



2021/0211(COD)

10.5.2022

VÉLEMÉNY

a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság részéről

a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság részére

az üvegházhatású gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló 2003/87/EK irányelv, az üvegházhatású gázok uniós kibocsátáskereskedelmi rendszeréhez piaci stabilizációs tartalék létrehozásáról és működtetéséről szóló (EU) 2015/1814 határozat és az (EU) 2015/757 rendelet módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról
(COM(2021)0551 – C9-0318/2021 – 2021/0211(COD))

A vélemény előadója: Andrey Novakov

PA_Legam

RÖVID INDOKOLÁS

Az EU ETS irányelv felülvizsgálatára irányuló javaslat fő elemei

Az európai kibocsátáskereskedelmi rendszer (ETS) felülvizsgálata az „Irány az 55%!” csomag szerves részét képezi. A rendszer egy olyan piaci alapú, európai eszköz, amely a szén-dioxid- és egyéb üvegházhatásúgáz-kibocsátások árának megszabása révén kezeli az éghajlatváltozást. A Bizottság javaslata rendelkezik egyrészt arról, hogy a kibocsátások 2030-ig elérendő, a 2005-ös szinthez képest 43%-os csökkentési célértékét 61%-ra kell emelni, másrészt a hajózásból származó kibocsátások bevonásáról, valamint a légi közlekedési ágazat ingyenes kibocsátási egységeinek fokozatos megszüntetéséről. Ezen túlmenően a Bizottság új, különálló kibocsátáskereskedelmi rendszer bevezetését javasolja a közúti közlekedésre és az épületekre vonatkozóan.

Az előadó elvben elfogadja, hogy az EU ETS irányelvet – mint olyan piaci alapú eszközt, amely hozzájárul az Unió 2030-ra vonatkozó éghajlat-politikai törekvéseinek teljesítéséhez – felül kell vizsgálni. Mindazonáltal fenntartásait fejezi ki amiatt, hogy a csomag egészére kiterjedően nem készült szinergikus gazdasági hatásvizsgálat, hanem csupán egy olyan, meglehetősen széttagolt hatásvizsgálat, amely nem nyújt átfogó képet. Az előadót ezenkívül továbbra is aggasztja a kísérő hatásvizsgálat által megállapított jelentős beruházási hiány. A zöld átállás támogatása érdekében az előadó egyetért a kibocsátáskereskedelmi rendszerből származó bevételek szélesebb körű, a dekarbonizációs projektek támogatására irányuló felhasználásával, az Innovációs alap és a Modernizációs Alap méretének növelése révén, biztosítva az átmeneti üzemanyagok és a közlekedési ágazatot szolgáló innovatív technológiák égetően szükséges fellendítését.

A tengerhasznosítási ágazat bevonása a jelenlegi EU ETS-be

A tengerhasznosítási ágazatra való javasolt kiterjesztés célja, hogy 100%-ban fedezze az Unión belüli utakból származó szén-dioxid-kibocsátást, azaz a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőből induló és oda érkező hajók kibocsátását és az uniós kikötőben horgonyzó hajók kibocsátását, valamint 50%-ban fedezze az Unión kívüli utakból származó kibocsátásokat, azaz az Unión kívüli kikötőből induló és valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe érkező hajókból származó kibocsátásokat, valamint a kimenő utakat teljesítő hajók kibocsátását.

Az előadó támogatja a tengerhasznosítási ágazat bevonását, ugyanakkor meggyőződése, hogy a tengeri szállítás határokon átnyúló dimenziója miatt összehangoltabb megközelítésre van szükség, és a Nemzetközi Tengerészeti Szervezettel (IMO) partnerségben nagyobb erőfeszítéseket kell tenni ahhoz, hogy létrejöhessen egy piaci alapú globális eszköz. Az előadó véleménye szerint az uniós tengerhasznosítási ágazat versenyképességének biztosítása érdekében alapvető fontosságú az Unión belüli és az Unión kívüli tengeri útvonalak azonos kezelése. Az Unió és harmadik országok közötti, beérkező és kimenő utakból származó kibocsátások felének, valamint az Unión belüli utakból származó kibocsátások felének lefedése egyenlő feltételeket biztosít az uniós tengerhasznosítási ágazat számára, miközben korlátozza a kitérő kikötői megállások, valamint az átrakási tevékenységek Unión kívülre való áthelyezésének kockázatát. Emellett a Covid19-világjárvány negatív hatásainak enyhítése és az ágazat teljes körű helyreállításának biztosítása érdekében az előadó meghosszabbítja a kibocsátáskereskedelmi rendszer tengerhasznosítási ágazatra vonatkozó fokozatos bevezetési

időszakát, a 2026 tekintetében jelentett hitelesített kibocsátások 20%-ára, valamint a 2029 tekintetében jelentett hitelesített kibocsátások 100%-ára, elegendő időt biztosítva az ágazat számára az alkalmazkodásra és a szükséges alternatív technológiák kifejlesztésére.

Az előadó úgy véli, hogy az ágazat dekarbonizációjának elősegítéséhez elengedhetetlen a megfelelő pénzügyi támogatás. Ezért az Innovációs Alap és a Modernizációs Alap mellett egy külön erre a célra létrehozott alap, nevezetesen egy tengeri átállási alap létrehozását javasolja azzal a céllal, hogy fel lehessen gyorsítani az innovatív technológiákkal és a fenntartható alternatív üzemanyagok bevezetésének támogatásával foglalkozó projekteket, valamint a megfelelő kikötői infrastruktúra fejlesztését. Továbbra is alapvető fontosságú, hogy ezen alap forrásai valóban kiegészítő jellegűek legyenek, és ne a források más meglévő uniós szakpolitikák, programok vagy alapok kárára történő újraelosztásából származzanak.

Új kibocsátáskereskedelmi rendszer bevezetése a közúti közlekedésre és az épületekre vonatkozóan

A Bizottság javaslata szerint egy új, különálló kibocsátáskereskedelmi rendszert kell létrehozni a közúti közlekedési és az építőipari ágazatok lefedése érdekében. Az előadó támogatja az Uniónak az éghajlatváltozás kezelésére és az uniós gazdaság dekarbonizációjára irányuló törekvéseit. Ugyanakkor komoly aggodalmának ad hangot amiatt, hogy az EU ETS-nek a közúti közlekedésre és az épületekre való kiterjesztése negatív hatással lesz a végfelhasználókra, a polgárokra és a vállalkozásokra azáltal, hogy tovább növeli az üzemanyagköltségeket, mivel a kibocsátáskereskedelmi rendszer kibocsátási egységeinek költsége bekerül a végső fogyasztói árakba, különös mértékben sújtva az alacsonyabb és közepes jövedelmű háztartásokat, csökkentve mobilitásukat, valamint energia- és közlekedési szegénységhez vezetve. Az előadó ezért úgy véli, hogy korai lenne kiterjeszteni az új ETS-t mind a közúti közlekedésre, mind az épületekre. Az európaiak segítségét célzó támogatás még az Európai Szociális Klímaalap és a nemzeti szociális klímatervek megléte esetén is teljességgel elégtelen lesz, amikor az európai klímarendeletet követően sor kerül a zöld átállásra. Az előadó úgy véli, hogy egy olyan, az „Irány az 55%!” csomag egészére irányuló átfogó hatásvizsgálat, amely kimutatja az európai polgárokra háruló tényleges terheket, és alaposan elemzi az energia- és közlekedési szegénység kockázatát és mértékét, kulcsfontosságú előfeltétele annak, hogy az új ETS-ről megalapozott végső döntést lehessen hozni.

MÓDOSÍTÁSOK

A Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság felkéri a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy vegye figyelembe az alábbi módosításokat:

Módosítás 1

Irányelvre irányuló javaslat 14 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(14) A két különböző tagállam

(14) A két különböző tagállam

joghatósága alá tartozó kikötők közötti, vagy egy tagállam joghatósága alá tartozó kikötő és egy egyetlen tagállam joghatósága alá sem tartozó kikötő közötti utakból álló nemzetközi tengeri közlekedési tevékenység volt az egyetlen olyan közlekedési mód, amely nem szerepel az Uniónak az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésére vonatkozó korábbi kötelezettségvállalásaiban. Az egyik tagállamból induló és egy másik tagállamba vagy harmadik országba érkező utazások tekintetében az Unióban értékesített üzemanyagokból származó kibocsátások 1990 óta mintegy 36 %-kal nőttek. Ezek a kibocsátások az összes uniós hajózási kibocsátás közel 90 %-át teszik ki, mivel az Unióban az ugyanazon tagállamba induló és oda érkező utakon értékesített üzemanyagokból származó kibocsátás 1990 óta 26 %-kal csökkent. A szabályozás nélküli forgatókönyv szerint a nemzetközi tengeri közlekedési tevékenységekből származó kibocsátás 2015 és 2030 között várhatóan mintegy 14 %-kal, 2015 és 2050 között pedig 34 %-kal fog nőni. ***Ha a tengeri közlekedési tevékenységek éghajlatváltozásra gyakorolt hatása az előrejelzések szerint nő, az jelentősen aláásná a más ágazatok által az éghajlatváltozás elleni küzdelem érdekében végrehajtott csökkentéseket.***

joghatósága alá tartozó kikötők közötti, vagy egy tagállam joghatósága alá tartozó kikötő és egy egyetlen tagállam joghatósága alá sem tartozó kikötő közötti utakból álló nemzetközi tengeri közlekedési tevékenység volt az egyetlen olyan közlekedési mód, amely nem szerepel az Uniónak az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésére vonatkozó korábbi kötelezettségvállalásaiban. Az egyik tagállamból induló és egy másik tagállamba vagy harmadik országba érkező utazások tekintetében az Unióban értékesített üzemanyagokból származó kibocsátások 1990 óta mintegy 36 %-kal nőttek. Ezek a kibocsátások az összes uniós hajózási kibocsátás közel 90 %-át teszik ki, mivel az Unióban az ugyanazon tagállamba induló és oda érkező utakon értékesített üzemanyagokból származó kibocsátás 1990 óta 26 %-kal csökkent. A szabályozás nélküli forgatókönyv szerint a nemzetközi tengeri közlekedési tevékenységekből származó kibocsátás 2015 és 2030 között várhatóan mintegy 14 %-kal, 2015 és 2050 között pedig 34 %-kal fog nőni. ***Az ágazaton belüli arányos fellépésnek ezért jelentős mértékben hozzá kell járulnia ahhoz, hogy az Unió elérje a klímarendelemben az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésére és a 2050-ig megvalósítandó klímasemlegességre vonatkozóan meghatározott célkitűzéseket.***

Módosítás 2

Irányelvre irányuló javaslat 15 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(15) 2013-ban a Bizottság stratégiát fogadott el a tengeri kibocsátásoknak az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésére irányuló uniós politikába történő fokozatos integrálására. E

Módosítás

(15) 2013-ban a Bizottság stratégiát fogadott el a tengeri kibocsátásoknak az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésére irányuló uniós politikába történő fokozatos integrálására. E

megközelítés első lépéseként az Unió az (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁴⁷ létrehozott egy, a tengeri közlekedésből származó kibocsátások nyomon követésére, jelentésére és hitelesítésére szolgáló rendszert, amelyet a tengerhasznosítási ágazatra vonatkozó csökkentési célok meghatározásának és egy piaci alapú eszköz alkalmazásának kell követnie. A társjogalkotók (EU) 2018/410 európai parlamenti és tanácsi irányelvben⁴⁸ kifejezett kötelezettségvállalásával összhangban a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) vagy az Unió fellépéseinek 2023-tól kell kezdődniük, ideértve egy olyan intézkedés elfogadására és végrehajtására vonatkozó előkészületeket, amely biztosítja, hogy az ágazat megfelelően hozzájáruljon a Párizsi Megállapodás keretében elfogadott célkitűzések eléréséhez szükséges erőfeszítésekhez, és e kérdések összes érintett fél általi kellő megfontolását is.

megközelítés első lépéseként az Unió az (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁴⁷ létrehozott egy, a tengeri közlekedésből származó kibocsátások nyomon követésére, jelentésére és hitelesítésére szolgáló rendszert, amelyet a tengerhasznosítási ágazatra vonatkozó csökkentési célok meghatározásának és egy piaci alapú eszköz alkalmazásának kell követnie. A társjogalkotók (EU) 2018/410 európai parlamenti és tanácsi irányelvben⁴⁸ kifejezett kötelezettségvállalásával összhangban a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) vagy az Unió fellépéseinek 2023-tól kell kezdődniük, ideértve egy olyan intézkedés elfogadására és végrehajtására vonatkozó előkészületeket, amely biztosítja, hogy az ágazat megfelelően hozzájáruljon a Párizsi Megállapodás keretében elfogadott célkitűzések eléréséhez szükséges erőfeszítésekhez, és e kérdések összes érintett fél általi kellő megfontolását is.

Ezen intézkedések meghatározása és végrehajtása során az Uniónak megfelelően figyelembe kell vennie a tengerhasznosítási ágazat versenyképességét, többek között az uniós kikötők versenypozícióját, valamint el kell kerülnie a kibocsátásáthelyezést és a gazdasági tevékenységek áthelyezését. Fontos figyelembe venni azokat az Unióval szomszédos kikötőkben történő megállásokat, amelyekre az uniós kikötői megállások előtt és azok után kerül sor. A Bizottságnak ezért nyomonkövetési rendszert kell létrehoznia, és intézkedéseket kell javasolnia az útvonal módosításához és a kitérő megállásokhoz kapcsolódó kibocsátásáthelyezés és a gazdasági tevékenységek áthelyezésének értékelésére és kezelésére, valamint meg kell határoznia egy ilyen regionális rendszernek az európai kikötők versenyképességére és összeköttetésére gyakorolt lehetséges hatásait, valamint a modális megoszlásra gyakorolt lehetséges

negatív hatásait.

⁴⁷ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/757 rendelete (2015. április 29.) a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról (HL L 123., 2015.5.19., 55. o.).

⁴⁸ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/410 irányelve (2018. március 14.) a 2003/87/EK irányelvnek a költséghatékony kibocsátáscsökkentés és az alacsony szén-dioxid-kibocsátású technológiákba történő beruházások növelése érdekében történő módosításáról és az (EU) 2015/1814 határozat módosításáról (HL L 76., 2018.3.19., 3. o.).

⁴⁷ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/757 rendelete (2015. április 29.) a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról (HL L 123., 2015.5.19., 55. o.).

⁴⁸ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/410 irányelve (2018. március 14.) a 2003/87/EK irányelvnek a költséghatékony kibocsátáscsökkentés és az alacsony szén-dioxid-kibocsátású technológiákba történő beruházások növelése érdekében történő módosításáról és az (EU) 2015/1814 határozat módosításáról (HL L 76., 2018.3.19., 3. o.).

Módosítás 3

Irányelvre irányuló javaslat 16 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(16) Az (EU) 2018/410 irányelv értelmében a Bizottságnak be kell számolnia az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak arról, hogy az IMO keretében milyen eredményeket sikerült elérni egy ambiciózus kibocsátáscsökkentési célkitűzés és az ahhoz kapcsolódó intézkedések elérése terén, annak biztosítása érdekében, hogy a Párizsi Megállapodás céljainak megvalósításához szükséges erőfeszítésekhez a tengeri közlekedési ágazat megfelelő módon járuljon hozzá. **Az IMO jelenleg is erőfeszítéseket tesz a nemzetközi tengeri kibocsátások korlátozására, amely erőfeszítéseket ösztönözni kell. *Bár örvendetes az IMO-n keresztül a közelmúltban elért előrelépés, ezek az intézkedések nem lesznek elegendők a***

Módosítás

(16) ***A tengeri közlekedés nemcsak az európai gazdaság szempontjából fontos ágazat, hanem az európai összeköttetés szempontjából is alapvető fontosságú. Az ágazat nemzetközi környezetben működik, és csak egyenlő versenyfeltételek mellett maradhat versenyképes. Az európai tengeri szállítási ágazat korai átállása a fenntartható hajózásra egyedülálló lehetőséget jelenthet a versenyképesség növelésére, ahogy a globális rendszer átáll a kibocsátásmentes hajózásra.*** Az (EU) 2018/410 irányelv értelmében a Bizottságnak be kell számolnia az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak arról, hogy az IMO keretében milyen eredményeket sikerült elérni egy ambiciózus kibocsátáscsökkentési célkitűzés és az ahhoz kapcsolódó intézkedések elérése

Párizsi Megállapodás célkitűzéseinek eléréséhez.

terén, annak biztosítása érdekében, hogy a Párizsi Megállapodás céljainak megvalósításához szükséges erőfeszítésekhez a tengeri közlekedési ágazat megfelelő módon járuljon hozzá. ***Tekintettel a hajózás nemzetközi jellegére, az IMO jelenleg is erőfeszítéseket tesz a nemzetközi tengeri kibocsátások korlátozására, amely erőfeszítéseket ösztönözni kell egy globális éghajlat-hatékony piaci alapú intézkedés létrehozásával, összhangban a Párizsi Megállapodással, mivel ez a legmegfelelőbb és leghatékonyabb lehetőség az ágazat dekarbonizálásának megvalósítására, különösen az Európa perifériáján található régiók esetében, amelyek tengeri ágazatai nagymértékben ki vannak téve a negatív gazdasági hatásoknak. A Bizottságnak ezért a tagállamokkal együttműködve tovább kell fokoznia a diplomáciai erőfeszítéseket és növelnie kell az IMO-ra nehezedő nyomást annak érdekében, hogy a globális átlaghőmérséklet-emelkedést jóval 2 °C alatt tartsa az iparosodás előtti szinthez képest, és 1,5 °C-ra törekedjen, valamint hogy elkerülje a kibocsátásáthelyezést, amely a nem uniós kikötőkkel szembeni tisztességtelen nemzetközi verseny miatt veszélyeztetné az uniós vállalkozásokat. Összességében a hajózásból származó kibocsátásokat érintő uniós kezdeményezéseknek összeegyeztethetőnek kell lenniük az IMO erőfeszítéseivel annak érdekében, hogy a tengeri útvonalakon fennmaradjanak az egyenlő versenyfeltételek.***

Módosítás 4

**Irányelvre irányuló javaslat
16 a preambulumbekzdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Egy olyan piaci alapú regionális intézkedés, mint a kibocsátáskereskedelmi

rendszer, súlyosan veszélyeztetheti a hajózásból származó teljes kibocsátás csökkentését, mivel a szomszédos nem uniós kikötőkben történő kikötések még növelhetik is a teljes kibocsátást, különösen akkor, ha a kitérés miatt meghosszabbodnak az utak az alacsonyabb környezetvédelmi normákkal rendelkező harmadik országok viszonylatában. Ennek érdekében az Európai Uniónak meg kell akadályoznia a kitéréseket, és az ezen irányelv hatálya alá tartozó kibocsátások kiszámításakor figyelembe kell vennie a szomszédos nem uniós kikötőben – beleértve a nem uniós átrakodási kikötőt is – történő kitérő megállást is. Az (EU) 2015/757 rendelet hatályát a szomszédos nem uniós kikötőket érintő teljes utak jelentésére vonatkozó követelménnyel kell bővíteni. E célból a kikötői megállás EU ETS irányelvben és (EU) 2015/757 rendeletben alkalmazott fogalom meghatározásának figyelembe kell vennie a kibocsátásáthelyezés és a gazdasági tevékenység áthelyezésének a piaci alapú regionális intézkedés végrehajtásából eredő kockázatát. Ennek megfelelően a kikötői megállás fogalom meghatározásának ki kell terjednie a szomszédos nem uniós ország átrakodási kikötőjében történő megállásokra, és számítani kell arra, hogy a hajók az EU ETS alól az EU-val szomszédos országok kikötőiben tett kitérő kikötői megállások révén kibújnak, és segítenie kell ennek megakadályozását. Ezen túlmenően a szomszédos átrakodási kikötő új fogalom meghatározását be kell építeni az egyenlő versenyfeltételek megteremtése és az uniós kikötőkben a nem uniós országok kikötőihez képest alkalmazott szigorúbb szabályok eredményeként bekövetkező kibocsátásáthelyezés megelőzése érdekében. Az egyenlő versenyfeltételek biztosítása érdekében a Bizottságnak össze kell állítania továbbá a mélytengeri útvonalakat jegyzékét, amelyek két vagy

több kontinenst összekötő hajózási útvonalak, amelyeket több mint 3000 km hosszú menetrend szerinti járatok bonyolítanak, és amelyeken a hajók átrakodási műveleteket végeznek az útvonalukon lévő bármely kikötőben. Ezt a jegyzéket a Bizottságnak évente felül kell vizsgálnia.

