



AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG VÁLASZAI

AZ EURÓPAI SZÁMVEVŐSZÉK KÜLÖNJELENTÉSÉRE

**A hajók által okozott tengerszennyezés
kezelésére irányuló uniós intézkedések**

Még mindig zavaros vizeken hajózunk

Tartalomjegyzék

I. A BIZOTTSÁG VÁLASZAI RÖVIDEN.....	2
II. A BIZOTTSÁG VÁLASZAI A SZÁMVEVŐSZÉK FŐBB ÉSZREVÉTELEIRE.....	2
1. A hajók okozta szennyezésre vonatkozó uniós szabályok.....	2
2. A hajók okozta szennyezéssel foglalkozó uniós szabályok végrehajtása és érvényesítése.....	5
3. A hajók okozta szennyezés nyomon követésére szolgáló uniós keret.....	6
III. A BIZOTTSÁG VÁLASZAI A SZÁMVEVŐSZÉK AJÁNLÁSAIRA.....	6
1. ajánlás: Javítani kell az EMSA szennyezéssel kapcsolatos figyelmeztető eszközeinek működését és eredményességét.....	6
2. ajánlás: Meg kell erősíteni az uniós irányelvek szerinti kötelező tagállami ellenőrzések nyomon követését.....	8
3. ajánlás: A kiterjesztett alkalmazással kapcsolatos kérdések nyomon követése az uniós finanszírozású projektekben.....	8
4. ajánlás: Javítani kell a tengervizek környezeti állapotára vonatkozó beszámolást és nyomon követést.....	9

Ez a dokumentum az Európai Bizottság által a [költségvetési rendelet](#) 265. cikkével összhangban az Európai Számvevőszék különjelentésében foglalt észrevételekre adott válaszokat mutatja be, amelyeket a különjelentéssel együtt kell közzétenni.

I. A BIZOTTSÁG VÁLASZAI RÖVIDEN

Az Európai Bizottság üdvözli az Európai Számvevőszék hajók által okozott tengervízszennyezés kezelését célzó uniós intézkedésekről szóló különjelentését. A Bizottság elismeri, hogy – habár a [tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelv](#) nyomán az elmúlt években történt előrelépés a tengeri környezet szennyezésének csökkentésére irányuló célkitűzése terén – további erőfeszítésekre és módszerekre van szükség a hajók okozta tengervízszennyezés mérséklése érdekében.

Az [európai zöld megállapodás](#) újjálag megerősíti a Bizottság azon törekvését, hogy megvédje az Unió lakosságát a környezettel kapcsolatos kockázatoktól és hatásoktól, kijelölve az utat ahhoz, hogy bolygónk mindenki számára egészségessé váljon. A Bizottság számos uniós kezdeményezést fogadott el azzal a céllal, hogy a tengeri szállítás kevésbé szennyezze az EU tengereit, összhangban a [fenntartható és intelligens mobilitási stratégiával](#) és a [levegőre, a vízre és a talajra vonatkozó szennyezőanyag-mentességi cselekvési tervvel](#). A tengeri szállítás fenntarthatóbbá tétele kulcsfontosságú az európai zöld megállapodás céljainak és célkitűzéseinek eléréséhez, azaz az éghajlat-politikai céljaink, valamint a biológiai sokféleségre és a szennyezőanyag-mentességre irányuló törekvéseink megvalósításához. A tengerhasznosítási ágazat erőfeszítéseket tesz e célok eléréséért, ennek köszönhetően jelentős az előrelépés.

