusok meghatározó módon befolyásolhatják az uniós jog, nevezetesen az egyes folyékony tüzelőanyagok kéntartalmának csökkentéséről szóló (EU) 2016/802

irányelv<sup>1</sup>, a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről szóló (EU) 2015/757 rendelet<sup>2</sup>, az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló 2003/87/EK irányelv, valamint az üvegházhatású gázok uniós kibocsátáskereskedelmi rendszeréhez piaci stabilizációs tartalék létrehozásáról és működtetéséről szóló (EU) 2015/1814 határozat módosításáról szóló (EU) 2023/959 irányelv<sup>3</sup>, valamint a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri szállításban való alkalmazásáról szóló (EU) 2023/1805 rendelet<sup>4</sup> tartalmát.

- (7) Az Uniónak ezért támogatnia kell a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének 13. és 14. szabályát, valamint VII. függelékét érintő módosításokat, mivel ez hozzájárul majd a nitrogén-oxidok, a kén-oxidok és a szálló por hajókból származó kibocsátásának megelőzéséhez, csökkentéséhez és szabályozásához a kapcsolódó egészségügyi és környezeti előnyök elérése érdekében, a tengerhasznosítási ágazatra gyakorolt gazdasági hatás kezelhető szinten tartása mellett. Az Uniónak a MARPOL-egyezmény VI. melléklete 27. szabályának módosításait is támogatnia kell, mivel tovább javítják a hajók tüzelőolaj-fogyasztására vonatkozó globális adatgyűjtési rendszer adatainak hozzáférhetőségét a CII-keret határozott végrehajtásának biztosítása és az említett keret felülvizsgálatának megkönnyítése érdekében. Az Uniónak azért kell támogatnia a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének 20., 25., 27. és 28. szabályát érintő módosításokat, mert az IMO 2023. évi ÜHG-stratégiájának elfogadásából és a rövid távú intézkedések felülvizsgálatának IMO általi lezárásából következnek, valamint lehetővé teszik az említett szabályok további felülvizsgálatát. Az Uniónak a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének új 5. fejezettel történő bővítését is támogatnia kell, mivel az az üvegházhatású gázok (ÜHG) nemzetközi hajózásból származó kibocsátásának csökkentését szolgáló rendelkezéseket tartalmaz azzal a céllal, hogy 2050-re elérhető legyen a nettó zéró üvegházhatásúgáz-kibocsátás. A hajózásban szükséges energetikai átálláshoz is szilárd alapot teremt. A hajók ÜHG-kibocsátásának csökkentésére irányuló 2023. évi IMO-stratégiában meghatározott éghajlat-politikai célok elérésére, a zéró és közel zéró ÜHG-kibocsátású tüzelőanyagok, technológiák és energiaforrások bevezetésének felgyorsítására, valamint az igazságos és méltányos átállás támogatására irányul.
- (8) Az Unió álláspontját a Bizottság és az Unió azon tagállamai képviselik együttesen eljárva, amelyek tagjai az IMO-nak,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

### *1. cikk*

A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának második rendkívüli ülésén az Unió által képviselendő álláspont az, hogy egyet kell érteni az alábbiak elfogadásával:

- a) a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének 13. és 14. szabályát, valamint VII. függelékét érintő módosítások az Atlanti-óceán északkeleti térségének új kibocsátásszabályozási területté nyilvánítása tekintetében;

<sup>1</sup> HL L 132., 2016.5.21., 58. o.

<sup>2</sup> HL L 123., 2015.5.19., 55. o.

<sup>3</sup> HL L 130., 2023.5.16., 134. o.

<sup>4</sup> HL L 234., 2023.9.22., 48. o.

- b) a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének 20., 25., 27. és 28. szabályát érintő módosítások a hajók tüzelőanyag-fogyasztására vonatkozó IMO-adatbázis (a hajók tüzelőolaj-fogyasztására vonatkozó globális adatgyűjtési rendszer) hozzáférhetősége és az ÜHG-kibocsátás csökkentésére irányuló rövid távú intézkedés felülvizsgálatára vonatkozó rendelkezés tekintetében; valamint
- c) a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének az új 5. fejezettel történő bővítése az IMO nettó zéró kibocsátási kerete tekintetében.

#### *2. cikk*

Az 1. cikkben említett álláspontot a Bizottság és azon uniós tagállamok képviselik az Unió érdekében közösen eljárva, amelyek tagjai az IMO Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának.

#### *3. cikk*

Ennek a határozatnak a Bizottság és a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*a Tanács részéről  
az elnök*