Módosítás 5

Irányelvre irányuló javaslat 16 b preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(16 b) Míg a 2003/87/EK irányelv hatálya alá tartozó tengeri szállítási tevékenységek magukban foglalják az (EU) 2015/757 rendelet értelmében 5000 bruttó tonnatartalmat meghaladó hajók széndioxid-kibocsátását, a Bizottságnak legkésőbb [xx évvel ezen irányelv hatálybalépését követően]-ig elemeznie kell a 400 bruttó tonnatartalom feletti kisebb hajókból származó tengeri kibocsátások uniós keretbe történő fokozatos, hatásvizsgálat útján történő integrálásának hozzáadott értékét. Ennek során az ilyen hajók a rendszer alkalmazásának legalább két jelentéstételi időszakra kiterjedő kísérleti szakaszában a CO₂-kibocsátás nyomon követésére, bejelentésére és ellenőrzésére szolgáló uniós rendszer hatálya alá tarozhatnak. Az elemzett adatok közül a Bizottságnak figyelembe kell vennie az ÜHG-kibocsátás potenciális csökkentését, az adminisztratív terhek mértékét és a pénzügyi következményeket. A hatásvizsgálat következtetéseit követően a Bizottságnak adott esetben jogalkotási javaslatokat kell benyújtania a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek az (EU) 2015/757 rendelet és a 2003/87/EK irányelv módosításáról.

Módosítás 6

Irányelvre irányuló javaslat 17 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(17) Az európai zöld megállapodásban a Bizottság kijelentette, hogy további intézkedéseket kíván hozni a tengeri közlekedési ágazatból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás kezelésére egy olyan intézkedéscsomag révén, amely lehetővé teszi az Unió számára kibocsátáscsökkentési célkitűzéseinek elérését. Ezzel összefüggésben a 2003/87/EK irányelvet módosítani kell, hogy a tengeri közlekedési ágazatot beemeljék az EU ETS-be annak biztosítása érdekében, hogy ez az ágazat hozzájáruljon az Unió ambiciózusabb éghajlat-politikai célkitűzéseéhez, valamint a Párizsi Megállapodás célkitűzéseéhez, amely előírja a fejlett országok számára, hogy a gazdaság egészére kiterjedő kibocsátáscsökkentési célkitűzések megvalósításával vezető szerepet vállaljanak, míg a fejlődő országokat arra ösztönzi, hogy idővel mozduljanak el a gazdaság egészére vonatkozó kibocsátáscsökkentési vagy -korlátozási célok felé⁴⁹. Tekintettel arra, hogy az Európán kívüli nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátást 2021 januárjától piaci alapú globális fellépéssel kell maximálni, miközben nincs olyan intézkedés, amely a tengeri közlekedésből származó kibocsátásokat maximálná vagy árazná, helyénvaló, hogy az EU ETS lefedje a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötő és egy harmadik ország joghatósága alá tartozó kikötő közötti utakból származó kibocsátások egy részét, és a harmadik ország dönthet a kibocsátások másik részével kapcsolatos megfelelő intézkedésekről. Az EU ETS tengeri közlekedési ágazatra való kiterjesztésének ezért ki kell terjednie a valamely tagállam joghatósága alá tartozó

Módosítás

(17) Az európai zöld megállapodásban a Bizottság kijelentette, hogy további intézkedéseket kíván hozni a tengeri közlekedési ágazatból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás kezelésére egy olyan intézkedéscsomag révén, amely lehetővé teszi az Unió számára kibocsátáscsökkentési célkitűzéseinek elérését. Ezzel összefüggésben a 2003/87/EK irányelvet módosítani kell, hogy a tengeri közlekedési ágazatot beemeljék az EU ETS-be annak biztosítása érdekében, hogy ez az ágazat hozzájáruljon az Unió ambiciózusabb éghajlat-politikai célkitűzéseéhez, valamint a Párizsi Megállapodás célkitűzéseéhez, amely előírja a fejlett országok számára, hogy a gazdaság egészére kiterjedő kibocsátáscsökkentési célkitűzések megvalósításával vezető szerepet vállaljanak, míg a fejlődő országokat arra ösztönzi, hogy idővel mozduljanak el a gazdaság egészére vonatkozó kibocsátáscsökkentési vagy -korlátozási célok felé⁴⁹. Tekintettel arra, hogy az Európán kívüli nemzetközi légi közlekedésből származó kibocsátást 2021 januárjától piaci alapú globális fellépéssel kell maximálni, miközben nincs olyan intézkedés, amely a tengeri közlekedésből származó kibocsátásokat maximálná vagy árazná, helyénvaló, hogy az EU ETS lefedje a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötő és egy harmadik ország joghatósága alá tartozó kikötő közötti utakból származó kibocsátások egy részét, és a harmadik ország dönthet a kibocsátások másik részével kapcsolatos megfelelő intézkedésekről. Az EU ETS tengeri közlekedési ágazatra való kiterjesztésének ezért ki kell terjednie a valamely tagállam joghatósága alá tartozó

kikötőbe egy, a tagállamok joghatósága alá nem tartozó kikötőből érkező utakon közlekedő hajókból származó kibocsátások felére, a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőből induló és egy, a tagállamok joghatósága alá nem tartozó kikötőbe érkező utakon közlekedő hajókból származó kibocsátások felére, a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőből egy tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe érkező utakon közlekedő hajók kibocsátásaira, valamint valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőben található veszteglőhelyen történő kibocsátásokra. Ez a megközelítés jó gyakorlati megoldást jelent a közös, de megkülönböztetett felelőségek és képességek elvének érvényesítésére, amely az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezménye végrehajtásának keretében felmerült egyik nagy kihívás. Az Unió és harmadik országok közötti, beérkező és kimenő utakból származó kibocsátások egy részének lefedése biztosítja az EU ETS hatékonyságát, különösen azáltal, hogy növeli az intézkedés környezeti hatását az EU-n belüli utakra korlátozott földrajzi hatályhoz képest, miközben korlátozza a kitérő kikötői megállások kockázatát és az átrakási tevékenységek Unión kívülre való áthelyezésének kockázatát. **Annak érdekében, hogy az ágazatot zökkenőmentesen integrálják az EU kibocsátáskereskedelmi rendszerébe, a hajózási társaságok által leadott kibocsátási egységeket fokozatosan növelni kell a 2023–2025 közötti időszakra bejelentett hitelesített kibocsátásokhoz képest. A rendszer környezeti integritásának védelme érdekében, amennyiben ezekben az években kevesebb kibocsátási egységet adnak le a tengeri közlekedés hitelesített kibocsátásai tekintetében, mihelyt az egyes években megállapítják a hitelesített kibocsátás és a leadott kibocsátási egységek közötti különbséget, az ennek megfelelő számú kibocsátási egységet törölni kell. 2026-tól**

kikötőbe egy, a tagállamok joghatósága alá nem tartozó kikötőből érkező utakon közlekedő hajókból származó kibocsátások felére, a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőből induló és egy, a tagállamok joghatósága alá nem tartozó kikötőbe érkező utakon közlekedő hajókból származó kibocsátások felére, a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőből egy tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe érkező utakon közlekedő hajók kibocsátásaira, valamint valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőben található veszteglőhelyen történő kibocsátásokra. Ez a megközelítés jó gyakorlati megoldást jelent a közös, de megkülönböztetett felelőségek és képességek elvének érvényesítésére, amely az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezménye végrehajtásának keretében felmerült egyik nagy kihívás. **Ezen túlmenően a tengeri gyorsforgalmi utakon közlekedő vagy a szigeteknek közszolgáltatásként területi folytonosságot biztosító hajókat nem helyénvaló az EU ETS hatálya alá vonni, hogy elkerülhető legyen az előbbi esetben a szennyezőbb ágazatokra való modális visszaváltás konkrét kockázata, valamint az utóbbi esetben a területi folytonosság veszélyeztetésének kockázata.** Az Unió és harmadik országok közötti, beérkező és kimenő utakból származó kibocsátások egy részének lefedése biztosítja az EU ETS hatékonyságát, különösen azáltal, hogy növeli az intézkedés környezeti hatását az EU-n belüli utakra korlátozott földrajzi hatályhoz képest, miközben korlátozza a kitérő kikötői megállások kockázatát és az átrakási tevékenységek Unión kívülre való áthelyezésének kockázatát. **Az abból eredő kibocsátásáthelyezés megakadályozása érdekében továbbá, hogy az átrakodási műveleteket az uniós kikötőkből esetleg a szomszédos nem uniós országok átrakodási kikötőibe irányítják át, az EU ETS tengeri közlekedési ágazatra való kiterjesztésének ki kell terjednie a valamely tagállam joghatósága alá tartozó**

a hajózási társaságoknak az előző évben jelentett összes hitelesített kibocsátásuknak megfelelő mennyiségű kibocsátási egységet kell leadniuk.

*kikötőbe szomszédos nem uniós átrakodási kikötőből érkező utakon közlekedő hajók kibocsátásaira, valamint a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőből induló és szomszédos nem uniós átrakodási kikötőbe érkező utakon közlekedő hajók kibocsátásaira. Annak érdekében, hogy az ágazatot zökkenőmentesen integrálják az EU kibocsátáskereskedelmi rendszerébe, a hajózási társaságok által leadott kibocsátási egységeket fokozatosan növelni kell az ezen irányelv hatálybalépését követő 18 hónapot követő első évtől a harmadik évig terjedő időszakban bejelentett hitelesített kibocsátásokhoz képest. Az ezen irányelv hatálybalépését követő 18 hónapot követő negyedik évtől kezdve a hajózási társaságoknak az előző évben jelentett összes hitelesített kibocsátásuknak megfelelő mennyiségű kibocsátási egységet kell leadniuk. **Intézkedéseket kell azonban hozni annak biztosítására, hogy a kibocsátáskereskedelmi rendszer tengeri közlekedésre való kiterjesztése igazságos és arányos módon érintse a tagállamokat, figyelembe véve sajátos, például a földrajzi helyzetükhöz, éghajlatukhoz és időjárási viszonyaikhoz kapcsolódó körülményeiket.***

⁴⁹ Párizsi Megállapodás, 4. cikk (4) bekezdés.

⁴⁹ Párizsi Megállapodás, 4. cikk (4) bekezdés.

Módosítás 7

Irányelvre irányuló javaslat 17 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(17 a) Az EU ETS-nek a lehető legnagyobb mértékben hozzá kell járulnia a tengeri közlekedési tevékenységek hatékony dekarbonizálásához. A fosszilis tüzelőanyagokról a megújuló és az

alacsony kibocsátású tüzelőanyagokra való átállás jelentős szerepet fog játszani ebben a folyamatban. Figyelembe véve azonban a Bizottság fenntartható és intelligens mobilitási stratégiájában elismert, az alacsony kibocsátású erőátviteli rendszerek jelenlegi hiánya miatti kibocsátáscsökkentéssel kapcsolatos kihívásokat a tengerhasznosítási ágazatban, valamint tekintettel a hajózási társaságok közötti fokozott versenyre és a hagyományos tüzelőanyagok, valamint a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok közötti jelentős árkülönbségre, ezt az átállást olyan gazdasági ösztönzőkkel kell támogatni, amelyek tükrözik az alternatív tüzelőanyagok környezeti előnyeit, és versenyképesebbé teszik azokat a hajózási társaságok számára, ezáltal elkerülve a kibocsátásáthelyezést. E célból a hajózási társaságok részére a felhasznált és bejelentett alternatív tüzelőanyagok mennyiségével arányosan ingyenes kibocsátási egységeket kell kiosztani. Az ingyenesen kiosztott kibocsátási egységek mennyiségét szorzókkal kell kiigazítani annak figyelembevételére érdekében, hogy az alternatív tüzelőanyagok egyes típusai nagyobb környezeti előnyökkel járnak, és a hajózási társaságok számára költségesebb a vásárlásuk. A Bizottságnak a tüzelőanyagok piaci árára vonatkozó információk alapján rendszeresen felül kell vizsgálnia a szorzók mértékét. Emellett a hatékonyabb és tisztább tengeri közlekedésről szóló, 2021. áprilisi állásfoglalásában az Európai Parlament elismerte, hogy olyan átmeneti technológiákra is szükség van, mint az LNG és az ahhoz kapcsolódó infrastruktúra. Az ilyen technológiák használatát ezért a kezdeti átmeneti időszakban a kibocsátási egységek részleges ingyenes kiosztásával kell támogatni.

Módosítás 8

Irányelvre irányuló javaslat 17 b preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(17 b) A Bizottságnak szükség esetén felül kell vizsgálnia az (EU) 2015/757 rendeletet annak biztosítása érdekében, hogy az alternatív tüzelőanyagok valamennyi típusának használatára vonatkozó információk rendelkezésre álljanak az EU ETS szerinti ingyenes kibocsátási egységek mennyiségének meghatározása céljából.

Módosítás 9

Irányelvre irányuló javaslat 17 c preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(17 c) Tengeri átállási alapot kell létrehozni, amely forrásokat biztosít a tagállamok számára a tengeri közlekedési ágazat dekarbonizálását elősegítő szakpolitikáik támogatása céljából. Ezt különösen az ágazat dekarbonizálását, valamint a megújuló és alacsony széndioxid-kibocsátású tüzelőanyagok tengeri közlekedésben történő felhasználásáról szóló (EU) [.../....] rendeletben¹ meghatározott fenntartható alternatív tüzelőanyagok előállítását szolgáló innovatív technológiák fejlesztésével kell elérni, beleértve az alternatív tüzelőanyagokhoz szükséges nyersanyagok gyűjtésére szolgáló rendszereket, a kutatásba és fejlesztésbe történő beruházásokat, valamint az üvegházhatásúgáz-kibocsátást csökkentő technológiák és tervezési minták első ipari alkalmazását, az új motorok és technológiák kutatását, és a kikötői

¹ COM(2021)0562

infrastruktúrát. A Bizottságnak tengeri alap létrehozására irányuló jogalkotási javaslatokat kell előterjesztenie. A tengeri alapnak olyan kiadási programnak kell lennie, amely forrásainak tervezése teljes egészében a többéves pénzügyi keretben történik. A program költségvetési keretösszegét a tengeri kibocsátási egységek árverés útján történő értékesítéséből származó bevétel 75%-ának megfelelő összegben kell megállapítani. Az tengeri alapnak az (EU) 2021/1060 európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján a tagállamokkal megosztott irányítás keretében kell működnie.

Módosítás 10

Irányelvre irányuló javaslat 18 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(18) A 2003/87/EK irányelv tengeri közlekedési tevékenységre vonatkozó rendelkezéseit rendszeresen felül kell vizsgálni a jövőbeni nemzetközi fejleményeknek és a Párizsi Megállapodás céljainak megvalósítását célzó erőfeszítéseknek a fényében, ideértve többek között a 2028-as második globális értékelést és az ezt követően ötévente sorra kerülő globális értékeléseket, amelyek célja az egymást követő nemzetileg meghatározott hozzájárulások megalapozása. A Bizottságnak a 2028. évi második globális értékelés előtt – tehát legkésőbb 2028. szeptember 30-ig – jelentést kell tennie az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a piaci alapú globális intézkedésről szóló IMO-tárgyalások előrehaladásáról. Jelentésében a Bizottságnak elemeznie kell a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet eszközeit, és adott esetben értékelnie kell, hogy ezeket az eszközöket hogyan lehet az uniós jogban a 2003/87/EK irányelv

Módosítás

(18) A 2003/87/EK irányelv tengeri közlekedési tevékenységre vonatkozó rendelkezéseit rendszeresen felül kell vizsgálni a jövőbeni nemzetközi fejleményeknek és a Párizsi Megállapodás céljainak megvalósítását célzó erőfeszítéseknek a fényében, ideértve többek között a 2028-as második globális értékelést és az ezt követően ötévente sorra kerülő globális értékeléseket, amelyek célja az egymást követő nemzetileg meghatározott hozzájárulások megalapozása. A Bizottságnak ***ezen irányelv hatálybalépését követően kétévente, és különösen*** a 2028. évi második globális értékelés előtt – tehát legkésőbb 2028. szeptember 30-ig – jelentést kell tennie az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a piaci alapú globális intézkedésről szóló IMO-tárgyalások előrehaladásáról. Jelentésében a Bizottságnak elemeznie kell a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet eszközeit, és adott esetben értékelnie kell,

felülvizsgálata révén végrehajtani. A Bizottságnak a jelentésbe adott esetben javaslatokat kell belefoglalnia.

hogyan lehet az eszközöket a 2003/87/EK irányelv felülvizsgálata révén végrehajtani. A Bizottságnak a jelentésbe adott esetben javaslatokat kell belefoglalnia. ***A Bizottságnak továbbá nemzetközi szinten határozottan ki kell állnia egy globális piaci alapú intézkedés létrehozása mellett a Nemzetközi Tengerészeti Szervezettel (IMO) partnerségben annak érdekében, hogy adott esetben kiterjesszék az EU ETS hatályát a tengeri szállításra.***

Módosítás 11

Irányelvre irányuló javaslat 19 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(19) A Bizottságnak felül kell vizsgálnia a 2003/87/EK irányelv működését a tengeri ***közlekedési*** tevékenységek tekintetében, az ***irányelv alkalmazása során szerzett tapasztalatok fényében, többek között*** az esetleges kijátszásra irányuló ***gyakorlatokkal kapcsolatban is, és ezt követően*** intézkedéseket kell javasolnia az ***irányelv*** hatékonyságának biztosítása érdekében.