A Bizottság figyelembe fogja venni ezt a jelentést a soron következő uniós szakpolitikai kezdeményezések kidolgozása, és a meglévők végrehajtása során. Az [európai óceánügyi paktum](#) biztosítani fogja a koherenciát az óceánokhoz kapcsolódó valamennyi szakpolitikai területen. A paktum középpontjában a reziliens és egészséges óceánok és part menti területek támogatása, a kék gazdaság előmozdítása, tengereink és óceánunk hasznosításának koherens kezelése, valamint a tengerekkel kapcsolatos ismeretekre, innovációra és beruházásokra vonatkozó átfogó menetrend kidolgozása áll. Az új [európai kikötőstratégia](#) és a [tengerhajózási ipari stratégia](#) javítani fogja az európai hajógyártási ágazat és Európa kikötőinek versenyképességét, fenntarthatóságát és rezilienciáját. A Bizottság arról is gondoskodni fog, hogy a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) ambiciózus intézkedéseket fogadjon el, például az elvesztett konténerekből származó műanyag pellettel, a kibocsátott vizekkel, valamint a füstgáztisztító rendszerből vagy a vegyszerszállító tartályhajó előmosási eljárásából származó maradékanyagokkal kapcsolatban. Arra is emlékeztetni kell, hogy a tenger és a szárazföldi tevékenységek szervesen kapcsolódnak egymáshoz: ezt a kérdést a „forrástól a tengerig” megközelítésű, [vízügyi rezilienciára vonatkozó stratégiában](#) alaposabban meg kell vizsgálni. A tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelv felülvizsgálata folyamatban van, amelynek következtében hamarosan egy értékelő jelentés és egy hatásvizsgálat is közzétételre kerül.

II. A BIZOTTSÁG VÁLASZAI A SZÁMVEVŐSZÉK FŐBB ÉSZREVÉTELEIRE

1. A hajók okozta szennyezésre vonatkozó uniós szabályok

A Bizottság teljes mértékben elkötelezett a tengerészeti biztonságra és a hajók okozta vízszennyezés csökkentésére vonatkozó modern szabályok végrehajtása mellett. E tekintetben kulcsfontosságú, hogy az uniós tengerészeti jogszabályok összhangban legyenek az IMO szabályaival¹.

¹ Lásd a Számvevőszék 14. észrevételét.

2024 novemberében az úgynevezett „tengerészeti biztonságra vonatkozó csomag” négy új jogszabályt fogadták el a tiszta, biztonságosabb és korszerű uniós hajózás támogatása érdekében. Ezek a jogszabályok az alábbi területekkel foglalkozó irányelveket módosítják: i. hajók okozta szennyezés, ii. a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzés, iii. a tengeri szállítási ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálása, valamint iv. a lobogó szerinti állammal szembeni követelmények teljesítése. A felülvizsgált „csomag” egyensúlyt teremt egyrészt a hajózás magas színvonala, másrészt az európai hajózási ágazat versenyképessége megőrzésének szükségessége között, emellett a költségeket a gazdasági szereplők és a tagállami közigazgatások számára is észszerű szinten tartja. Összességében korszerű eszközökkel fogja felvértetni az EU-t a tiszta hajózás támogatására azáltal, hogy összehangolja az uniós szabályokat a nemzetközi szabványokkal, miközben az európai és a nemzeti hatóságok közötti megerősített együttműködési keret révén javítja a végrehajtást és az érvényesítést².

A **hajók okozta szennyezésről szóló, nemrég felülvizsgált irányelv**³ (SSP-irányelv) beépíti az uniós jogba a nemzetközi szabványokat, valamint biztosítja, hogy az illegális szennyezőanyag-kibocsátások előidézői ellen visszatartó erejű, hatékony és arányos szankciókat alkalmazzanak annak érdekében, hogy javuljon a tengerészeti biztonság, valamint jobban lehessen védeni a tengeri környezetet a hajók okozta szennyezéstől. A felülvizsgált jogszabály a tengeri környezet védelme érdekében egyértelműséget és koherenciát teremt a nemzetközi szabályokkal és eljárásokkal, különösen a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezményben (MARPOL-egyezményben) foglaltakkal. A felülvizsgált SSP-irányelv továbbá kiterjeszti a jelenlegi irányelv hatályát a káros anyagok csomagolt formában, szennyvízként vagy szemétként történő illegális kibocsátására, valamint a füstgáztisztító rendszerekből származó maradékanyagokra. A felülvizsgált irányelv emellett megerősített jogi keretet hozott létre a közigazgatási szankciókra és azok hatékony alkalmazására vonatkozóan, amivel lehetővé tette a nemzeti hatóságok számára, hogy a hajók okozta szennyezési események tekintetében visszatartó erejű és következetes szankciókat alkalmazzanak, bármelyik európai tengeren történjen is a szennyezés⁴.