Módosítás

(19) ***2025. január 1-jéig a Bizottságnak hatásvizsgálat révén felül kell vizsgálnia a 2003/87/EK irányelv működését a tengeri szállítási tevékenységek tekintetében, szoros együttműködésben a kapcsolódó kikötői hatóságokkal, a hajózási társaságokkal és az összes kapcsolódó érdekelt féllel, valós adatok alapján, meghatározva e rendelkezések lehetséges hatásait a kibocsátásáthelyezésre, a kikötések és a kikötői tevékenységek Unión kívüli kikötőkbe való áthelyezésére, az európai kikötők összeköttetésére és adott esetben a modális váltásra. A hatásvizsgálatnak külön ki kell térnie az esetleges kitérés gyakorlatokra, és jegyzéket kell összeállítania azokról a lehetséges üzleti tevékenységekről, amelyek nem tartoznak a szomszédos uniós kikötői kikötőkben végzett jelentős üzleti tevékenységek körébe. Egy ilyen célzott hatásvizsgálat rendkívül fontos ahhoz, hogy az EU ETS a szándéknak megfelelően működjön, különösen az esetleges kijátszásra irányuló gyakorlatok fényében. Amennyiben a hatásvizsgálat megállapítja a tengerhasznosítási ágazatra, az uniós kikötőkre, valamint a***

tengeri és tengerparti régiókra és szigetekre gyakorolt negatív hatás kockázatát, a Bizottságnak megelőző intézkedéseket kell javasolnia annak kezelésére, beleértve az uniós tengeri medencékben vagy a szomszédos uniós országokban található kikötőkön alapuló egyedi rendelkezésekre vonatkozó ajánlásokat is, az egyenlő versenyfeltételek és az EU ETS hatékonyságának biztosítása érdekében. Az IMO-n belül kidolgozott piaci alapú intézkedéssel való összehangolást alaposan meg kell vizsgálni a regionális kibocsátáskereskedelmi rendszer esetleges negatív hatásai kezelésének eszközeként. Emellett a Bizottságnak szinergikus hatásvizsgálatot kell végeznie, amelyben megvizsgálja az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag részét képező valamennyi javaslat hatását, beleértve az EU versenyképességére, a mobilitás csökkentésének potenciális kockázatára és az ÜHG-kibocsátás csökkentésének költséghatékonyságára vonatkozó elemzést.

Módosítás 12

Irányelvre irányuló javaslat 20 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(20) Az EU ETS-nek való megfelelésért felelős személynek vagy szervezetnek a hajótulajdonosként meghatározott hajózási társaságnak vagy bármely más olyan szervezetnek vagy személynek – például az igazgatónak vagy a hajót személyzet nélkül bérlő személynek – kell lennie, amely a hajótulajdonostól átvállalta a hajó üzemeltetésének felelősségét, és amely e felelősség átvállalásával beleegyezett abba, hogy átveszi a hajók biztonságos üzemeltetéséről szóló nemzetközi szabályzat által előírt valamennyi kötelezettséget és felelősséget. Ez a

Módosítás

(20) Az EU ETS-nek való megfelelésért felelős személynek vagy szervezetnek a hajótulajdonosként meghatározott hajózási társaságnak vagy bármely más olyan szervezetnek vagy személynek – például az igazgatónak vagy a hajót személyzet nélkül bérlő személynek – kell lennie, amely a hajótulajdonostól átvállalta a hajó üzemeltetésének felelősségét, és amely e felelősség átvállalásával beleegyezett abba, hogy átveszi a hajók biztonságos üzemeltetéséről szóló nemzetközi szabályzat által előírt valamennyi kötelezettséget és felelősséget. Ez a

fogalom meghatározás a „társaságnak” az (EU) 2015/757 rendelet 3. cikkének d) pontjában szereplő meghatározásán alapul, és összhangban van az IMO által 2016-ban létrehozott globális adatgyűjtési rendszerrel. A „szennyező fizet” elvvel összhangban a hajózási társaság szerződéses megállapodás alapján felelősségre vonhatja az ezen irányelv szerinti megfelelési költségeikért a szervezetet, amely közvetlenül felelős a hajó szén-dioxid-kibocsátását érintő döntésekért. Ez a szervezet általában az a jogalany, amely felelős a hajó üzemanyagának, útvonalának és sebességének megválasztásáért.

fogalom meghatározás a „társaságnak” az (EU) 2015/757 rendelet 3. cikkének d) pontjában szereplő meghatározásán alapul, és összhangban van az IMO által 2016-ban létrehozott globális adatgyűjtési rendszerrel. A „szennyező fizet” elvvel összhangban a hajózási társaság szerződéses megállapodás alapján felelősségre vonhatja az ezen irányelv szerinti megfelelési költségeikért azt a szervezetet, amely közvetlenül felelős a hajó szén-dioxid-kibocsátását érintő döntésekért. Ez a szervezet általában az a jogalany, amely felelős a hajó üzemanyagának, útvonalának és sebességének megválasztásáért. ***A hajó megfelelését, amely a hajótulajdonos és az üzemeltető közös felelőssége, figyelemmel kell kísérni és érvényesíteni kell. Felkéri a Bizottságot, hogy 2027-ig értékelje a lehetséges megfelelési joghézagokat, javasoljon intézkedéseket, és adott esetben vizsgálja felül ezt az irányelvet.***

Módosítás 13

Irányelvre irányuló javaslat 21 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(21) A hajózási társaságok adminisztratív terheinek csökkentése érdekében minden egyes hajózási társaságért egy tagállamnak kell felelnie. A Bizottságnak közzé kell tennie az EU ETS hatálya alá tartozó tengerhasznosítási tevékenységet végző hajózási társaságok első jegyzékét, amely meghatározza az egyes hajózási társaságok tekintetében felelős igazgatási hatóságot. A jegyzéket legalább **kétévente** aktualizálni kell annak érdekében, hogy a hajózási társaságokat adott esetben egy másik igazgatási hatósághoz rendeljék. A valamely tagállamban bejegyzett hajózási társaságok esetében az igazgatási hatóságnak az adott tagállamnak kell lennie. A harmadik

Módosítás

(21) A hajózási társaságok adminisztratív terheinek csökkentése érdekében minden egyes hajózási társaságért egy tagállamnak kell felelnie. A Bizottságnak közzé kell tennie az EU ETS hatálya alá tartozó tengerhasznosítási tevékenységet végző hajózási társaságok első jegyzékét, amely meghatározza az egyes hajózási társaságok tekintetében felelős igazgatási hatóságot. A jegyzéket **rendszeresen**, legalább **évente** aktualizálni kell annak érdekében, hogy a hajózási társaságokat adott esetben egy másik igazgatási hatósághoz rendeljék. A valamely tagállamban bejegyzett hajózási társaságok esetében az igazgatási hatóságnak az adott tagállamnak kell

országban bejegyzett hajózási társaságok esetében az igazgatási hatóság az a tagállam kell, hogy legyen, amelyben a hajózási társaság a 2003/87/EK irányelv hatálya alá tartozó utakon az elmúlt két ellenőrzési évben a legnagyobb becslött számú kikötői megállást teljesítette. A harmadik országban bejegyzett azon hajózási társaságok esetében, amelyek az elmúlt két ellenőrzési évben nem teljesítettek a 2003/87/EK irányelv hatálya alá tartozó utakat, az igazgatási hatóság az a tagállam, ahonnan a hajózási társaság említett irányelv hatálya alá tartozó első útja indult. A Bizottságnak közzé kell tennie és **kétévente** aktualizálnia a 2003/87/EK irányelv hatálya alá tartozó hajózási társaságok jegyzékét, amely meghatározza az egyes hajózási társaságok tekintetében felelős igazgatási hatóságot. A hajózási társaságokkal szembeni egyenlő bánásmód biztosítása érdekében a tagállamoknak a felelősségi körükbe tartozó hajózási társaságok igazgatására vonatkozó harmonizált szabályokat kell követniük, a Bizottság által megállapítandó részletes szabályokkal összhangban.

Módosítás 14

Irányelvre irányuló javaslat 23 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

lennie. A harmadik országban bejegyzett hajózási társaságok esetében az igazgatási hatóság az a tagállam kell, hogy legyen, amelyben a hajózási társaság a 2003/87/EK irányelv hatálya alá tartozó utakon az elmúlt két ellenőrzési évben a legnagyobb becslött számú kikötői megállást teljesítette. A harmadik országban bejegyzett azon hajózási társaságok esetében, amelyek az elmúlt két ellenőrzési évben nem teljesítettek a 2003/87/EK irányelv hatálya alá tartozó utakat, az igazgatási hatóság az a tagállam, ahonnan a hajózási társaság említett irányelv hatálya alá tartozó első útja indult. A Bizottságnak közzé kell tennie és **évente** aktualizálnia a 2003/87/EK irányelv hatálya alá tartozó hajózási társaságok jegyzékét, amely meghatározza az egyes hajózási társaságok tekintetében felelős igazgatási hatóságot. A hajózási társaságokkal szembeni egyenlő bánásmód biztosítása érdekében a tagállamoknak a felelősségi körükbe tartozó hajózási társaságok igazgatására vonatkozó harmonizált szabályokat kell követniük, a Bizottság által megállapítandó részletes szabályokkal összhangban.

Módosítás

(23 a) A hozzáférhetőség előmozdítása érdekében különös figyelmet kell fordítani a közszolgáltatási szerződés alapján működő vagy közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó hajókra, valamint az EU legkülső régióiba és szigeteire irányuló és/vagy onnan kiinduló útvonalakon közlekedő hajókra. Ezért eltérést kell biztosítani ezen irányelvtől a legkülső régiókba irányuló és az onnan kiinduló vagy a szigetekre irányuló és az onnan kiinduló tengeri utakból származó kibocsátások esetében, mivel a tengeri

közlekedéstől a területi folytonosság, a nyersanyagok, alapvető áruk és egyéb termékek behozatala, valamint egyes kivitelek miatt függenek.

Módosítás 15

Irányelvre irányuló javaslat 24 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(24) A környezetvédelemmel kapcsolatos hasonló feladatok során szerzett tapasztalatok alapján az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökségnek (EMSA) vagy más érintett szervezetnek – adott esetben és megbízásával összhangban – segítenie kell a Bizottságot és az igazgatási hatóságokat a 2003/87/EK irányelv végrehajtásában. Az (EU) 2015/757 rendelet végrehajtásával kapcsolatos tapasztalatainak és IT-eszközeinek köszönhetően az EMSA az információcsere megkönnyítésével vagy iránymutatások és kritériumok kidolgozásával **segítheti** az igazgatási hatóságokat, különösen az ezen irányelv hatálya alá tartozó tengerhasznosítási tevékenységekből származó kibocsátások nyomon követése, jelentése és hitelesítése terén.

Módosítás

(24) A környezetvédelemmel kapcsolatos hasonló feladatok során szerzett tapasztalatok alapján az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökségnek (EMSA) vagy más érintett szervezetnek – adott esetben és megbízásával összhangban – segítenie kell a Bizottságot és az igazgatási hatóságokat a 2003/87/EK irányelv végrehajtásában. Az (EU) 2015/757 rendelet végrehajtásával kapcsolatos tapasztalatainak és IT-eszközeinek köszönhetően az EMSA az információcsere megkönnyítésével vagy iránymutatások és kritériumok kidolgozásával **segíti** az igazgatási hatóságokat, különösen az ezen irányelv hatálya alá tartozó tengerhasznosítási tevékenységekből származó kibocsátások nyomon követése, jelentése és hitelesítése terén.

Módosítás 16

Irányelvre irányuló javaslat 25 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(25 a) Annak biztosítása érdekében, hogy a jeges viszonyok mellett közlekedő hajók és más hajók egyenlő versenyfeltételeket élvezzenek, külön módszert kell alkalmazni a jeges viszonyok melletti hajózáshoz kapcsolódó pluszkibocsátások

és a nyílt vízben közlekedő, jeges viszonyokra klasszifikált hajók pluszkibocsátásának figyelembevételére. Ugyanakkor biztosítani kell, hogy a kibocsátáskereskedelmi rendszeren keresztül folytatott kibocsátáskereskedelem továbbra is csökkentse a tengeri ágazat kibocsátásait. E célból a kibocsátási egységeknek a 2003/87/EK irányelv szerinti átruházására, leadására és törlésére vonatkozó rendelkezéseket ennek megfelelően módosítani kell.

Módosítás 17

Irányelvre irányuló javaslat 28 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(28) A fokozott éghajlatvédelmi törekvések megvalósításához jelentős állami forrásokra lesz szükség az EU-ban, valamint a nemzeti költségvetéseket az éghajlatvédelmi átállásra kell fordítani. Az uniós költségvetés éghajlatváltozással kapcsolatos jelentős kiadásainak kiegészítése és megerősítése érdekében az uniós költségvetéshez nem rendelt, árverésből származó bevételeket éghajlatváltozással kapcsolatos célokra kell felhasználni. Ez magában foglalja, hogy e bevételeket olyan pénzügyi támogatásra használják fel, amely az alacsony és közepes jövedelmű háztartások szociális szempontjait hivatott kezelni a torzító adók csökkentése révén. Továbbá az alacsony jövedelmű tagállamokban az átállás elosztási és társadalmi hatásainak kezelése érdekében a 2003/87/EK irányelv 10d. cikkében említett Modernizációs Alapon keresztül [az irányelv hatálybalépésének éve]-tól/-től 2030-ig az uniós szintű kibocsátásiegység-mennyiség további 2,5 %-át kell felhasználni azon tagállamok energetikai átalakulásának finanszírozására, amelyek egy főre jutó

Módosítás

(28) A fokozott éghajlatvédelmi törekvések megvalósításához jelentős állami forrásokra lesz szükség az EU-ban, valamint a nemzeti költségvetéseket az éghajlatvédelmi átállásra kell fordítani. Az uniós költségvetés éghajlatváltozással kapcsolatos jelentős kiadásainak kiegészítése és megerősítése érdekében az uniós költségvetéshez nem rendelt, árverésből származó bevételeket éghajlatváltozással kapcsolatos célokra kell felhasználni. Ez magában foglalja, hogy e bevételeket olyan pénzügyi támogatásra használják fel, amely az alacsony és közepes jövedelmű háztartások szociális szempontjait hivatott kezelni a torzító adók csökkentése révén. Továbbá az alacsony jövedelmű tagállamokban az átállás elosztási és társadalmi hatásainak kezelése érdekében a 2003/87/EK irányelv 10d. cikkében említett Modernizációs Alapon keresztül [az irányelv hatálybalépésének éve]-tól/-től 2030-ig az uniós szintű kibocsátásiegység-mennyiség további 2,5 %-át, **valamint a Modernizációs Alap céljából a piaci stabilizációs tartalékban elkülönített 400 milliárd kibocsátási**

bruttó hazai terméke (GDP) 2016–2018 között nem érte el az uniós átlag 65 %-át.

egységet meghaladó teljes mennyiség 1,5%-ának megfelelő összeget kell felhasználni azon tagállamok energetikai átalakulásának finanszírozására, amelyek egy főre jutó bruttó hazai terméke (GDP) 2016–2018 között nem érte el az uniós átlag 65 %-át. ***Ahhoz, hogy az EU ETS hozzájáruljon a globális ÜHG-kibocsátás csökkentéséhez és a dekarbonizálás lehetővé tételéhez, az EU ETS tengerhasznosítási ágazatból származó bevételeinek jelentős részét vagy az ezekkel egyenértékű összegeket fel kell használni ezen ágazat és az uniós kikötők dekarbonizálásának lehetővé tételére.***

Módosítás 18

Irányelvre irányuló javaslat 30 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(30) Az (EU) [...] európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁵¹ létrehozott, az importárak karbonintenzitását ellensúlyozó mechanizmus (CBAM) az ingyenes kiosztás olyan alternatívája, amely a kibocsátásáthelyezés kockázatának kezelését szolgálja. Amennyiben az ágazatok és alágazatok az említett intézkedések hatálya alá tartoznak, ***nem ajánlott ingyenes kiosztásban részesíteni őket.*** Annak érdekében ***azonban,*** hogy a gyártók, az importőrök és a kereskedők alkalmazkodni tudjanak az új rendszerhez, ***fokozatosan kell kivezetni az ingyenes kibocsátási egységeket.*** Az ingyenes kiosztás csökkentését a CBAM-ágazatok tekintetében az ingyenes kiosztásra vonatkozó tényező alkalmazásával kell végrehajtani, míg a CBAM-ot fokozatosan kell bevezetni. Ennek a százaléknak (CBAM-tényező) 100 %-nak kell lennie a [CBAM-rendelet] hatálybalépése és 2025 közötti átmeneti időszakban, 90 %-nak 2026-ban, és azt évente 10 százalékponttal kell csökkenteni, hogy elérje a 0 %-ot, és