A **nemrég felülvizsgált, kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló irányelv**⁵ (PSC-irányelv) aktualizálja a hajók kikötői ellenőrzésére vonatkozó követelményeket. A felülvizsgált irányelv beépíti az uniós jogba a hajóroncsok eltávolításáról szóló nairobi nemzetközi egyezményt. Ez az egyezmény jogalapot biztosít az aláíró államok számára ahhoz, hogy eltávolítsák vagy eltávolíttassák azokat a hajóroncsokat, amelyek károsak lehetnek a tengeren az élőlények, az áruk és a vagyontárgyak biztonságára, valamint a tengeri környezetre. Az egyezménynek a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzési rendszer révén történő érvényesítése azt jelenti, hogy az uniós kikötőkbe befutó hajóknak bizonyítaniuk kell az egyezménynek való alapvető megfelelést, vagy részletesebb ellenőrzések kockázatával kell számolniuk, ami a ratifikálásra ösztönzi az államokat.

A **tengeri szállítási ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálására irányadó alapelvek megállapításáról szóló, nemrég felülvizsgált irányelv**⁶ növeli a balesetek kivizsgálásával foglalkozó szervek azon képességét, hogy időben, kellő szakértelemmel és függetlenül végezzék el a balesetek

² Lásd a Számvevőszék 18–21. észrevételét.

³ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2024/3101 irányelve (2024. november 27.) a 2005/35/EK irányelvnek a hajók által okozott szennyezés tekintetében történő módosításáról és a jogsértések esetén alkalmazandó közigazgatási szankciók bevezetéséről, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=OJ:L_202403101

⁴ Lásd a Számvevőszék 28., 63., 64. észrevételét.

⁵ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2024/3009 irányelve (2024. november 27.) a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló 2009/16/EK irányelv módosításáról, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A32024L3099>

⁶ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2024/3017 irányelve (2024. november 27.) a tengeri szállítási ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálására irányadó alapelvek megállapításáról szóló 2009/18/EK irányelv módosításáról és az 1286/2011/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=OJ%3AL_202403017

kivizsgálását és számoljanak be róluk. A felülvizsgált irányelv emellett több fogalommeghatározást, valamint a vonatkozó uniós jogszabályokra és IMO-előírásokra való hivatkozásokat is naprakésszé teszi, hogy az illetékes szervek Unió-szerte összehangoltan vizsgálhassák ki a baleseteket. A tengeren elveszett konténerekkel kapcsolatban a felülvizsgált irányelv előírja, hogy a tagállamoknak rögzíteniük kell az elveszett konténereket az Európai Tengeri Balesetek Információs Platformján, amennyiben azok az adott tagállam vizein találhatóak, vagy ha a tagállam lobogója alatt közlekedő hajókról származnak. A hajómegfigyelési és információs rendszer létrehozásáról szóló irányelv⁷ továbbá előírja a tagállamok számára, hogy a konténereket elvesztő hajó parancsnoka haladéktalanul jelentse az elveszett konténereket az érintett parti államnak – így az elveszett konténerek nyomon követése uniós szinten biztosított.⁸

A 2023 októberében tanácsi következtetésekkel jóváhagyott, [felülvizsgált Európai Unió tengeri védelmi stratégia](#)⁹ (EUMSS) átfogó megközelítést nyújt a tengeri védelmi fenyegetések kezeléséhez. A stratégia többek között számos intézkedést tartalmaz a fel nem robbant hadianyag-maradványok kezelésére. 2016 és 2022 között emellett az Európai Bizottság több mint 7 millió eurót fektetett a fel nem robbant hadianyag-maradványokkal kapcsolatos, célzott projektekbe. E projektek eredményei javították a fel nem robbant hadianyag-maradványok észlelésére és semlegesítésére szolgáló technikákat, továbbá bővítették a tengeri környezetben előforduló, fel nem robbant hadianyag-maradványok általi fenyegetésekkel kapcsolatos ismereteinket.¹⁰

A Bizottság által 2023 szeptemberében második alkalommal, Palangában megrendezett „[A Mi Baltikumunk](#)” elnevezésű konferencián a balti-tengeri tagállamok miniszterei számos kötelezettséget vállaltak: i. a regionális szervezetekkel (Balti-tengeri Környezetvédelmi Bizottság – HELCOM, a Balti-tengeri Államok Tanácsa – CBSS) folytatott együttműködés megerősítését a Balti-tengerben található, fel nem robbant hadianyag-maradványok kezelése érdekében; ii. az ismerethiányok pótlását, a joghézagok megszüntetését és a fel nem robbant hadianyag-maradványok eltávolítására szolgáló technológiák fejlesztését; iii. a fel nem robbant hadianyag-maradványok felszámolása tekintetében nagy kockázatot jelentő területeken történő felszámolás előtérbe helyezését; valamint iv. a felsorolt intézkedéseket támogató finanszírozási mechanizmusok feltárását. Annak érdekében, hogy segítse a tagállamokat e kötelezettségvállalások teljesítésében, a Bizottság további projekteket kezdeményezett. Négy projekt már folyamatban van, vagy hamarosan finanszírozásban részesül az Európai Tengerügyi, Halászati és Akvakultúra-alap (ETHAA), az Európai Regionális Fejlesztési Alap (ERFA) vagy a Horizont Európa keretében. A legutóbbi (5,6 millió eurós költségvetésű) projektet az Európai Parlament kérésére a Bizottság hajtja végre, hogy új technológiákat fejlesszen ki és teszteljen a Balti-tengerben található, fel nem robbant hadianyag-maradványainak eltávolítására. Ez a projekt várhatóan kulcsszerepet fog játszani abban, hogy az előkészítő vagy ismeretszerzési szakaszról továbblépjünk a tisztítási szakaszra.

2016 és 2024 között az EU eddig több mint 24 millió eurót fektetett be a fel nem robbant hadianyag-maradványokkal kapcsolatos projektekbe.

⁷ 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 hatályon kívül helyezéséről, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A32002L0059>

⁸ Lásd a Számvevőszék 29–31. észrevételét.

⁹ Az Európai Unió tengeri védelmi stratégiája, <https://www.consilium.europa.eu/media/67499/st14280-en23.pdf>

¹⁰ Lásd a Számvevőszék 37. észrevételét.

2. A hajók okozta szennyezéssel foglalkozó uniós szabályok végrehajtása és érvényesítése

A Bizottság elkötelezett amellett, hogy eszközöket biztosítson a tagállamoknak a hajók okozta szennyezés felderítéséhez és kezeléséhez. Egyrészt műholdas megfigyelési eszközt (CleanSeaNet szolgáltatást) kínál a tagállamoknak a hajók okozta szennyezés felderítéséhez. Másrészt a feltételezett szabálytalanságok kezelésére ellenőrzési rendszert hoz létre a nemrég felülvizsgált PSC-irányelv és a kikötői befogadólétesítményekről szóló irányelv (PRF-irányelv)¹¹ keretében. Mindkét irányelv rendelkezik az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség (EMSA) által működtetett, végrehajtás támogatását célzó eszközökről (azaz a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésre szolgáló kiválasztási és jelentéstételi rendszerekről – a THETIS-ről és THETIS EU-ról).

Az SSP-irányelv nemcsak nemzetközi szabványokat foglal magába, hanem tájékoztatást is nyújt a tagállamoknak a lehetséges szennyezések észleléséről. A CleanSeaNet szolgáltatás az EMSA európai műholdas olajszennyezés-figyelési és hajófelderítési szolgáltatása. Egy tagállami szakértőkből álló külön csoport 2007 óta évente rendszeresen ülésezik, és technikai megoldásokat javasol a CleanSeaNet által használt technológiákra és módszerekre, valamint azok megbízhatóságára és hatékonyságára vonatkozóan. A csoport a nemrég módosított SSP-irányelv keretében részt vesz a CleanSeaNet tervezett fejlesztéseinek előkészítésében.