Módosítás

(30) Az (EU) [...] európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁵¹ létrehozott, az importárak karbonintenzitását ellensúlyozó mechanizmus (CBAM) az ingyenes kiosztás olyan alternatívája ***lehet,*** amely a kibocsátásáthelyezés kockázatának kezelését szolgálja, ***ha a Bizottság értékelése szerint a rendelet az import és az export tekintetében egyaránt eredményesnek bizonyult a kibocsátásáthelyezés megelőzésében.*** Amennyiben az ágazatok és alágazatok az említett intézkedések hatálya alá tartoznak, ***megfelelő és a WTO szabályaival összeegyeztethető biztosítékokat kell nyújtani a kivételre szánt termékek és gyártóik számára. Abban az esetben, ha az ingyenes kibocsátási egységeket a CBAM hatékonyságának a [CBAM-rendelet] szerinti bizottsági jelentés által történő megállapításával összhangban fokozatosan kivezetik, fokozatos átmenetre van szükség*** annak érdekében, hogy a gyártók, az importőrök és a kereskedők alkalmazkodni tudjanak az új

ezáltal a tizedik évre megszűnjön az ingyenes kiosztás. Az ingyenes kiosztásra vonatkozó, felhatalmazáson alapuló, releváns jogi aktusokat ennek megfelelően ki kell igazítani a CBAM hatálya alá tartozó ágazatok és alágazatok tekintetében. A CBAM-ágazatok számára e számítás alapján már nem biztosított ingyenes kiosztást (CBAM-kereslet) árverésre kell bocsátani, és a bevételek az Innovációs Alapot illetik meg a karbonszegény technológiákkal, a szén-dioxid-leválasztással és -hasznosítással (CCU), a szén-dioxid-leválasztással és geológiai tárolással (CLT), a megújuló energiával és az energiatárolással kapcsolatos innováció oly módon történő támogatása érdekében, amely hozzájárul az éghajlatváltozás mérsékléséhez. Különös figyelmet kell fordítani a CBAM-ágazatok projektjeire. A nem CBAM-ágazatok számára rendelkezésre álló ingyenes kiosztás arányának tiszteletben tartása érdekében az ingyenes kiosztásból levonandó és árverésre bocsátandó végösszeget azon hányad alapján kell kiszámítani, amelyet a CBAM-kereslet képvisel az ingyenes kiosztásban részesülő valamennyi ágazat ingyenes kiosztás iránti igénye tekintetében.

rendszerhez. Az ingyenes kiosztás csökkentését a CBAM-ágazatok tekintetében az ingyenes kiosztásra vonatkozó tényező alkalmazásával kell végrehajtani, míg a CBAM-ot fokozatosan kell bevezetni. Ennek a százaléknak (CBAM-tényező) 100 %-nak kell lennie a [CBAM-rendelet] hatálybalépése és 2025 közötti átmeneti időszakban, 90 %-nak 2026-ban, és azt évente 10 százalékponttal kell csökkenteni, hogy elérje a 0 %-ot, és ezáltal a tizedik évre megszűnjön az ingyenes kiosztás. Az ingyenes kiosztásra vonatkozó, felhatalmazáson alapuló, releváns jogi aktusokat ennek megfelelően ki kell igazítani a CBAM hatálya alá tartozó ágazatok és alágazatok tekintetében, **figyelembe véve, hogy az exportált termékek tekintetében fenn kell tartani az ingyenes kibocsátási egységeket.** A CBAM-ágazatok számára e számítás alapján már nem biztosított ingyenes kiosztást (CBAM-kereslet) árverésre kell bocsátani, és a bevételek az Innovációs Alapot illetik meg a karbonszegény technológiákkal, a szén-dioxid-leválasztással és -hasznosítással (CCU), a szén-dioxid-leválasztással és geológiai tárolással (CLT), a megújuló energiával és az energiatárolással kapcsolatos innováció oly módon történő támogatása érdekében, amely hozzájárul az éghajlatváltozás mérsékléséhez. Különös figyelmet kell fordítani a CBAM-ágazatok projektjeire. A nem CBAM-ágazatok számára rendelkezésre álló ingyenes kiosztás arányának tiszteletben tartása érdekében az ingyenes kiosztásból levonandó és árverésre bocsátandó végösszeget azon hányad alapján kell kiszámítani, amelyet a CBAM-kereslet képvisel az ingyenes kiosztásban részesülő valamennyi ágazat ingyenes kiosztás iránti igénye tekintetében.

⁵¹ [Kérjük, illessze be a teljes HL-hivatkozást]

⁵¹ [Kérjük, illessze be a teljes HL-hivatkozást]

Módosítás 19

Irányelvre irányuló javaslat 32 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(32) Az innováció átfogó megközelítése elengedhetetlen az európai zöld megállapodás célkitűzéseinek eléréséhez. Uniós szinten a szükséges kutatási és innovációs erőfeszítések támogatásban részesülnek, többek között a Horizont Európa révén, ami jelentős finanszírozást és új eszközöket jelent az ETS hatálya alá tartozó ágazatok számára. A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a nemzeti átültető rendelkezések ne akadályozzák az innovációt és technológiai szempontból semlegesek legyenek.

Módosítás

(32) Az innováció átfogó megközelítése elengedhetetlen az európai zöld megállapodás célkitűzéseinek eléréséhez. Uniós szinten a szükséges kutatási és innovációs erőfeszítések támogatásban részesülnek, többek között a Horizont Európa révén, ami jelentős finanszírozást és új eszközöket jelent az ETS hatálya alá tartozó ágazatok számára. A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a nemzeti átültető rendelkezések ne akadályozzák az innovációt és technológiai szempontból semlegesek legyenek, ***míg a Bizottságnak biztosítania kell a szükséges technikai és tanácsadói segítségnyújtás rendelkezésre állását és hatékonyságát.***

Módosítás 20

Irányelvre irányuló javaslat 33 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(33) Az Innovációs Alap 2003/87/EK irányelv 10a. cikkének (8) bekezdésében említett hatályát ki kell terjeszteni az olyan karbonszegény technológiákkal és eljárásokkal kapcsolatos innováció támogatására, amelyek az építőipari és a ***közúti közlekedési*** ágazat tüzelőanyag-fogyasztását érintik. Emellett az Innovációs Alapnak támogatnia kell a tengeri közlekedési ágazat ***dekarbonizálására irányuló*** beruházásokat, ***beleértve a megújuló energiaforrásokból előállított*** fenntartható alternatív üzemanyagokba, például a hidrogénbe és az ***ammóniába***, valamint a kibocsátásmentes meghajtási

Módosítás

(33) Az Innovációs Alap 2003/87/EK irányelv 10a. cikkének (8) bekezdésében említett hatályát ki kell terjeszteni az olyan ***ipari folyamatokban alkalmazott, áttörést nem jelentő technológiák telepítésének támogatására, amelyek óriási üvegházhatásúgáz-megtakarítási potenciállal rendelkeznek, de még nem piacképesek, valamint az olyan*** karbonszegény technológiákkal és eljárásokkal kapcsolatos innováció támogatására, amelyek az építőipari ágazat tüzelőanyag-fogyasztását érintik. Emellett az Innovációs Alapnak támogatnia kell a tengeri közlekedési ágazat

technológiákba, például a széltechnológiákba történő **beruházásokat**. Tekintettel arra, hogy a(z) xxxx/xxxx rendeletben [FuelEU tengerészet]⁵² megállapított szankciókból származó bevételeket a költségvetési rendelet 21. cikkének (5) bekezdésével összhangban külső címzett bevételként az Innovációs Alapba utalják, a Bizottságnak gondoskodnia kell arról, hogy kellő figyelmet fordítsanak a megújuló és alacsony **kibocsátású** tüzelőanyagok tengerhasznosítási ágazatban történő fejlesztésének és alkalmazásának felgyorsítását célzó innovatív projektek támogatására, a(z) xxxx/xxxx rendelet [FuelEU tengerészet] 21. cikkének (1) bekezdésében meghatározottak szerint. Annak biztosítása érdekében, hogy e kiterjesztett alkalmazási körön belül elegendő finanszírozás álljon rendelkezésre az innováció számára, az Innovációs Alapot 50 millió kibocsátási egységgel kell kiegészíteni, amelyek részben az egyébként árverésre bocsátható kibocsátási egységekből, részben pedig az egyébként ingyenesen kiosztható kibocsátási egységekből származnak, összhangban az egyes forrásokból az Innovációs Alap számára biztosított finanszírozás jelenlegi arányával.

dekarbonizálásának felgyorsítását célzó beruházásokat **egyrészt a rövid távú megoldásokba, például az LNG-meghajtási és az üzemanyagtöltő infrastruktúrába, mind pedig különösen a középtávú, áttörést jelentő megoldások kifejlesztésébe történő beruházások, különösen az innovatív technológiák bevezetésének támogatása révén – többek között a** fenntartható alternatív üzemanyagokba **és a kapcsolódó infrastruktúrába, például a fenntartható megújuló energiaforrásokból előállított hidrogénbe és ammóniába –, az első ipari alkalmazásba, a kikötői üzemanyagtöltő és elektromos töltőinfrastruktúrába, többek között a part menti villamosenergia-ellátási hálózati csatlakozásba és más energetikai infrastruktúrába, valamint a kibocsátásmentes meghajtási technológiákba, például a széltechnológiákba történő **beruházások révén**. Tekintettel arra, hogy a(z) xxxx/xxxx rendeletben [FuelEU tengerészet]⁵² megállapított szankciókból származó bevételeket a költségvetési rendelet 21. cikkének (5) bekezdésével összhangban külső címzett bevételként az Innovációs Alapba utalják, a Bizottságnak gondoskodnia kell arról, hogy kellő figyelmet fordítsanak a **fenntartható megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású tüzelőanyagok és a kibocsátásmentes tüzelőanyagok** tengerhasznosítási ágazatban történő fejlesztésének és alkalmazásának felgyorsítását célzó innovatív projektek támogatására, a(z) xxxx/xxxx rendelet [FuelEU tengerészet] 21. cikkének (1) bekezdésében meghatározottak szerint. Annak biztosítása érdekében, hogy e kiterjesztett alkalmazási körön belül elegendő finanszírozás álljon rendelkezésre az innováció számára, az Innovációs Alapot 50 millió kibocsátási egységgel kell kiegészíteni, amelyek részben az egyébként árverésre bocsátható kibocsátási egységekből, részben pedig az egyébként**

ingyenesen kiosztható kibocsátási egységekből származnak, összhangban az egyes forrásokból az Innovációs Alap számára biztosított finanszírozás jelenlegi arányával. ***Az áttörést jelentő technológiákkal kapcsolatos innováció mielőbbi előmozdítása érdekében a Bizottságnak biztosítania kell, hogy az Innovációs Alapon keresztül rendelkezésre bocsátott finanszírozást „előreütemezzék” a jelenlegi irányelv végrehajtásának első éveire, a földrajzi egyensúly elvének figyelembevételével.***

⁵² [illessze be a FuelEU tengerészeti rendeletre mutató hivatkozást].

⁵² [illessze be a FuelEU tengerészeti rendeletre mutató hivatkozást].

Módosítás 21

Irányelvre irányuló javaslat 38 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(38) A Modernizációs Alap hatályát össze kell hangolni az Unió legújabb éghajlat-politikai célkitűzéseivel, azáltal, hogy előírják, hogy a beruházásoknak összhangban kell lenniük az európai zöld megállapodás és az (EU) 2021/1119 rendelet célkitűzéseivel, és hogy ***megszüntetik a fosszilis*** tüzelőanyagokhoz kapcsolódó beruházások támogatását. Emellett a Modernizációs Alapnak a kiemelt beruházásokra fordítandó százalékos arányát 80 %-ra kell emelni; az energiahatékonyságot a keresleti oldalon kiemelt területként kell kezelni; a kiemelt beruházások hatályának ki kell terjednie a háztartások energiaszegénység kezelésére irányuló támogatására, többek között a vidéki és távoli területeken.

Módosítás

(38) A Modernizációs Alap hatályát össze kell hangolni az Unió legújabb éghajlat-politikai célkitűzéseivel, azáltal, hogy előírják, hogy a beruházásoknak összhangban kell lenniük az európai zöld megállapodás és az (EU) 2021/1119 rendelet célkitűzéseivel, és hogy ***folytatják a fenntartható átmeneti*** tüzelőanyagokhoz ***és technológiákhoz*** kapcsolódó beruházások támogatását. Emellett a Modernizációs Alapnak a kiemelt beruházásokra fordítandó százalékos arányát 80 %-ra kell emelni; az energiahatékonyságot a keresleti oldalon kiemelt területként kell kezelni; a kiemelt beruházások hatályának ki kell terjednie a háztartások energiaszegénység kezelésére irányuló támogatására, többek között a vidéki és távoli területeken.

Módosítás 22

Irányelvre irányuló javaslat 40 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(40) A nem biológiai eredetű, folyékony és gáznemű megújuló üzemanyagok és a széntartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagok fontos szerepet játszhatnak az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésében azokban az ágazatokban, amelyek nehezen dekarbonizálhatók. Amennyiben a széntartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagokat és a nem biológiai eredetű, folyékony vagy gáznemű, megújuló üzemanyagokat az ezen irányelv hatálya alá tartozó tevékenység keretében leválasztott széndioxidból állítják elő, a kibocsátásokat az adott tevékenység keretében kell elszámolni. Annak biztosítása érdekében, hogy a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok és a széntartalom újrahasznosításával előállított üzemtüzelőanyagok hozzájáruljanak az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentéséhez, és hogy elkerülhető legyen azon üzemanyagok kettős elszámolása, amelyek hozzájárulnak e csökkentéshez, helyénvaló kifejezetten kiterjeszteni a 14. cikk (1) bekezdésében foglalt felhatalmazást olyan végrehajtási jogi aktusok Bizottság általi elfogadására, amelyek meghatározzák a szén-dioxid esetleges **kibocsátásának elszámolásához szükséges kiigazításokat és a kettős elszámolás elkerülésének módját a** megfelelő ösztönzők biztosítása érdekében, figyelembe véve ezen üzemanyagoknak az (EU) 2018/2001 irányelv szerinti kezelését is.

Módosítás 23

PE704.649v03-00

28/101

AD\1255718HU.docx

Módosítás

(40) A nem biológiai eredetű, folyékony és gáznemű megújuló üzemanyagok és a széntartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagok fontos szerepet játszhatnak az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésében azokban az ágazatokban, amelyek nehezen dekarbonizálhatók. Amennyiben a széntartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagokat és a nem biológiai eredetű, folyékony vagy gáznemű, megújuló üzemanyagokat az ezen irányelv hatálya alá tartozó tevékenység keretében leválasztott széndioxidból állítják elő, a kibocsátásokat az adott tevékenység keretében kell elszámolni **ott, ahol a szén-dioxidot a léghőbe bocsátják**. Annak biztosítása érdekében, hogy a nem biológiai eredetű megújuló üzemanyagok és a széntartalom újrahasznosításával előállított üzemtüzelőanyagok hozzájáruljanak az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentéséhez, és hogy elkerülhető legyen azon üzemanyagok kettős elszámolása, amelyek hozzájárulnak e csökkentéshez, helyénvaló kifejezetten kiterjeszteni a 14. cikk (1) bekezdésében foglalt felhatalmazást olyan végrehajtási jogi aktusok Bizottság általi elfogadására, amelyek meghatározzák a **szükséges kiigazításokat arra vonatkozóan, hogy hogyan és hol kell elszámolni a szén-dioxid esetleges kibocsátását, illetve hogyan kerülhető el a kettős elszámolás a szén-dioxid megkötéséhez szükséges** megfelelő ösztönzők biztosítása érdekében, figyelembe véve ezen üzemanyagoknak az (EU) 2018/2001 irányelv szerinti kezelését is.

Irányelvre irányuló javaslat 42 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(42) A kizárólag biomasszát használó létesítmények kizárása az EU ETS-ből **olyan helyzeteket eredményezett, amikor a biomasszát nagy arányban égető létesítmények rendkívüli bevételeket értek el azáltal, hogy a tényleges kibocsátást jelentősen meghaladó ingyenes kibocsátási egységeket kaptak. Ezért be kell vezetni a nulla besorolású biomassza-égetésre vonatkozó küszöbértéket, amely felett a létesítményeket ki kell venni az EU ETS hatálya alól. A 95 %-os küszöbérték összhangban van az (EU) 2019/331 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet⁵⁶ 2. cikkének 16. pontjában meghatározott bizonytalansági paraméterrel.**

⁵⁶ A Bizottság (EU) 2019/331 felhatalmazáson alapuló rendelete (2018. december 19.) a kibocsátási egységek harmonizált ingyenes kiosztására vonatkozó uniós szintű átmeneti szabályoknak a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 10a. cikke értelmében történő meghatározásáról (HL L 59., 2019.2.27., 8. o.).

Módosítás 24

Irányelvre irányuló javaslat 43 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(43) **Az EU 2030-ra vonatkozó éghajlatvédelmi törekvésének fokozása című bizottsági közlemény⁵⁷ kiemelte, hogy különösen nagy kihívást jelent a közúti közlekedési és az építőipari ágazat kibocsátásainak csökkentése. A Bizottság**

Módosítás

(42) A kizárólag biomasszát használó létesítmények **további** kizárása az EU ETS-ből **bizonytalanságot eredményez az ingyenes kiosztásra vonatkozó referenciaértékek aktualizálását illetően, és fékezi a karbonsemleges energiaforrásra való teljes átállást. Fenn kell tartani a nulla besorolású biomassza-égetésre vonatkozó 100 %-os küszöbértéket azon létesítmények esetében, amelyeket ki kell venni az EU ETS hatálya alól.**

⁵⁶ A Bizottság (EU) 2019/331 felhatalmazáson alapuló rendelete (2018. december 19.) a kibocsátási egységek harmonizált ingyenes kiosztására vonatkozó uniós szintű átmeneti szabályoknak a 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 10a. cikke értelmében történő meghatározásáról (HL L 59., 2019.2.27., 8. o.).

Módosítás

törölve

ezért bejelentette, hogy a kibocsátáskereskedelem további kiterjesztése magában foglalhatja a közúti közlekedésből és az épületekből származó kibocsátásokat is. Az e két új ágazatra vonatkozó kibocsátáskereskedelmet külön, de szomszédos kibocsátáskereskedelem révén kell bevezetni. Ezzel elkerülhető lenne a helyhez kötött létesítmények és a légi közlekedés ágazatában jól működő kibocsátáskereskedelem zavara. Az új rendszert kiegészítő szakpolitikák és intézkedések kísérik, amelyek védelmet nyújtanak az indokolatlan árhatásokkal szemben, formálják a piaci szereplők elvárásait és a teljes gazdaság számára szén-dioxid-árjelzést biztosítanak. A korábbi tapasztalatok azt mutatják, hogy az új piac fejlődéséhez hatékony nyomkövetési, jelentési és hitelesítési rendszer létrehozására van szükség. A helyhez kötött létesítményekből és a légi közlekedésből származó kibocsátásokra kiterjedő EU ETS meglévő uniós infrastruktúráival való szinergiák és koherencia biztosítása érdekében helyénvaló a 2003/87/EK irányelv módosítása révén kibocsátáskereskedelmet létrehozni a közúti közlekedési és az építőipari ágazatban.