Szinergiák vannak továbbá az SSP-irányelvhez használt műholdas megfigyelési szolgáltatások (CleanSeaNet) és a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésre szolgáló kiválasztási és jelentéstételi rendszer (THETIS) között. Ilyen szinergia például az, hogy a THETIS-en keresztül például a tagállami hatóságok hozzáférnek a hajók kikötő szerinti állam általi ellenőrzésének korábbi megállapításaihoz, és ezeket az információkat felhasználhatják annak értékelésére, hogy egy adott hajó esetében fennáll-e az illegális kibocsátás gyanúja. A tagállamok arra is használhatják a THETIS-t, hogy felkérjenek egy másik tagállami hatóságot (pl. az útiterv szerinti következő kikötőt) a gyanús hajó ellenőrzésére. A THETIS EU-t továbbá felhasználhatják annak kiderítésére, hogy volt-e korábban az adott hajó hulladékgazdálkodására vonatkozó ellenőrzés, és hogy az adott hulladékot kirakodták-e az útiterv szerinti előző kikötői befogadólétesítményben.

Az adatokat az integrált tengeri szolgáltatások gyűjtik az EU-nak a SafeSeaNet, a CleanSeaNet, a THETIS és a THETIS EU rendszerek használatával. Az összegyűjtött adatok segítségével könnyebben lehet dönten arról, hogy ellenőrizni kell-e az esetleges szennyezési eseményt. A tagállamoknak tehát az EMSA révén külön uniós központja van, amely támogatja a hajók által okozott szennyezés felderítését és kezelését¹².

A PRF-irányelv követelményeket ír elő a hajókról származó hulladék kikötőben történő leadására vonatkozóan. Míg az SSP-irányelv gátat szab a hajókról származó hulladékok tengerbe történő illegális kibocsátásának, a PRF-irányelv rendelkezik a hulladék megfelelő gyűjtéséről és kezeléséről. A PRF-irányelvben foglalt leadási kötelezettség a MARPOL-egyezményben foglalt kibocsátási tilalmakat tükrözi. A hajóknak előzetes hulladékbejelentést és a hulladékátvételi elismervényeket kell rendelkezésre bocsátaniuk. Ezek az adatok képezik a THETIS EU-ban rögzített ellenőrzések alapját. A Bizottság nyomon követi az ellenőrzési arányokat, és meggyőződik arról, hogy teljesült-e az éves cél¹³.

¹¹ 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 hatályaon kívül helyezéséről, <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/883/oj>

¹² Lásd a Számvevőszék 41–53. észrevételét.

¹³ Lásd a Számvevőszék 54–58. észrevételét.

A nemrég felülvizsgált PSC-irányelv javítja a lobogó szerinti államtól eltérő államok kikötőiben tartózkodó külföldi hajóknak a PSC-tisztviselők általi ellenőrzésére szolgáló rendszert, amelynek célja annak ellenőrzése, hogy a parancsnok, a tisztek és a személyzet alkalmassága, valamint a hajó állapota és felszerelése megfelel-e a nemzetközi egyezmények követelményeinek és az EU-ban az alkalmazandó uniós jognak. A kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzés fontos szerepet játszik a tengeri biztonság garantálásában és a tengeri környezet védelmében. A felülvizsgált irányelv i. aktualizálja az uniós jogszabályokat, és összehangolja azokat a Párizsi Memorandumban és az IMO-egyezményekben meghatározott nemzetközi szabályokkal és eljárásokkal, ii. védi a halászhajókat, azok személyzetét és a környezetet, többek között a nagyobb (24 méternél hosszabb) halászhajókra vonatkozó önkéntes ellenőrzési rendszer bevezetésével, valamint iii. hatékony és harmonizált megközelítést nyújt a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzésekhez¹⁴.

3. A hajók okozta szennyezés nyomon követésére szolgáló uniós keret

Az EU 2008-ban elfogadta a [tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelvet](#)¹⁵, amelynek célja a tiszta, egészséges, termékeny és reziliens tengeri ökoszisztémák fenntartása és a tengeri erőforrások fenntarthatóbb felhasználása.