⁵⁷ COM(2020)562 final.

Módosítás 25

**Irányelvre irányuló javaslat
44 preambulumbekzdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(44) A szükséges végrehajtási keret létrehozása és a 2030-ra kitűzött cél elérésére vonatkozó észszerű határidő biztosítása érdekében a két új ágazatban 2025-ben kell megkezdeni a kibocsátáskereskedelmet. Az első évben a

törölve

szabályozott szervezeteknek üvegházhatású gázok kibocsátására vonatkozó engedéllyel kell majd rendelkezniük, és jelenteniük kell a 2024-re és 2025-re eső kibocsátásukat. E szervezetekre vonatkozóan a kibocsátási egységek kiadását és a megfelelési kötelezettségeket 2026-tól kell alkalmazni. Ez az ütemezés lehetővé teszi majd, hogy az ágazatokban szabályosan és hatékonyan megkezdődhessen a kibocsátáskereskedelem. Lehetővé tenné továbbá az uniós finanszírozás és a tagállami intézkedések bevezetését annak biztosítására, hogy az uniós kibocsátáskereskedelmet társadalmilag igazságosan építsék be a két ágazatba, a szén-dioxid-árak kiszolgáltatott helyzetben lévő háztartásokra és közlekedési felhasználókra gyakorolt hatásának enyhítése érdekében.

Módosítás 26

Irányelvre irányuló javaslat 45 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(45) Az építőipari és a közúti közlekedési ágazatban működő kis kibocsátók igen nagy száma miatt nem lehet a szabályozási pontot az üvegházhatású gázokat közvetlenül kibocsátó szervezetek szintjén megállapítani, mint a helyhez kötött létesítmények és a légi közlekedés esetében. Ezért a műszaki megvalósíthatóság és az adminisztratív hatékonyság okán helyénvalóbb a szabályozási pontot az ellátási lánc felsőbb részén meghatározni. Az új kibocsátáskereskedelem keretében a megfelelési kötelezettséget kiváltó cselekmény azon tüzelőanyagok szabad forgalomba bocsátása kell, hogy legyen, amelyeket az építőipari és a közúti közlekedési ágazatban égetésre

törölve

használnak, többek között az üvegházhatású gázok geológiai tárolás céljából, közúti közlekedésben történő égetésére. A kettős lefedettség elkerülése érdekében a 2003/87/EK irányelv I. melléklete szerinti egyéb tevékenységek során felhasznált tüzelőanyagok szabad forgalomba bocsátására az irányelv hatálya nem terjedhet ki.

Módosítás 27

**Irányelvre irányuló javaslat
46 preambulumbekzdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(46) A két új ágazat szabályozott jogalanyait és a szabályozási pontot az (EU) 2020/262 tanácsi irányelv⁵⁸ által létrehozott jövedékiadó-rendszerrel összhangban kell meghatározni, a szükséges kiigazításokkal, mivel az említett irányelv már szilárd ellenőrzési rendszert hoz létre a jövedéki adó megfizetése céljából a szabad forgalomba bocsátott tüzelőanyagok minden mennyiségére vonatkozóan. Ezekben az ágazatokban a tüzelőanyagok végfelhasználóira nem vonatkoznak a 2003/87/EK irányelv szerinti kötelezettségek.

törölve

⁵⁸ A Tanács (EU) 2020/262 irányelve (2019. december 19.) a jövedéki adóra vonatkozó általános rendelkezések megállapításáról (HL L 58., 2020.2.27., 4. o.).

Módosítás 28

**Irányelvre irányuló javaslat
47 preambulumbekzdés**

(47) Az építőipari és a közúti közlekedési ágazatban a kibocsátáskereskedelem hatálya alá tartozó szabályozott jogalanyokra ugyanolyan követelményeknek kell vonatkozniuk az üvegházhatású gázok kibocsátására vonatkozó engedély tekintetében, mint a helyhez kötött létesítmények üzemeltetőire. Szabályokat kell megállapítani az engedélykérelmekre, az engedélyek kiadásának feltételeire, a tartalomra és a felülvizsgálatra, valamint a szabályozott szervezettel kapcsolatos bármely változásra vonatkozóan. Annak érdekében, hogy az új rendszer rendezett módon indulhasson, a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy az új kibocsátáskereskedelem hatálya alá tartozó szabályozott jogalanyok a rendszer 2025-ös indulásától érvényes engedéllyel rendelkezzenek.

törölve

Módosítás 29

**Irányelvre irányuló javaslat
48 preambulumbekkezdés**

(48) Az új kibocsátáskereskedelemre szánt kibocsátási egységek teljes mennyiségének lineáris pályát kell követnie a 2030-as kibocsátáscsökkentési célkitűzés elérése érdekében, figyelembe véve az épületek és a közúti közlekedés költséghatékony hozzájárulását, amely 2030-ig 43 %-os kibocsátáscsökkentést jelent 2005-höz képest. A kibocsátási egységek teljes mennyiségét első alkalommal 2026-ban kell megállapítani annak érdekében, hogy 2024-től kezdődően a 2024-es kibocsátási határértékekből (1 109 304 000 CO₂t) kiinduló pályát lehessen követni, amely határértéket az (EU) 2018/842 európai

törölve

parlamenti és tanácsi rendelet⁵⁹ 4. cikkének (2) bekezdésével összhangban az ezen ágazatok 2016 és 2018 közötti időszakra vonatkozó referenciakibocsátása alapján számítanak ki. Ennek megfelelően a lineáris csökkentési tényezőt 5,15 %-ban kell meghatározni. 2028-tól a kibocsátási egységek teljes mennyiségét a 2024., 2025. és 2026. évre bejelentett átlagos kibocsátások alapján kell meghatározni, és a 2024-től meghatározott abszolút éves csökkenéssel kell mérsékelni, ami a fent meghatározott pálya 2025-ös összehasonlítható értékéhez képest 5,43 %-os lineáris csökkentési tényezőnek felel meg. Ha ezek a kibocsátások jelentősen meghaladják ezt a pályaértéket, és ez az eltérés nem a kibocsátásmérési módszerek kisléptékű eltéréseinek tudható be, a lineáris csökkentési tényezőt ki kell igazítani, hogy 2030-ra el lehessen érni az előírt kibocsátáscsökkentést.

⁵⁹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/842 rendelete (2018. május 30.) a Párizsi Megállapodásban vállalt kötelezettségek teljesítése érdekében a tagállamok által 2021-től 2030-ig kötelezően teljesítendő, az éghajlat-politikai fellépéshez hozzájáruló éves üvegházhatásúgázkibocsátáscsökkentések meghatározásáról, valamint az 525/2013/EU rendelet módosításáról (HL L 156., 2018.6.19., 26. o.).

Módosítás 30

**Irányelvre irányuló javaslat
49 preambulumbekkezdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

(49) A kibocsátási egységek árverés útján történő értékesítése a kibocsátási egységek kiosztásának legegyszerűbb és

Módosítás

törölve

gazdaságilag leghatékonyabb módja, amellyel elkerülhetők a rendkívüli bevételek is. Mind az építőipari, mind a közúti közlekedési ágazatra az Unió kívülről nehezedő versenyképyszer viszonylag csekély vagy nem létezik, és ezek az ágazatok nincsenek kitéve a kibocsátásáthelyezés kockázatának. Ezért az épületekre és a közúti közlekedésre vonatkozó kibocsátási egységeket csak árverés útján szabad kiosztani, ingyenes kiosztásra nem kerül sor.

Módosítás 31

Irányelvre irányuló javaslat 50 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(50) *Annak érdekében, hogy az építőipari és a közúti közlekedési ágazatban zökkenőmentesen megkezdődhessen a kibocsátáskereskedelem, valamint figyelembe véve, hogy a szabályozott jogalanyoknak ár- és likviditási kockázatuk csökkentése érdekében fedezeti ügyletet kell kötniük kibocsátási egységekre vagy határidőre kell vásárolniuk őket, a korai szakaszban nagyobb mennyiségű kibocsátási egységet kell árverésre bocsátani. 2026-ban tehát az árverésen értékesített mennyiségeknek 30 %-kal meg kell haladniuk a 2026-ra vonatkozó teljes kibocsátási egység-mennyiséget. Ez az összeg elegendő lenne a likviditás biztosításához, ha a kibocsátás a csökkentési szükségletekkel összhangban esne vissza és akkor is, ha a kibocsátás csökkentés csak fokozatosan valósulna meg. Az árverési mennyiség ezen előreütemezésére vonatkozó részletes szabályokat a 2003/87/EK irányelv 10. cikkének (4) bekezdése alapján elfogadott, az árveréssel kapcsolatos, felhatalmazáson alapuló jogi aktusban*

törölve

kell megállapítani.

Módosítás 32

Irányelvre irányuló javaslat 51 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(51) Az árverés útján értékesítendő kibocsátási egységek részarányára vonatkozó elosztási szabályok rendkívül fontosak minden olyan árverésből származó bevétel tekintetében, amely a tagállamokat illeti, különös tekintettel arra, hogy meg kell erősíteni a tagállamok azon képességét, hogy kezeljék a szén-dioxid-árjelzésnek az építőipari és a közúti közlekedési ágazatra gyakorolt társadalmi hatásait. Annak ellenére, hogy a két ágazat nagyon eltérő jellemzőkkel rendelkezik, helyénvaló a helyhez kötött létesítményekre alkalmazandóhoz hasonló, közös elosztási szabályt megállapítani. A kibocsátási egységek fő részét az érintett ágazatok kibocsátásainak 2016–2018 közötti időszakban jellemző átlagos eloszlása alapján kell elosztani valamennyi tagállam között.

törölve

Módosítás 33

Irányelvre irányuló javaslat 52 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(52) A szén-dioxid-árnak a közúti közlekedés és az épületek ágazatában történő bevezetését hatékony szociális kompenzációnak kell kísérsnie, különös tekintettel az energiaszegénység már meglévő szintjére. Egy 2019-es uniós szintű felmérésben mintegy 34 millió európai számolt be arról, hogy 2018-ban nem tudta otthonát megfelelően melegen

törölve

tartani, és az Unió lakosságának 6,9 %-a nyilatkozott úgy, hogy nem engedheti meg magának, hogy elégséges mértékben fűtse otthonát⁶⁰. A hatékony társadalmi és elosztási kompenzáció elérése érdekében elő kell írni a tagállamok számára, hogy az árverésből származó bevételeket a meglévő kibocsátáskereskedelem tekintetében már meghatározott, éghajlatváltozással és energiával kapcsolatos célokra fordítsák, de a kifejezetten a közúti közlekedési és az építőipari új ágazattal kapcsolatos aggályok kezelése érdekében hozzáadott intézkedésekre is, ideértve a 2012/27/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv⁶¹ szerinti kapcsolódó szakpolitikai intézkedéseket. Az árverésből származó bevételeket az új ágazatok kibocsátáskereskedelme szociális szempontjainak kezelésére kell felhasználni, különös hangsúlyt fektetve a kiszolgáltatott helyzetben lévő háztartásokra, mikrovállalkozásokra és közlekedési felhasználókra. Ebben a szellemben az új Szociális Klímaalap célzott finanszírozást biztosít a tagállamok számára az energiaszegénység vagy a mobilitásszegénység által leginkább érintett vagy veszélyeztetett európai polgárok támogatására. Ez az Alap elő fogja mozdítani a tagállamok közötti és a tagállamokon belüli méltányosságot és szolidaritást, miközben enyhíti az energia- és mobilitásszegénység kockázatát az átalakulás szakaszában. A meglévő szolidaritási mechanizmusokra épít, és kiegészíti azokat. Az új alap forrásai elvben az új kibocsátáskereskedelemről a 2026–2032 közötti időszakban várható bevételek 25 %-ának felelnek meg, és a tagállamok által az (EU) 20.../nn európai parlamenti és tanácsi rendelet⁶² alapján benyújtandó szociális klímatervek alapján kerülnek végrehajtásra. Ezen túlmenően minden tagállamnak az árverésből származó bevételeit többek között a szociális klímatervei költségei egy

részének finanszírozására kell fordítania.

⁶⁰ *2018-as adatok. Eurostat, SILC [filc_mdes01].*

⁶¹ *Az Európai Parlament és a Tanács 2012/27/EU irányelve (2012. október 25.) az energiahatékonyságról, a 2009/125/EK és a 2010/30/EU irányelv módosításáról, valamint a 2004/8/EK és a 2006/32/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 315., 2012.11.14., 1. o.).*

⁶² *[Illessze be a Szociális Klímaalap létrehozásáról szóló rendeletre mutató hivatkozást].*

Módosítás 34

**Irányelvre irányuló javaslat
52 a preambulumbekzdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(52 a) Az átállással járó költségek, valamint az energia- és nyersanyagárak – egyrészt az átállási kiigazítások, másrészt pedig az erőforrások kimerülése miatti – fokozott ingadozása szükségessé teszi a legkiszolgáltatottabb helyzetben lévő háztartások, vállalkozások és kkv-k védelmét, miközben az ökológiai átállás sikerének biztosítása érdekében fenn kell tartani a beruházások magas szintjét. Ezért létre kell hozni a Szociális Klímaalapot, egy olyan inkluzív és igazságos átmenet biztosítása céljából, amely senkit nem hagy hátra.

Módosítás 35

**Irányelvre irányuló javaslat
53 preambulumbekzdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(53) Az árverésből származó bevételek felhasználásáról szóló jelentéstételt össze kell hangolni az (EU) 2018/1999 európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁶³ létrehozott jelenlegi jelentéstétellel.

törölve

⁶³ **Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1999 rendelete (2018. december 11.) az energiaunió és az éghajlat-politika irányításáról, valamint a 663/2009/EK és a 715/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet, a 94/22/EK, a 98/70/EK, a 2009/31/EK a 2009/73/EK, a 2010/31/EU, a 2012/27/EU és a 2013/30/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv, a 2009/119/EK és az (EU) 2015/652 tanácsi irányelv módosításáról, továbbá az 525/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 328., 2018.12.21., 1. o.).**

Módosítás 36

Irányelvre irányuló javaslat 54 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(54) Az új, karbonszegény technológiák innovációja és fejlesztése az építőipari és a közúti közlekedési ágazatban alapvető fontosságú annak biztosításához, hogy ezek az ágazatok költséghatékonyan járuljanak hozzá a várható kibocsátáscsökkentéshez. Ezért az építőipari és a közúti közlekedési ágazatban a kibocsátáskereskedelemről származó 150 millió kibocsátási egységet az Innovációs Alap rendelkezésére kell bocsátani a költséghatékony kibocsátáscsökkentés ösztönzése érdekében.

törölve

Módosítás 37

**Irányelvre irányuló javaslat
55 preambulumbekkezdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(55) Az épületek és a közúti közlekedés kibocsátáskereskedelmének hatálya alá tartozó szabályozott szervezeteknek a hitelesített kibocsátásuk tekintetében az általuk szabad forgalomba bocsátott tüzelőanyag-mennyiségeknek megfelelően kell leadniuk kibocsátási egységeket. Első ízben 2026-ban kell leadniuk a hitelesített kibocsátásaikra vonatkozó kibocsátási egységeket. Az adminisztratív terhek minimalizálása érdekében a helyhez kötött létesítmények és a légi közlekedés meglévő kibocsátáskereskedelmi rendszerére alkalmazandó számos szabályt alkalmazhatóvá kell tenni az épületek és a közúti közlekedés kibocsátáskereskedelmére, a szükséges kiigazításokkal. Ez magában foglalja különösen a kibocsátási egységek átruházására, leadására és törlésére vonatkozó szabályokat, valamint a kibocsátási egységek érvényességére, a szankciókra, az illetékes hatóságokra és a tagállamok jelentéstételi kötelezettségeire vonatkozó szabályokat.

törölve

Módosítás 38

**Irányelvre irányuló javaslat
56 preambulumbekkezdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(56) Ahhoz, hogy az építőipari és a közúti közlekedési ágazatban folytatott kibocsátáskereskedelem hatékony legyen, lehetővé kell tenni a kibocsátások nagy biztonsággal és észszerű költségek mellett történő nyomon követését. A kibocsátásokat a szabad forgalomba bocsátott tüzelőanyag-mennyiségek alapján, egy kibocsátási tényezővel

törölve

kombinálva kell a szabályozott szervezetekhez rendelni. A nem kívánatos hatások, például a kettős teher elkerülése érdekében a szabályozott szervezetek számára lehetővé kell tenni, hogy megbízhatóan és pontosan azonosítsák és megkülönböztessék azokat az ágazatokat, amelyekben a tüzelőanyagokat szabad forgalomba bocsátják, valamint a tüzelőanyagok végső felhasználóit. Annak érdekében, hogy elegendő adat álljon rendelkezésre a kibocsátási egységek teljes számának 2028 és 2030 közötti időszakra történő megállapításához, a rendszer 2025-ös indulásakor engedéllyel rendelkező szabályozott szervezeteknek 2024-re vonatkozóan jelenteniük kell a hozzájuk kapcsolódó korábbi kibocsátásaikat.

Módosítás 39

**Irányelvre irányuló javaslat
57 preambulumbekkezdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(57) Helyénvaló intézkedéseket bevezetni a túlzott áremelkedés potenciális kockázatának kezelésére, amely – ha különösen magas az épületek és a közúti közlekedés kibocsátáskereskedelmének megkezdésekor – alááshatja a háztartások és az egyének arra való hajlandóságát, hogy beruházzanak az üvegházhatásúgáz-kibocsátásaik csökkentésébe. Ezeknek az intézkedéseknek ki kell egészíteniük az (EU) 2015/1814 európai parlamenti és tanácsi határozattal⁶⁴ létrehozott és 2019-ben működésbe lépett piaci stabilizációs tartalék által kínált biztosítékokat. Míg a szén-dioxid-árat továbbra is a piac határozza meg, a védintézkedéseket szabályokon alapuló automatizmus fogja kiváltani, amelynek értelmében a kibocsátási egységeket csak akkor szabadítják fel a piaci stabilizációs tartalékból, ha az átlagos

törölve

kibocsátási egység-ár emelkedésén alapuló konkrét kiváltó feltételek teljesülnek. E kiegészítő mechanizmusnak szintén rendkívül reaktívnak kell lennie a megváltozott piacfundamentumoktól eltérő tényezők miatti túlzott volatilitás kezelése érdekében. Az intézkedéseket a túlzott áremelkedés különböző szintjeihez kell igazítani, ami eltérő mértékű beavatkozást eredményez. A Bizottságnak szoros figyelemmel kell kísérnie a kiváltó feltételeket, és az intézkedéseket a feltételek teljesülése esetén a Bizottságnak sürgősen el kell fogadnia. Ez nem érinti azokat a kísérő intézkedéseket, amelyeket a tagállamok a kedvezőtlen társadalmi hatások kezelése érdekében fogadhatnak el.