Az irányelv előírja a tagállamok számára, hogy dolgozzanak ki nemzeti tengervédelmi stratégiákat annak érdekében, hogy 11 mutató – többek között a szennyező anyagok és a tengeri hulladék – esetében elérjék vagy fenntartsák a „jó környezeti állapotot”. Ezt az állapotot 2020-ra kellett volna elérni. A tengervédelmi stratégiák magukban foglalják a következőket: a tengeri környezet rendszeres értékelése, célkitűzések és célértékek meghatározása, nyomonkövetési programok létrehozása és a tengervizek állapotának javítását célzó intézkedések bevezetése. Ezeket a stratégiákat hatévente aktualizálni kell. Mivel az említett irányelv egy keretirányelv, teret biztosít arra, hogy a tagállamok nyomonkövetési programjai számos egyéb uniós vagy regionális és nemzetközi nyomonkövetési erőfeszítésre támaszkodjanak. A Bizottság elkötelezett a tagállamok nyomonkövetési programjainak javítása mellett, és [két jelentést](#) adott ki, amelyek iránymutatásul szolgálnak a tagállamok nyomonkövetési erőfeszítéseivel, egyszersmind folyamatos párbeszédet folytatva a tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelv közös végrehajtási stratégiáján keresztül. A keretirányelv felülvizsgálata jelenleg folyamatban van.¹⁶

III. A BIZOTTSÁG VÁLASZAI A SZÁMVEVŐSZÉK AJÁNLÁSAIRA

1. ajánlás: Javítani kell az EMSA szennyezéssel kapcsolatos figyelmeztető eszközeinek működését és eredményességét

(Megvalósítás céldátuma: 2027)

¹⁴ Lásd a Számvevőszék 59–61. észrevételét.

¹⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 2008/56/EK irányelve (2008. június 17.) a tengeri környezetvédelmi politika területén a közösségi fellépés kereteinek meghatározásáról (tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelv), HL L 164., 2008.6.25., 19. o. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=celex:32008L0056>

¹⁶ Lásd a Számvevőszék 73–91. észrevételét.

A Bizottság az EMSA támogatásával:

- a) nyújtson iránymutatást a tagállamok számára a CleanSeaNet riasztásai nyomán meghozandó intézkedésekről és a beszámolási kötelezettségekről;**

A Bizottság **elfogadja** ezt az ajánlást.

A Bizottság az EMSA támogatásával továbbra is együttműködik a tagállamokkal, különösen a CleanSeaNet felhasználói csoport fórumán, és arra ösztönzi őket, hogy hozzanak intézkedéseket, valamint készítsenek jelentést a CleanSeaNet-riasztások nyomán követéséről (CleanSeaNet szerinti lehetséges szennyezési események). A CleanSeaNet-re vonatkozó konkrét iránymutatást a CleanSeaNet felhasználói csoportjával együtt dolgozzák ki. A Bizottság az EMSA támogatásával iránymutatásokat fog közzétenni a jelentéstételi eljárásra vonatkozó részletes szabályokról annak érdekében, hogy a tagállamok teljesíteni tudják a 2027-ben kezdődő beszámolási kötelezettségeiket.

- b) dolgozzon ki technológiát és módszertant az olajtól eltérő szennyező anyagokra vonatkozó riasztások esetére; valamint**

A Bizottság **elfogadja** ezt az ajánlást.

A Bizottság az EMSA támogatásával fejleszteni fogja a CleanSeaNet-et, hogy riasztásokat adjon ki a tagállamoknak a szennyező anyagok több típusára (például a szennyvízre, a szemétre, az elveszett konténerekre) vonatkozóan. Ez a feladat a tervek szerint az EMSA által üzemeltetett informatikai eszközöknek a módosított SSP-irányelv igényeihez való hozzáigazítására irányuló projekt részét képezi majd. A projekt ütemezése összhangban van az irányelv átültetésének ütemezésével.

- c) értékelje az EMSA szennyezéssel kapcsolatos figyelmeztető jelzéseinek megbízhatóságát, valamint azt, hogy eredményesek-e a riasztások nyomán tett tagállami fellépések.**

A Bizottság **elfogadja** ezt az ajánlást.