⁶⁴ *Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/1814 határozata (2015. október 6.) az üvegházhatású gázok uniós kibocsátáskereskedelmi rendszeréhez piaci stabilizációs tartalék létrehozásáról és működtetéséről, valamint a 2003/87/EK irányelv módosításáról (HL L 264., 2015.10.9., 1. o.).*

Módosítás 40

Irányelvre irányuló javaslat 58 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(58) A Bizottságnak nyomon kell követnie a kibocsátáskereskedelem alkalmazását az építőipari és a közúti közlekedési ágazatban, beleértve a meglévő kibocsátáskereskedelmi rendszerrel való árkonvergencia mértékét is, és szükség esetén felülvizsgálatot kell javasolnia az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az ezen ágazatok kibocsátáskereskedelme hatékonyságának, igazgatásának és gyakorlati alkalmazásának javítása

törölve

érdekében, a megszerzett ismeretek és a fokozott árkonvergencia alapján. A Bizottság számára elő kell írni, hogy az e kérdésekről szóló első jelentést 2028. január 1-jéig nyújtsa be.

Módosítás 41

Irányelvre irányuló javaslat 59 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(59) Annak érdekében, hogy a 2003/87/EK irányelv 3gd. cikke (3) bekezdésének, 12. cikke (3b) bekezdésének és 14. cikke (1) bekezdésének végrehajtása egységes feltételek mellett történjen, a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni. A meglévő szabályozási kerettel való szinergiák biztosítása érdekében az említett irányelv 14. és 15. cikkében foglalt végrehajtási hatáskörök átruházását ki kell terjeszteni a közúti közlekedési és az építőipari ágazatra. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek⁶⁵ megfelelően kell gyakorolni.

törölve

⁶⁵ 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.).

Módosítás 42

Irányelvre irányuló javaslat 60 preambulumbekkezdés

(60) A jogalkotási aktusok egyes nem alapvető rendelkezéseit kiegészítő, illetve módosító általános hatályú nem jogalkotási aktusok elfogadása érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el az említett irányelv 10. cikkének (4) bekezdése és 10a. cikkének (8) bekezdése tekintetében. Ezenfelül, a meglévő szabályozási kerettel való szinergiák biztosítása érdekében a 2003/87/EK irányelv 10. cikkének (4) bekezdésében és 10a. cikkének (8) bekezdésében foglalt felhatalmazást ki kell terjeszteni a közúti közlekedési és az építőipari ágazatra. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak megfelelően kerüljön sor. Így különösen 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. A tagállamoknak és a Bizottságnak a magyarázó dokumentumokról szóló, 2011. szeptember 28-i együttes politikai nyilatkozatával⁶⁶ összhangban a tagállamok vállalták, hogy az átültető intézkedéseikről szóló értesítéshez indokolt esetben egy vagy több olyan dokumentumot mellékelnek, amely megmagyarázza az irányelv elemei és az azt átültető nemzeti jogi eszközök megfelelő részei közötti kapcsolatot. Ezen irányelv tekintetében a jogalkotó úgy ítéli

törölve

meg, hogy ilyen dokumentumok átadása indokolt.

⁶⁶ *HL C 369., 2011.12.17., 14. o.*

Módosítás 43

Irányelvre irányuló javaslat 60 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(60 a) A holisztikus és tudományosan megalapozott megközelítés kulcsszerepet játszik a 2030-ra kitűzött, az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésére irányuló cél és a 2050-re kitűzött klímasemlegességi cél elérésében. Minden intézkedést átfogó hatásvizsgálatok alapján, ezt az irányelvet és az európai klímarendelethez kapcsolódó többi jogalkotási aktust, valamint azoknak az európai gazdaság különböző ágazataira gyakorolt hatásait együttesen elemezve kell kidolgozni. Következésképpen a Bizottságnak 2025. január 1-jéig el kell végeznie az intézkedések társadalmi-gazdasági és környezeti szempontjainak szinergikus hatásvizsgálatát.

Módosítás 44

Irányelvre irányuló javaslat 63 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(63) Ezenfelül annak biztosítása érdekében, hogy az érvénytelenítés után a piaci stabilizációs tartalékban maradó kibocsátási egységek szintje kiszámítható legyen, a tartalékban lévő kibocsátási egységek érvénytelenítése többé nem függhet az előző évben árverésre bocsátott

törölve

mennyiségtől. A tartalékban lévő kibocsátási egységek számát ezért 400 millió kibocsátási egységben kell rögzíteni, ami megfelel a TNAC értékére vonatkozó alsó küszöbértéknek.

Módosítás 45

**Irányelvre irányuló javaslat
66 preambulumbekzdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(66) *Annak érdekében, hogy mérsékelni lehessen az építőipari és a közúti közlekedési ágazatra vonatkozó kibocsátáskereskedelem megkezdésével kapcsolatos keresleti és kínálati egyensúlyhiány kockázatát, valamint hogy e kibocsátáskereskedelem ellenállóbbá váljon a piaci sokkhatásokkal szemben, a piaci stabilizációs tartalék szabályalapú mechanizmusát alkalmazni kell ezekre az új ágazatokra. Ahhoz, hogy ez a tartalék a rendszer kezdetétől működőképes legyen, először 600 millió kibocsátási egységnek megfelelő kezdeti dotációval kell azt létrehozni a közúti közlekedési és az építőipari ágazatban zajló kibocsátáskereskedelem céljára. A kibocsátási egységek tartalékból való felszabadítását vagy tartalékba való felvételét kiváltó kezdeti alsó és felső küszöbértékeket egy általános felülvizsgálati záradék alá kell vonni. Más elemeknek – mint például a forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes száma, illetve a felszabadított vagy tartalékba helyezett kibocsátási egységek mennyisége közöttételének – a tartalékra az egyéb ágazatok tekintetében vonatkozó szabályokat kell követniük.*

törölve

Módosítás 46

Irányelvre irányuló javaslat 67 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(67) Az (EU) 2015/757 rendeletet módosítani kell annak figyelembevétele érdekében, hogy a tengeri közlekedési ágazat bekerül az EU ETS-be. Az (EU) 2015/757 rendeletet módosítani kell, hogy a társaságokat kötelezzék arra, hogy társasági szintű összesített kibocsátási adatokat szolgáltatassanak, és hogy a hitelesített nyomonkövetési terveiket és a társasági szintű összesített kibocsátási adataikat jóváhagyás céljából nyújtsák be a felelős igazgatási hatóságnak. Emellett a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a CO₂-kibocsátások nyomon követésére szolgáló módszerek és a nyomon követésre vonatkozó szabályok, valamint az (EU) 2015/757 rendeletben meghatározott egyéb releváns információk módosítása céljából, hogy biztosítsa az EU ETS igazgatási szintű hatékony működését, valamint hogy kiegészítse az (EU) 2015/757 rendeletet a nyomonkövetési tervek és azok módosításai igazgatási hatóságok általi jóváhagyására vonatkozó szabályokkal, a társasági szintű összesített kibocsátási adatok nyomon követésére, jelentésére és benyújtására vonatkozó szabályokkal, a társasági szintű összesített kibocsátási adatok hitelesítésére vonatkozó szabályokkal, valamint a társasági szintű összesített kibocsátási adatok tekintetében a hitelesítési jelentés kiadására vonatkozó szabályokkal. Az (EU) 2015/757 rendelet alapján nyomon követett, jelentett és hitelesített adatok felhasználhatók a hajóra vonatkozó ugyanazon információk nyomon követését, jelentését és hitelesítését előíró más uniós jogszabályoknak való megfelelés céljaira is.

Módosítás

(67) Az (EU) 2015/757 rendeletet módosítani kell annak figyelembevétele érdekében, hogy a tengeri közlekedési ágazat bekerül az EU ETS-be. Az (EU) 2015/757 rendeletet módosítani kell, hogy a társaságokat kötelezzék arra, hogy társasági szintű összesített kibocsátási adatokat szolgáltatassanak, és hogy a hitelesített nyomonkövetési terveiket és a társasági szintű összesített kibocsátási adataikat jóváhagyás céljából nyújtsák be a felelős igazgatási hatóságnak, ***beleértve a szomszédos nem uniós kikötőkben történő megállásokra vonatkozó információkat is.*** Emellett a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a CO₂-kibocsátások nyomon követésére szolgáló módszerek és a nyomon követésre vonatkozó szabályok, valamint az (EU) 2015/757 rendeletben meghatározott egyéb releváns információk módosítása céljából, hogy biztosítsa az EU ETS igazgatási szintű hatékony működését, valamint hogy kiegészítse az (EU) 2015/757 rendeletet a nyomonkövetési tervek és azok módosításai igazgatási hatóságok általi jóváhagyására vonatkozó szabályokkal, a társasági szintű összesített kibocsátási adatok nyomon követésére, jelentésére és benyújtására vonatkozó szabályokkal, a társasági szintű összesített kibocsátási adatok hitelesítésére vonatkozó szabályokkal, valamint a társasági szintű összesített kibocsátási adatok tekintetében a hitelesítési jelentés kiadására vonatkozó szabályokkal. Az (EU) 2015/757 rendelet alapján nyomon követett, jelentett és hitelesített adatok felhasználhatók a hajóra vonatkozó ugyanazon információk nyomon követését, jelentését és hitelesítését előíró más uniós jogszabályoknak való megfelelés céljaira is.

Módosítás 47

Irányelvre irányuló javaslat 67 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(67) Az (EU) 2015/757 rendeletet módosítani kell annak figyelembevétele érdekében, hogy a tengeri közlekedési ágazat bekerül az EU ETS-be. Az (EU) 2015/757 rendeletet módosítani kell, hogy a társaságokat kötelezzék arra, hogy társasági szintű összesített kibocsátási adatokat szolgáltatassanak, és hogy a hitelesített nyomkövetési terveiket és a társasági szintű összesített kibocsátási adataikat jóváhagyás céljából nyújtsák be a felelős igazgatási hatóságnak. Emellett a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a CO₂-kibocsátások nyomkövetésére szolgáló módszerek és a nyomkövetésre vonatkozó szabályok, valamint az (EU) 2015/757 rendeletben meghatározott egyéb releváns információk módosítása céljából, hogy biztosítsa az EU ETS igazgatási szintű hatékony működését, valamint hogy kiegészítse az (EU) 2015/757 rendeletet a nyomkövetési tervek és azok módosításai igazgatási hatóságok általi jóváhagyására vonatkozó szabályokkal, a társasági szintű összesített kibocsátási adatok nyomkövetésére, jelentésére és benyújtására vonatkozó szabályokkal, a társasági szintű összesített kibocsátási adatok hitelesítésére vonatkozó szabályokkal, valamint a társasági szintű összesített kibocsátási adatok tekintetében a hitelesítési jelentés kiadására vonatkozó szabályokkal. Az (EU) 2015/757 rendelet alapján nyomkövetett, jelentett és hitelesített adatok felhasználhatók a hajóra vonatkozó ugyanazon információk nyomkövetését, jelentését és hitelesítését előíró más uniós jogszabályoknak való megfelelés céljaira is.

Módosítás

(67) Az (EU) 2015/757 rendeletet módosítani kell annak figyelembevétele érdekében, hogy a tengeri közlekedési ágazat bekerül az EU ETS-be. Az (EU) 2015/757 rendeletet módosítani kell, hogy a társaságokat kötelezzék arra, hogy társasági szintű összesített kibocsátási adatokat szolgáltatassanak, és hogy a hitelesített nyomkövetési terveiket és a társasági szintű összesített kibocsátási adataikat jóváhagyás céljából nyújtsák be a felelős igazgatási hatóságnak, ***beleértve a szomszédos nem uniós kikötőkben történő megállásokra vonatkozó információkat is.*** Emellett a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a CO₂-kibocsátások nyomkövetésére szolgáló módszerek és a nyomkövetésre vonatkozó szabályok, valamint az (EU) 2015/757 rendeletben meghatározott egyéb releváns információk módosítása céljából, hogy biztosítsa az EU ETS igazgatási szintű hatékony működését, valamint hogy kiegészítse az (EU) 2015/757 rendeletet a nyomkövetési tervek és azok módosításai igazgatási hatóságok általi jóváhagyására vonatkozó szabályokkal, a társasági szintű összesített kibocsátási adatok nyomkövetésére, jelentésére és benyújtására vonatkozó szabályokkal, a társasági szintű összesített kibocsátási adatok hitelesítésére vonatkozó szabályokkal, valamint a társasági szintű összesített kibocsátási adatok tekintetében a hitelesítési jelentés kiadására vonatkozó szabályokkal. Az (EU) 2015/757 rendelet alapján nyomkövetett, jelentett és hitelesített adatok felhasználhatók a hajóra vonatkozó ugyanazon információk nyomkövetését, jelentését és hitelesítését előíró más uniós jogszabályoknak való

megfelelés céljaira is.

Módosítás 48

Irányelvre irányuló javaslat 67 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(67 a) Mivel ez az irányelv további megfelelési költségekkel jár az érintett ágazatok számára, kompenzációs intézkedéseket kell hozni annak érdekében, hogy a szabályozásból eredő terhek ne növekedjenek. A Bizottságnak ezért ezen irányelv hatálybalépése után haladéktalanul felül kell vizsgálnia a 2003/87/EK irányelvet, az „Irány az 55%!” csomag egészére vonatkozó átfogó, teljes körű hatásvizsgálat alapján, kifejtve annak halmozott és együttes hatásait, többek között a társadalmi költségek és elosztásuk, a versenyképesség, a foglalkoztatás, a kibocsátásáthelyezés és a gazdasági tevékenységek áthelyezése tekintetében. A Bizottságnak ezért e késedelem nélkül olyan javaslatokat kell benyújtania, amelyek az érintett ágazatokban megfelelési költségeket generáló egyéb uniós jogi aktusok rendelkezéseinek felülvizsgálata vagy eltörlése révén ellensúlyozzák a szabályozási terheket.

Módosítás 49

Irányelvre irányuló javaslat 1 cikk – 1 bekezdés – 1 pont 2003/87/EK irányelv 2 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1) Ezen irányelvet az I. és III. mellékletben felsorolt tevékenységekre és a II. mellékletben felsorolt üvegházhatású

(1) Ezen irányelvet az I. mellékletben felsorolt tevékenységekre és a II. mellékletben felsorolt üvegházhatású

gázokra kell alkalmazni. Amennyiben az EU ETS hatálya alá 20 MW-ot meghaladó teljes névleges bemenő hőteljesítményű égetőegység üzemeltetése okán tartozó létesítmény megváltoztatja termelési folyamatait az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentése érdekében, és már nem éri el ezt a küszöbértéket, továbbra is az EU ETS hatálya alá tartozik a 11. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett, a termelési folyamat megváltoztatását követő vonatkozó ötéves időszak végéig.

gázokra kell alkalmazni. Amennyiben az EU ETS hatálya alá 20 MW-ot meghaladó teljes névleges bemenő hőteljesítményű égetőegység üzemeltetése okán tartozó létesítmény megváltoztatja termelési folyamatait az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentése érdekében, és már nem éri el ezt a küszöbértéket, továbbra is az EU ETS hatálya alá tartozik a 11. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett, a termelési folyamat megváltoztatását követő vonatkozó ötéves időszak végéig.

Módosítás 50

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – a pont

2003/87/EK irányelv

3 cikk – 1 bekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

b) **»kibocsátás«**: üvegházhatású gázoknak valamely létesítményben található forrásokból történő kiengedése vagy az I. mellékletben felsorolt légi közlekedési tevékenységet folytató légi járműből, vagy az I. mellékletben felsorolt tengeri közlekedési tevékenységet folytató hajókból az említett tevékenység tekintetében meghatározott gázok kibocsátása, **vagy a III. mellékletben említett tevékenységnek megfelelő üvegházhatásúgáz-kibocsátás;**

Módosítás

b) **„kibocsátás”**: üvegházhatású gázoknak valamely létesítményben található forrásokból történő kiengedése vagy az I. mellékletben felsorolt légi közlekedési tevékenységet folytató légi járműből, vagy az I. mellékletben felsorolt tengeri közlekedési tevékenységet folytató hajókból az említett tevékenység tekintetében meghatározott gázok kibocsátása;

Módosítás 51

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – b pont

2003/87/EK irányelv

3 cikk – 1 bekezdés – d pont

A Bizottság által javasolt szöveg

d) **»üvegházhatású gázok**

Módosítás

d) **„üvegházhatású gázok**

kibocsátására vonatkozó **engedély**: az 5., 6. és 30b. cikk értelmében kiadott engedély;;

kibocsátására vonatkozó **engedély**”: az 5. és 6. cikk értelmében kiadott engedély;

Módosítás 52

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – d pont

2003/87/EK irányelv

3 cikk – 1 bekezdés – v pont

A Bizottság által javasolt szöveg

v) **»hajózási társaság«: a hajótulajdonos vagy bármely más szervezet vagy személy – például az igazgató vagy a hajót személyzet nélkül bérlő személy, amely a hajótulajdonostól átvállalta a hajó üzemeltetésének felelősségét, és amely e felelősség átvállalásával beleegyezett abba, hogy átveszi a hajók biztonságos üzemeltetéséről szóló nemzetközi szabályzat által előírt, a 336/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet(*) I. mellékletében meghatározott valamennyi kötelezettséget és felelősséget;**

Módosítás

v) **»hajózási társaság«: a hajótulajdonos vagy bármely más szervezet vagy személy – például az igazgató vagy a hajót személyzet nélkül bérlő személy, amely a hajótulajdonostól átvállalta a hajó üzemeltetésének felelősségét, és amely e felelősség átvállalásával beleegyezett abba, hogy átveszi a hajók biztonságos üzemeltetéséről szóló nemzetközi szabályzat által előírt, a 336/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet(*) I. mellékletében meghatározott valamennyi kötelezettséget és felelősséget; ha a hajó üzemeltetésével kapcsolatos végső felelősséget és a hajó üvegházhatásúgáz-kibocsátását érintő döntéseket szerződéses megállapodás alapján egy vagy több másik szervezet vállalja át, az ezen irányelv szerinti valamennyi kötelezettség, felelősség és megfelelési költség a szerződéses megállapodás szerinti mértékig közvetlenül az átvállaló szervezetet/szervezeteket terheli. ***E cikk alkalmazásában a hajó üzemeltetése a hajó által szállított rakománynak, a hajó útvonalának vagy a hajó sebességének meghatározását jelenti.*****

Módosítás 53

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – d pont

x) **»szabályozott szervezet«: a IVa. fejezet alkalmazásában minden olyan természetes vagy jogi személy – a tüzelőanyagok végső fogyasztóinak kivételével –, amely a III. mellékletben említett tevékenységet végzi, és amely a következő kategóriák valamelyikébe tartozik:**

törölve

i. **amennyiben a tüzelőanyag az (EU) 2020/262 tanácsi irányelv(*) 3. cikkének 11. pontjában meghatározott adóraktáron halad át, az említett irányelv 3. cikkének 1. pontjában meghatározott adóraktár-engedélyes, akit az említett irányelv 7. cikke alapján jövedékiadó-fizetési kötelezettség terhel;**

ii. **amennyiben az i. pont nem alkalmazható, bármely más személy, akit az e fejezet hatálya alá tartozó tüzelőanyagok tekintetében az (EU) 2020/262 irányelv 7. cikke alapján jövedékiadó-fizetési kötelezettség terhel;**

iii. **ha az i. és ii. pont nem alkalmazható, bármely más személy, akit a tagállam illetékes hatóságainak nyilvántartásba kell venniük a jövedéki adó megfizetésére kötelezett személyként, a 2003/96/EK tanácsi irányelv(**) 21. cikke (5) bekezdésének negyedik albekezdésében említettek szerint, beleértve a jövedéki adó megfizetése alól mentesített személyeket is;**

iv. **ha az i., ii. és iii. pont nem alkalmazható, vagy ha több személy egyetemlegesen felelős ugyanazon jövedéki adó megfizetéséért, bármely más, a tagállam által kijelölt személy.**

(*) *A Tanács (EU) 2020/262 irányelve (2019. december 19.) a jövedéki adóra vonatkozó általános rendelkezések*

megállapításáról (HL L 58., 2020.2.27., 4. o.).