A Bizottság nyomon fogja követni a CleanSeaNet riasztásaira hozott tagállami válaszingtézkedéseket, valamint beszámol arról, hogy a CleanSeaNet által jelzett lehetséges szennyezési események közül hány észlelésére, ellenőrzésére és megerősítésére került sor. A CleanSeaNet megbízhatóságára vonatkozó információkat a tagállamok által bejelentett, megerősített eseményekkel való összevetéssel elemzik. Az összevetés során figyelembe veszik, hogy a helyszíni ellenőrzés hatékonyságának szempontjából rendkívül fontos a megfigyelés időpontja és az ellenőrzés során használt eszközök típusa. A tagállami intézkedések eredményességére vonatkozó információk annak összehasonlításából származnak, hogy hány ellenőrzött esemény vált megerősített eseménnyé. Ilyen elemzésre csak akkor kerülhet sor, amikor az új beszámolási kötelezettségek kötelezővé válnak a tagállamok számára, azaz a 2027. júliusi átültetési határidő után. 2027 végére még csak előzetes adatok várhatók a riasztások megbízhatóságának értékeléséhez, mivel addigra csak öt hónapja lesz átültetve az irányelv. Ezek az előzetes adatok hiányosak lesznek, mivel megerősített esemény esetén az előző naptári évben kiszabott szankciókra vonatkozó információk benyújtásának első határideje 2028. június 30.

2. ajánlás: Meg kell erősíteni az uniós irányelvek szerinti kötelező tagállami ellenőrzések nyomon követését

(Megvalósítás céldátuma: 2028)

A Bizottság az EMSA támogatásával javítsa a tagállamok beszámolási eljárásait azzal kapcsolatban, hogy megfelelnek-e az uniós irányelvek ellenőrzésekre és szankciók alkalmazására vonatkozó követelményeinek, többek között beszámolási határidők, beszámolási formátumok és mutatók meghatározásával.

A Bizottság **elfogadja** ezt az ajánlást.

A hajók okozta szennyezés tekintetében a Bizottság az EMSA támogatásával új beszámolási eszközt hoz létre a módosított SSP-irányelv végrehajtására annak kivizsgálása érdekében, hogy a tagállamok ellenőrzik-e a lehetséges eseményeket, és alkalmaznak-e szankciókat azokban az esetekben, amikor a szennyezést megerősítették és az elkövetőt azonosították. Az előző naptári évben kiszabott szankciók esetén a beszámolási határidő tárgyév június 30-a. A Bizottság az EMSA támogatásával el fogja készíteni a beszámolási formátumot, és meg fogja osztani a nyilvánossággal a hajók által okozott szennyezésre vonatkozó mutatókat. Az új mutatókat csak azt követően lehet megosztani, hogy az új beszámolási kötelezettségek kötelezővé váltak, azaz 2028 végét követően, amikor az első jelentések rendelkezésre fognak állni.

A kikötő szerint illetékes állam hatósága általi ellenőrzések tekintetében a módosított irányelv az ellenőrzések minőségének javítása érdekében a tagállami ellenőrök fokozott képzéséről rendelkezik, továbbá 72 órában állapítja meg azt a határidőt, amelyen belül az ellenőrzést végző tagállamoknak be kell nyújtaniuk ellenőrzési jelentéseiket az uniós adatbázisba.

3. ajánlás: A kiterjesztett alkalmazással kapcsolatos kérdések nyomon követése az uniós finanszírozású projektekben

(Megvalósítás céldátuma: 2026)

A Bizottság a tagállamokkal együtt kövesse nyomon azokat a kiterjesztett alkalmazással kapcsolatos kérdéseket, amelyek a hajók okozta szennyezés ellen fellépő, uniós finanszírozású projekteket érintik.

A Bizottság **részben elfogadja** ezt az ajánlást.

Amint arra a Számvevőszék rámutatott, számos uniós finanszírozási program biztosít finanszírozást a hajók okozta szennyezés kezelésére irányuló projekteknek. Egyetlen uniós finanszírozási program sem foglalkozik azonban kizárólag a hajók okozta szennyezéssel. Ezt az ajánlást ezért minden olyan finanszírozási program esetében figyelembe kell venni, amely magába foglal a hajók okozta szennyezés kezelésére irányuló projekteket is.