*(**) A Tanács 2003/96/EK irányelve (2003. október 27.) az energiatermékek és a villamos energia közösségi adóztatási keretének átszervezéséről (HL L 283., 2003.10.31., 51. o.).*

Módosítás 54

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – d pont

2003/87/EK irányelv

3 cikk – 1 bekezdés – y pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

y) »tüzelőanyag«: a IVa. fejezet alkalmazásában a 2003/96/EK irányelv I. mellékletének A. és C. táblázatában felsorolt bármely üzemanyag, valamint az említett irányelv 2. cikkének (3) bekezdésében meghatározott üzemanyagként vagy tüzelő-, fűtőanyagként eladásra kínált bármely más termék;

törölve

Módosítás 55

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – d pont

2003/87/EK irányelv

3 cikk – 1 bekezdés – z pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

z) »szabad forgalomba bocsátás«: a IVa. fejezet alkalmazásában megegyezik az (EU) 2020/262 irányelv 6. cikkének (3) bekezdésében foglaltakkal.”;

törölve

Módosítás 56

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – d pont

2003/87/EK irányelv
3 cikk – 1 bekezdés – w a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

w a) „útiterv szerinti kikötő”: az a kikötő, ahol a hajó a rakomány be- vagy kirakodása, illetve utasok be- vagy kiszállása céljából megáll; következésképpen ezen irányelv alkalmazásában nem tartoznak ide az olyan megállások, amelyeknek kizárólagos célja tüzelőanyag-vételezés, készletek beszerzése, a legénység partraszállása, szárazdokkba állás vagy a hajónak vagy berendezéseinek a javítása, a segítségkérés céljából vagy vészhelyzet miatt történő megállás, illetve a hajók közötti átrakodás miatti, kikötőn kívüli megállás, a szomszédos nem uniós ország átrakodási kikötőjében történő megállás, valamint az olyan megállás, amelynek kizárólagos célja a rossz időjárási körülmények miatti menedékkeresés, illetve a kutatási és mentési tevékenységek miatt szükségessé váló megállás;

Módosítás 57

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – d pont
2003/87/EK irányelv
3 cikk – 1 bekezdés – w b pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

w b) „átrakodási kikötő”: az a kikötő, ahol az átrakandó rakomány valamely típusának mozgása meghaladja az adott kikötő teljes forgalmának többségét. Átrakodásnak azt kell tekinteni, amikor a rakományt, a konténert vagy az árukat a hajóról a kikötőbe kizárólag egy másik hajóra történő berakodás céljából rakodják ki;

Módosítás 58

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – d pont

2003/87/EK irányelv

3 cikk – 1 bekezdés – w c pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

w c) „mélytengeri útvonal”: olyan, két vagy több kontinenst összekötő hajózási útvonal, amelyen több mint 3000 km távolságot megtevő menetrend szerinti járat közlekedik, és amelynek során a hajó az útvonalán található bármely kikötőben átrakási műveleteket hajt végre;

Módosítás 59

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – d pont

2003/87/EK irányelv

3 cikk – 1 bekezdés – w d pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

w d) „átrakodási művelet”: olyan művelet, amelynek során a rakományt, a konténert vagy az árukat a hajóról a kikötőbe kizárólag egy másik hajóra történő berakodás céljából rakodják ki;

Módosítás 60

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – d pont

2003/87/EK irányelv

3 cikk – 1 bekezdés – w e pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

w e) „szomszédos nem uniós ország”: olyan nem uniós ország, amelyet ugyanazon tengeri medence köt össze valamely uniós tagállammal, vagy amely szomszédos valamely uniós tagállammal;

Módosítás 61

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – d pont

2003/87/EK irányelv

3 cikk – 1 bekezdés – w f pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

w f) „út” : a hajó minden olyan mozgása, amely egy útiterv szerinti kikötőből indul vagy ott ér véget, és amelynek a célja személyek vagy áruk kereskedelmi célú szállítása;

Módosítás 62

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 a pont (új)

2003/87/EK irányelv

3e cikk

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

4a. A 3e. cikk helyébe a következő szöveg lép:

3e. cikk

Az egységek kiosztása és kiutalása a fenntartható légi jármű-üzemanyagok használatát növelő légi jármű-üzemeltetőknek

„(1) [Ezen irányelv hatálybalépésének időpontja]-tól/-től a 3c. cikk (5a) bekezdésében említett kibocsátási egységek teljes mennyisége térítésmentesen kerül kiosztásra a fenntartható légi jármű-üzemanyagok használatának növeléséért, a 2021/0205 rendelet [ReFuelEU rendelet] 7., 8. és 9. cikke alapján az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségénél tett bejelentés alapján.

(2) Minden légi jármű-üzemeltető [ezen irányelv hatálybalépésének napja]-tól/-től kérelmezheti az (1) bekezdésben

említett üzemanyagok használatának növeléséért 2040-ig ingyenesen kiosztandó kibocsátási egységek kiosztását.

a) A fenntartható légitársaság-üzemanyagok minden egyes bejelentett típusa esetében a kapott kibocsátási egységek mennyisége azon kibocsátási egységek mennyiségének felel meg, amelyeket a légitársaság-üzemeltetőnek azonos mennyiségű fosszilis kerozinért kellett volna leadnia a Bizottság által az e cikk (3) bekezdésének megfelelően meghatározott szorzók alapján. A kibocsátási egységek mennyiségének arányosnak kell lennie az ezen üzemanyagoknak az (EU) 2018/2001 irányelv és az uniós kibocsátáskereskedelmi irányelv 14. cikkének (1) bekezdésében említett végrehajtási jogi aktusok szerinti kezelése alapján megtakarított teljes üvegházhatásúgáz-kibocsátással, figyelembe véve a jelentett fenntartható légitársaság-üzemanyagok átlagos piaci árát.

b) A 14. cikk (1) bekezdésében említett végrehajtási jogi aktusok hatálybalépéséig tartó átmeneti időszakban a nem biológiai eredetű megújuló légitársaság-üzemanyagokat az azokat használó légitársaság-üzemeltetők esetében nulla kibocsátással kell besorolni.

(3) A Bizottság a 2021/0205 rendelet [ReFuelEU rendelet] 12. cikke értelmében közzétett jelentés alapján évente közzéteszi a kerozin és a fenntartható légitársaság-üzemanyag típusok közötti költségkülönbözetet. A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 23. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el ezen irányelv kiegészítése céljából az e 3c. cikk (5a) bekezdése szerint ingyenesen kiosztandó kibocsátási egységek éves mennyiségére, a fenntartható légitársaság-üzemanyagok típusonkénti szorzójára és a

kiosztás részletes szabályaira vonatkozóan.

(4) A 3c. cikk (5a) bekezdésében említett ingyenes kibocsátási egységek mennyiségét 2040 után is fenn kell tartani, kivéve, ha a Bizottság hatásvizsgálatot követően a fenntartható légi jármű-üzemanyagok piacának nyilvánvaló elterjedése alapján ettől eltérően határoz és azt megindokolja az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.”

Módosítás 63

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont

2003/87/EK irányelv

3g cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A tengeri közlekedési tevékenységek tekintetében a kibocsátási egységek kiosztása és a leadási követelmények alkalmazása a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőből induló és egy, a tagállamok joghatósága alá nem tartozó kikötőbe érkező utakon közlekedő hajókból származó kibocsátások 50 %-ára, az egy, a tagállamok joghatósága alá nem tartozó kikötőből induló és valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe érkező utakon közlekedő hajókból származó kibocsátások 50 %-ára, a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőből induló és egy tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe érkező utakon közlekedő hajókból származó kibocsátások 100 %-ára, valamint a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőben található veszteglőhelyen horgonyzó hajók kibocsátásának 100 %-ára vonatkozik.

Módosítás

(1) A tengeri közlekedési tevékenységek tekintetében a kibocsátási egységek kiosztása és a leadási követelmények alkalmazása a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőből induló és egy, a tagállamok joghatósága alá nem tartozó kikötőbe érkező utakon közlekedő hajókból származó kibocsátások 50%-ára, az egy, a tagállamok joghatósága alá nem tartozó kikötőből induló és valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe érkező utakon közlekedő hajókból származó kibocsátások 50%-ára, a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőből induló és egy tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe érkező utakon közlekedő hajókból származó kibocsátások 100%-ára, valamint a valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőben található veszteglőhelyen horgonyzó hajók kibocsátásának 100%-ára vonatkozik. ***A valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötő és a tagállamok joghatósága alá nem tartozó kikötő közötti, [xxx] tengeri mérföldnél kisebb távolság esetén [a Bizottság***

*számítja ki a tengeri mérföldek számát],
figyelemmel a szomszédos nem uniós
átrakodó kikötőkbe történő megállások
jegyzékét megállapító hatásvizsgálatra, a
tengeri közlekedési tevékenységek
tekintetében a kibocsátási egységek
kiosztása és a leadási követelmények
alkalmazása a valamely tagállam
joghatósága alá tartozó kikötőből induló
és egy, a tagállamok joghatósága alá nem
tartozó kikötőbe – akár átrakodási
kikötőbe is – érkező utakon közlekedő
hajókból származó kibocsátások 100%-
ára, az egy, a tagállamok joghatósága alá
nem tartozó kikötőből – akár átrakodási
kikötőből is – induló és valamely tagállam
joghatósága alá tartozó kikötőbe érkező
utakon közlekedő hajókból származó
kibocsátások 100%-ára vonatkozik.*

Módosítás 64

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont

2003/87/EK irányelv

3g cikk – 1 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

*(1a) A Bizottság továbbá a Nemzetközi
Tengerészeti Szervezettel (IMO)
partnerségben hatékony piaci alapú
globális intézkedés kialakítására törekszik
az alábbiak céljából:*

*- a valamely tagállam joghatósága alá
tartozó kikötőből egy tagállam
joghatósága alá tartozó kikötőbe érkező
utakon közlekedő hajókból származó CO₂-
kibocsátás 100%-ának, valamint a
valamely tagállam joghatósága alá tartozó
kikötőben található veszteglőhelyen
horgonyzó hajók kibocsátásának
lefedése, és*

*- a tengeri közlekedésre vonatkozó EU
ETS hatályának kiterjesztése száz
százalékra (100%) a valamely tagállam
joghatósága alá tartozó kikötőből induló*

és valamely tagállam joghatósága alá nem tartozó kikötőbe érkező hajókból származó kibocsátások, valamint a valamely tagállam joghatósága alá nem tartozó kikötőből érkező és valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe érkező hajókból származó kibocsátások tekintetében.

Módosítás 65

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont

2003/87/EK irányelv

3g cikk – 2 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2a) A 3g. és 3ga. cikktől eltérve a tagállamok nem hoznak intézkedéseket a hajózási társaságok ellen a valamely sziget és a szárazföld közötti, vagy az ugyanazon szigetrégió vagy szigettérség részét képező szigetek közötti útvonalon közlekedő, vagy a legkülső régiókban található kikötőkbe és kikötőkből, a különböző legkülső régiókban található két különböző kikötő között, valamint a legkülső régiókban található kikötők és az ugyanazon tagállamban vagy más EU-tagállamban található kikötők között közlekedő hajók által okozott kibocsátások tekintetében. Az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak benyújtott, az EU ETS hatályának a legkülső régiókba irányuló és onnan kiinduló tengeri szállításra történő kiterjesztésének lehetséges hatásairól szóló jelentést követően a Bizottság értékeli, hogy indokolt-e megszüntetni ezt az eltérést, és adott esetben e célból módosítást nyújt be.

Módosítás 66

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont

2003/87/EK irányelv
3ga cikk – 1 bekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

A hajózási társaságok a kibocsátási egységeket a következő ütemezés szerint **kötelesek leadni**:

Módosítás

A hajózási társaságok **kötelesek leadni a 3 g. cikkben említett hajók kibocsátásainak részarányára/százalékára vonatkozó** kibocsátási egységeket a következő ütemezés szerint:

Módosítás 67

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont
2003/87/EK irányelv
3ga cikk – 1 bekezdés – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

a) **a 2023** tekintetében jelentett hitelesített kibocsátások **20 %-a**;

Módosítás

a) **az ezen irányelv hatálybalépését követő 18 hónap utáni első év** tekintetében jelentett hitelesített kibocsátások **25%-a**;

Módosítás 68

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont
2003/87/EK irányelv
3ga cikk – 1 bekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

b) **a 2024** tekintetében jelentett hitelesített kibocsátások **45 %-a**;

Módosítás

b) **az ezen irányelv hatálybalépését követő 18 hónap utáni második év** tekintetében jelentett hitelesített kibocsátások **50%-a**;

Módosítás 69

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont
2003/87/EK irányelv
3ga cikk – 1 bekezdés – c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

c) **a 2025** tekintetében jelentett hitelesített kibocsátások **70 %-a**;

Módosítás

c) **az ezen irányelv hatálybalépését követő 18 hónap utáni harmadik év** tekintetében jelentett hitelesített kibocsátások **75%-a**;

Módosítás 70

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont

2003/87/EK irányelv

3ga cikk – 1 bekezdés – d pont

A Bizottság által javasolt szöveg

d) **a 2026 tekintetében és azt követően évente** jelentett hitelesített kibocsátások **100 %-a**.

Módosítás

d) **az ezen irányelv hatálybalépését követő 18 hónap utáni negyedik év tekintetében** jelentett hitelesített kibocsátások **100%-a**;

Módosítás 71

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont

2003/87/EK irányelv

3ga cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Amennyiben a tengeri közlekedésből származó, 2023-as, 2024-es és 2025-ös hitelesített kibocsátásokhoz képest kevesebb kibocsátási egységet adnak le, mihelyt a hitelesített kibocsátások és a leadott kibocsátási egységek közötti különbséget az egyes évekre vonatkozóan megállapították, a kibocsátási egységek ennek megfelelő mennyiségét törölni kell a 10. cikk szerinti árverésre bocsátás helyett.

Módosítás

A tagállamok a tengeri kibocsátáskereskedelmi rendszer keretében térítésmentesen kiosztott kibocsátási egységek legalább 30%-át a mélytengeri útvonalakon működő hajózási társaságok számára biztosítják azon hajók után, amelyek az átrakodási műveletek legalább 40%-át uniós kikötőben végzik, feltéve, hogy az ezeken az útvonalakon közlekedő hajók nem alakítanak ki alternatív kitérő útvonalakat, és a környezeti teljesítmény mérhető paramétere alapján magas hatékonyságot tudnak igazolni. Ezeket az útvonalakat jegyzékbe kell venni, és azt a Bizottság

évente felülvizsgálja.

Módosítás 72

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont

2003/87/EK irányelv

3ga a cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

3gaa. cikk

(1) A hajózási társaság ingyenesen kiosztott kibocsátási egységeket kap

a) arányosan a bioüzemanyagok, a biogáz, a nem biológiai eredetű, megújuló energiaforrásokból származó üzemanyagok és a széntartalom újrahasznosításával nyert üzemanyagok a Bizottság által az (EU) 2018/2001 irányelv 30. cikkének (5) és (6) bekezdésével összhangban elismert rendszer keretében hitelesített felhasználásával,

b) 2030. december 31-ig az LNG-vel [és a [ReFuelMaritime rendelet] 2. cikkében meghatározott átmeneti időszakban alternatív fosszilis tüzelőanyaggal] üzemelő hajók esetében azon kibocsátási egységek 50%-a tekintetében, amelyeket a hajózási társaság köteles átadni e hajók tekintetében.

(1a) 2030. december 31-ig a hajózási társaságok jogosultak a hitelesített kibocsátásaik legfeljebb 6%-át kitevő nemzetközi jóváírás felhasználására a 12. cikk szerinti kötelezettségeik teljesítése céljából bármely naptári évben, amennyiben hivatalosan bizonyítani tudják, hogy e jóváírások a hajó üzemeltetése szerinti uniós régióban végrehajtott dekarbonizációs projektekből való részvételből származnak.

(2) Az (1) bekezdés a) pontjában említett egyes üzemanyagtípusok esetében a kapott kibocsátási egységek mennyisége megfelel

a kibocsátási egységek azon mennyiségének, amelyet a hajózási társaságnak ugyanilyen mennyiségű hagyományos üzemanyag után le kellett volna adnia, a Bizottság által e cikk (3) bekezdésének megfelelően meghatározott szorzók alapján.