Az Európai Tengerügyi és Halászati Alap és az ETHAA keretében a hajók okozta szennyezés kezelésére irányuló projektek többsége a Bizottság és a tagállamok megosztott irányítása alá tartozik. A Bizottság együtt fog működni a tagállamokkal, és az ETHAA éves teljesítmény-felülvizsgálati ülésein állandó pontként fel fogja vetni a projektbővítés kérdését annak érdekében, hogy ösztönözze a

forrásoknak az e számvevőszéki jelentés VI. mellékletében említett projektekhez hasonló projektekre való felhasználását, valamint az ilyen projektek bővítését. A projektek bővítésével kapcsolatos kérdések értékelése azonban továbbra is a tagállamok hatásköre.

A Horizont Európa keretében a fenntartható kék gazdasággal foglalkozó partnerség középpontjában a kék gazdaság tengeri és part menti környezetre gyakorolt hatásának általános csökkentése áll. Anélkül, hogy a partnerség célzott tevékenységgel kifejezetten foglalkozna a hajók okozta szennyezés kérdésével, a 2024. évi stratégiai kutatási és innovációs tervben¹⁷ foglaltaknak megfelelően „hozzá fog járulni a kis- és közepes méretű hajókra és a kedvtelési célú hajózásra vonatkozó innovatív és fenntartható koncepciókhoz”. Az óceánjaink és vizeink helyreállítására irányuló uniós küldetés az óceánok, tengerek és vizek szennyezésének csökkentésére, valamint a karbonsemleges kék gazdaság támogatására irányuló célkitűzéssel is foglalkozik¹⁸. A fenntartható kék gazdasággal foglalkozó partnerség, valamint az óceánjaink és vizeink helyreállítására irányuló uniós küldetés keretében a Bizottság meg fogja vizsgálni a támogatott projektek bővítését érintő kérdéseket, mivel azok alapvető célkitűzéseik részét képezik.

A többi olyan finanszírozási program sajátos kialakítása miatt, amelyek magukban foglalhatnak a hajók okozta szennyezés kezelésére irányuló projekteket, a Bizottságnak nem áll módjában az e programokra vonatkozó ajánlás végrehajtása.

4. ajánlás: Javítani kell a tengervizek környezeti állapotára vonatkozó beszámolást és nyomon követést

(Megvalósítás céldátuma: 2027)

A Bizottság javítsa a szennyező anyagok és a tengeri hulladék nyomon követésének és az ezekről való beszámolásnak a harmonizációját mind a tagállamok között, mind a tagállamok és a Bizottság között. Ennek kapcsán a tengeri környezet állapotában elért előrehaladás jobb mérése érdekében biztosítsa az alapul szolgáló, összehasonlítható adatokhoz való hozzáférést.

A Bizottság **elfogadja** ezt az ajánlást.

A Bizottság már együttműködik a tagállamokkal annak érdekében, hogy a tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelv közös végrehajtási stratégiája révén javítsa a nyomon követés és a jelentéstétel harmonizációját. A Bizottság a jövőben is együtt fog dolgozni a tagállamokkal, hogy ez az együttműködés tovább javuljon. A Bizottság jelenleg értékeli a tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelvet, és ennek érdekében az értékelés során a nyomonkövetési és beszámolási kötelezettségeket is figyelembe fogja venni. A Bizottság javaslatot tehet a szükséges jogszabály-módosításokra, azonban nem tudja előre megítélni a hatásvizsgálat eredményét. Az EU a kutatási és innovációs keretprogramjain keresztül egy olyan projektportfóliót finanszírozott, amelynek célja többek között a műanyagszennyezés nyomon követésének és értékelésének harmonizálása. A [Horizont Európa 2025–2027-es időszakra szóló stratégiai terve](#) azt is tartalmazza, hogy az édesvíz- és tengervízszennyezést a forrástól a tengerig kezelni kell és nyomon kell követni. A Bizottság folyamatosan törekszik a kutatás, a szakpolitikai döntéshozatal és a végrehajtás közötti kapcsolat megerősítésére, és határozottan támogatja a projektek eredményeinek a tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelv végrehajtása során történő felhasználását.

¹⁷ [sustainable_blue_economy_partnership_strategic_research_and_innovation_agenda_2024.pdf](#) (8. oldal)

¹⁸ Az óceánunk és vizeink helyreállítására irányuló küldetés – Európai Bizottság