(3) A Bizottság évente közzéteszi a tengeri közlekedésben használt különféle üzemanyagtípusok közötti költségkülönbséget. A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 23. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el ezen irányelv kiegészítése céljából az e cikk szerint ingyenesen kiosztandó kibocsátási egységek éves mennyiségére, a(z) xxx/xxx rendeletben [ReFuel tengerészet] rendeletben meghatározott megújuló és alacsony kibocsátású üzemanyagtípusok szorzójára és a kiosztás részletes szabályaira vonatkozóan.

(4) A hajózási társaság nem kap ingyenesen kiosztott kibocsátási egységeket az olyan bioüzemanyagok és biogázok felhasználása után, amelyek nem felelnek meg az (EU) 2018/2001 irányelv 29. cikkében meghatározott fenntarthatósági és üvegházhatásúgázkibocsátás-csökkentési kritériumoknak.

(5) Január 1-jéig felül kell vizsgálni a (3) bekezdés a) és b) pontjában említett szorzókat úgy, hogy azok tükrözzék a piac és a technológia fejlődését.

(6) 2029. január 1-jéig a Bizottság az elérhető legjobb technológia megközelítésének figyelembevételével végzett átfogó elemzés alapján értékeli, hogy az (1) bekezdés b) pontjában meghatározott ingyenes kibocsátási egységek és az (1a) bekezdésben meghatározott nemzetközi jóváírások fokozatos kivezetését szükséges-e 2030. december 31. utánra halasztani.

Módosítás 73

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont
2003/87/EK irányelv
3ga b cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

3gab. cikk

December 31-ig az LNG-behozatalra használt hajók számára a kibocsátási egységek 100%-ának kiosztása díjmentes. A Bizottság 2029. január 1-jéig megvizsgálja, hogy az LNG-behozatalra használt hajók számára biztosított ingyenes kibocsátási egységek fokozatos kivezetését 2030 utánra kell-e halasztani. Az értékelésnek az elérhető legjobb technológia megközelítésén, valamint az ellátás biztonságának és a gázbeszerzés megfizethetőségének értékelésén kell alapulnia.

Módosítás 74

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont
2003/87/EK irányelv
3gd cikk – 2 bekezdés – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

a) **2024.** február 1-je előtt közzéteszi azon hajózási társaságok jegyzékét, amelyek az I. mellékletben felsorolt, a 3g. cikkben meghatározott körbe tartozó tengerhasznosítási tevékenységet végeztek **2023.** január 1-jén vagy azt követően, és meghatározza az egyes hajózási társaságok tekintetében felelős igazgatási hatóságot az (1) bekezdéssel összhangban; valamint

a) **az ezen irányelv hatálybalépését követő 18 hónap utáni második év** február 1-je előtt közzéteszi azon hajózási társaságok jegyzékét, amelyek az I. mellékletben felsorolt, a 3g. cikkben meghatározott körbe tartozó tengerhasznosítási tevékenységet végeztek **az ezen irányelv hatálybalépését követő 18 hónap utáni első év** január 1-jén vagy azt követően, és meghatározza az egyes hajózási társaságok tekintetében felelős igazgatási hatóságot az (1) bekezdéssel összhangban; valamint

Módosítás 75

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont

2003/87/EK irányelv

3gd a cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

3gda. cikk

(1) A Bizottság egy jogalkotási aktus révén elkülönített tengeri átállási alap (a továbbiakban: Tengeri Alap) létrehozására tesz javaslatot, amelynek célja az uniós tengerhasznosítási ágazatban a dekarbonizációt elősegítő projektek, beruházások, innovációk és első ipari alkalmazások támogatása és felgyorsítása, ideértve a rövid távú tengeri fuvarozást és a kikötőket is.

(2) A Tengeri Alap az uniós költségvetés szerves részét képezi, forrásainak tervezése teljes egészében a többéves pénzügyi keret felső határain belül történik. A program költségvetési keretösszegét a tengeri kibocsátási egységek árverés útján történő értékesítéséből származó bevétel 75%-ának megfelelő összegben kell megállapítani. A Tengeri alapnak az (EU) 2021/1060 európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján a tagállamokkal megosztott irányítás keretében kell működnie.

(3) A célzott Tengeri Alap elősegíti az energiahatékony és az éghajlatváltozás hatásaival szemben ellenállóképes uniós tengerhasznosítási ágazatra való átállást azáltal, hogy támogatja az ágazat dekarbonizációját, valamint a megújuló, alacsony szén-dioxid-kibocsátású és kibocsátásmentes tüzelőanyagok tengeri közlekedésben történő felhasználásáról szóló (EU) [...] rendeletben meghatározott fenntartható alternatív

üzemanyagok előállítását szolgáló innovatív technológiák fejlesztését, beleértve az alternatív tüzelőanyagokhoz szükséges nyersanyagok gyűjtésére szolgáló rendszereket, a kutatásba és fejlesztésbe történő beruházásokat, valamint az üvegházhatásúgáz-kibocsátást csökkentő technológiák és tervezési minták első ipari alkalmazását többek között a hajóállományban is, továbbá a flotta megújításának előmozdítását a teljes uniós hajógyártásban, az új motorok és technológiák kutatását, és a kikötői infrastruktúrát;

(4) az Alapból származó bevételeket a globális felmelegedés által érintett tengeri ökoszisztémák, például a védett tengeri területek védelméhez, helyreállításához és jobb kezeléséhez való hozzájárulásra kell fordítani; valamint az átfogó, fenntartható kék gazdaság, például a megújuló tengeri energia előmozdítására.

(5) A Tengeri Alap forrásainak tagállamok közötti elosztása során figyelembe kell venni a 2003/87/EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslat hatását az ágazatra, valamint a projekt innovációs potenciálját és az ezen irányelvjavaslatban meghatározott célok eléréséhez szükséges beruházásokat.

(6) A Tengeri Alap forrásai nem biztosíthatók más uniós szakpolitikáktól, alapokból vagy programoktól átcsoportosított források útján.

(7) Az Alap által támogatott valamennyi beruházást nyilvánosságra kell hozni, és azoknak meg kell felelniük az irányelv céljainak.

(8) A Tengeri Alapnak jó példával kell elől járnia, a Bizottságnak pedig a tagállamokkal együttműködve az IMO-val folytatott nyílt párbeszéd keretében törekednie kell a globális tengerhasznosítási ágazat dekarbonizációjának kezelését szolgáló,

Módosítás 76

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont

2003/87/EK irányelv

3ge cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A Bizottság mérlegeli a lehetséges módosításokat a tengeri közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésére irányuló piaci alapú globális intézkedés Nemzetközi Tengerészeti Szervezet általi elfogadásával összefüggésben. Ilyen intézkedés elfogadása esetén, de mindenképpen a 2028. évi globális értékelés előtt, legkésőbb 2028. szeptember 30-ig a Bizottság jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, amelyben megvizsgálja az ilyen intézkedéseket. A Bizottság, adott esetben, e jelentést követő intézkedésként az irányelv szükség szerinti módosításáról szóló jogalkotási javaslatokat terjeszthet az Európai Parlament és a Tanács elé.

Módosítás

(1) A **globális megközelítés biztosítása és előmozdítása érdekében** a Bizottság mérlegeli a lehetséges módosításokat a tengeri közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésére irányuló piaci alapú globális intézkedés Nemzetközi Tengerészeti Szervezet általi elfogadásával összefüggésben. Ilyen intézkedés elfogadása esetén, de mindenképpen a 2028. évi globális értékelés előtt, legkésőbb 2028. szeptember 30-ig a Bizottság, **adott esetben az éghajlatváltozással foglalkozó európai tudományos tanácsadó testülettel folytatott konzultációt követően**, jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, amelyben megvizsgálja az ilyen intézkedéseket. A Bizottság, adott esetben – **az uniós jogszabályok és a globális szinten hozott intézkedések összehangolása céljából** – e jelentést követő intézkedésként az irányelv szükség szerinti módosításáról szóló jogalkotási javaslatokat terjeszthet az Európai Parlament és a Tanács elé.

Módosítás 77

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont

2003/87/EK irányelv

3ge cikk – 2 bekezdés

(2) A Bizottság nyomon követi e fejezet végrehajtását, valamint az ezen irányelv követelményeinek való megfelelés kötelezettségét megkerülni próbáló társaságokkal kapcsolatos esetleges tendenciákat. Adott esetben a Bizottság intézkedéseket javasol az *ilyen megkerülés* megelőzésére.;

(2) A Bizottság *a tengerhasznosítási ágazat piaci torzulásait és egyenlő versenyfeltételeinek romlását elemző éves jelentések útján* nyomon követi és értékeli e fejezet végrehajtását, valamint – *többek között – az uniós tengerhasznosítási ágazat versenyképességével és az ezen irányelv követelményeinek való megfelelés kötelezettségét megkerülni próbáló társaságokkal kapcsolatos esetleges tendenciákat. A Bizottság a vizsgált tendenciák körében elemzi az uniós kikötőkben történő átrakodási célú megállásokban, a szomszédos kikötőkből érkező utak számában és az átrakodó hajók kikötői megállásaiban bekövetkezett változásokat, valamint többek között az uniós kikötőkben a kikötői forgalomban bekövetkezett általános változásokat. Ebben az összefüggésben a Bizottság elemzi és mérlegeli a 400 bruttó tonnatartalom feletti hajók és a tengeri ellátóhajók lehetséges bevonását.* Adott esetben a Bizottság intézkedéseket javasol az *esetleges káros hatások* megelőzésére.

E fejezet végrehajtásának az első albekezdés szerinti nyomon követése során a Bizottság nyomon követi az abból eredő esetleges kérdéseket is, hogy egy hajónak a 2003/87/EK rendeletnek és az (EU) 2015/757 rendeletnek való megfelelése az üzemeltető és a bejegyzett tulajdonos közös felelőssége, és adott esetben intézkedéseket javasol a joghézagok kezelésére.

Módosítás 78

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont
2003/87/EK irányelv
3ge cikk – 2 a bekezdés (új)

(2a) 2025. január 1-jéig a Bizottság – az érdekelt felekkel szoros együttműködésben – az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag átfogó hatásvizsgálata révén valós adatok alapján értékeli az Unió és tengerhasznosítási ágazata, kikötői, valamint az érintett tengeri és part menti régiók és szigetek versenyképességét, a kibocsátásáthelyezésnek és a gazdasági tevékenységek áthelyezésének való kitettségét, ideértve az említett rendelkezéseknek az adókijátszásra, a kikötések és a kikötői tevékenységek Unión kívüli kikötőkbe való áthelyezésére, valamint az európai kikötők összekapcsoltságára gyakorolt lehetséges hatásait és kockázatait. Ugyanebben a keretjelenésben a Bizottság megvizsgálja a munkaerőpiaci változásokat, a szállítási fuvardíjakat, a háztartások vásárlóerejét és az ellátási lánc megszakadásait is. A hatásvizsgálat eredménye alapján a Bizottság megfelelő támogatási mechanizmusokat dolgoz ki, és meghatározza, hogy indokolt-e ezen irányelv felülvizsgálata, és adott esetben jogalkotási javaslatot nyújt be e célból az üvegházhatású gázok globális kibocsátásának csökkentése és az egyenlő versenyfeltételek fenntartása érdekében. A tengerhasznosítási ágazat ÜHG-kibocsátása nőtt és várhatóan tovább fog nőni, ezért alaposan meg kell vizsgálni az IMO-ban kidolgozott piaci alapú intézkedéssel való összhangot az EU ÜHG-kibocsátáscsökkentési céljainak és a klímarendelethez meghatározott klímasemlegesség 2050-ig történő elérésének, valamint az esetleges negatív hatások kezelésének eszközeként.

Módosítás 79

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont
2003/87/EK irányelv
3ge cikk – 2 b bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(2b) 202X-ben (egy évvel a tengeri közlekedésre vonatkozó kibocsátáskereskedelmi rendszer első bevezetését követően) a Bizottság jelentést készít az európai feldolgozóiparban a hajózásból eredő közvetett költségek formájában jelentkező behozatali és kiviteli költségek alakulásáról. Ennek alapján a Bizottság azt javasolja, hogy a tagállamok – a 10a. cikk (6) bekezdésének második és a negyedik albekezdésével összhangban – hozzanak pénzügyi intézkedéseket az olyan ágazatok vagy alágazatok számára, amelyek a termékek, prekurzorok, nyersanyagok és áruk behozatala vagy kivitele során a tengeri fuvardíjakban áthárított szállítási többletköltségekből ténylegesen felmerülő közvetett költségek miatt ki vannak téve a kibocsátásáthelyezés valódi kockázatának. E pénzügyi intézkedéseknek összhangban kell állniuk az állami támogatási szabályokkal, és különösen nem okozhatják a verseny indokolatlan torzulását a belső piacon.

Módosítás 80

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 8 pont
2003/87/EK irányelv
6 cikk – 2 bekezdés – e pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

e) **kötelezettség a létesítmény adott naptári évben, a 15. cikknek megfelelően hitelesített teljes kibocsátásával egyenlő számú egység adott év végétől számított négy hónapon belüli leadására.**;

e) **az ezen irányelv rendelkezéseivel összhangban lévő, a 3gc. és a 15. cikknek megfelelően igazolt kibocsátási egységek leadásának kötelezettsége minden naptári évben az adott év végétől számított négy hónapon belül;**

Módosítás 81

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 10 pont

2003/87/EK irányelv

9 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

[E módosítás hatálybalépését követő évben] az uniós szintű kibocsátási egység-mennyiséget **[*-millió kibocsátási egység (a hatálybalépés évétől függően meghatározandó)*]-val/-vel csökkenteni kell. Ugyanebben az évben az uniós szintű kibocsátási egység-mennyiséget 79 millió kibocsátási egységgel meg kell növelni a tengeri közlekedés tekintetében.** [E módosítás hatálybalépését követő év]-től/-től kezdődően a lineáris tényező 4,2 % lesz. A Bizottság [a módosítás hatálybalépésének időpontja beillesztendő]-től/-től számított három hónapon belül közzéteszi az uniós szintű kibocsátási egység-mennyiséget.;

Módosítás 82

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont

2003/87/EK irányelv

10 cikk – 1 bekezdés – 1 albekezdés

Hatályos szöveg

(1) A tagállamok 2019-től kezdődően valamennyi olyan kibocsátási egységet árverés útján értékesítenek, amelyeket ezen irányelv 10a. és 10c. cikkével összhangban ingyenesen nem osztottak ki, és amelyeket az (EU) 2015/1814 európai parlamenti és tanácsi határozattal létrehozott piaci stabilizációs tartalékban („piaci stabilizációs tartalék”) nem helyeztek el vagy az ezen irányelv 12. cikkének (4)

Módosítás

[E módosítás hatálybalépését követő, **a 3ga. cikk (1) bekezdésének a) pontjában említett** évben] az uniós szintű kibocsátási egység-mennyiséget **[a 2003/87/EK irányelv 3g. cikkében meghatározott, a tengeri közlekedési tevékenységekre vonatkozó alkalmazási körnek megfelelő mennyiségű]** kibocsátási egységgel meg kell növelni a tengeri közlekedés tekintetében [E módosítás hatálybalépését követő év]-től/-től kezdődően a lineáris tényező 4,2 % lesz. A Bizottság [a módosítás hatálybalépésének időpontja beillesztendő]-től/-től számított három hónapon belül közzéteszi az uniós szintű kibocsátási egység-mennyiséget;

Módosítás

(1) A tagállamok 2019-től kezdődően valamennyi olyan kibocsátási egységet árverés útján értékesítenek, amelyeket ezen irányelv 10a., **3ga., 3gb.** és 10c. cikkével összhangban ingyenesen nem osztottak ki, és amelyeket az (EU) 2015/1814 európai parlamenti és tanácsi határozattal létrehozott piaci stabilizációs tartalékban („piaci stabilizációs tartalék”) nem helyeztek el vagy az ezen irányelv 12. cikkének (4) bekezdésével összhangban

bekezdésével összhangban nem töröltek.

² Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/1814 határozata (2015. október 6.) az üvegházhatású gázok uniós kibocsátáskereskedelmi rendszeréhez piaci stabilizációs tartalék létrehozásáról és működtetéséről, valamint a 2003/87/EK irányelv módosításáról (HL L 264., 2015.10.9., 1. o.).

Módosítás 83

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont – a pont

2003/87/EK irányelv

10 cikk – 1 bekezdés – 4 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Ezen túlmenően [az irányelv hatálybalépését követő év] és 2030 között a kibocsátási egységek teljes mennyiségének **2,5 %-át** árverésre bocsátják a Modernizációs Alap számára. A kibocsátási egységek e mennyisége tekintetében a kedvezményezett tagállamok azok a tagállamok, amelyek piaci áron számított egy főre jutó GDP-je nem érte el 2016 és 2018 között az uniós átlag 65 %-át. Az e kibocsátási egység-mennyiségnek megfelelő pénzeszközöket a IIb. melléklet B. részének megfelelően kell elosztani.”;

nem töröltek.

² Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/1814 határozata (2015. október 6.) az üvegházhatású gázok uniós kibocsátáskereskedelmi rendszeréhez piaci stabilizációs tartalék létrehozásáról és működtetéséről, valamint a 2003/87/EK irányelv módosításáról (HL L 264., 2015.10.9., 1. o.).

Módosítás

Ezen túlmenően [az irányelv hatálybalépését követő év] és 2030 között a kibocsátási egységek teljes mennyiségének **4%-át és a piaci stabilizációs tartalékban a Modernizációs Alap céljára elkülönített 400 millió kibocsátási egység feletti mennyiségből a kibocsátási egységek teljes mennyiségének 1,5 %-ával egyenértékű mennyiséget** árverésre bocsátják a Modernizációs Alap számára. A kibocsátási egységek e mennyisége tekintetében a kedvezményezett tagállamok azok a tagállamok, amelyek piaci áron számított egy főre jutó GDP-je nem érte el 2016 és 2018 között az uniós átlag 65%-át. Az e kibocsátási egység-mennyiségnek megfelelő pénzeszközöket a IIb. melléklet B. részének megfelelően kell elosztani. ***Ezen túlmenően a kibocsátási egységek teljes mennyiségének 1,5%-ával egyenértékű... [az irányelv hatálybalépését követő év] és 2030 között a piaci stabilizációs tartalékban az Innovációs Alap céljára elkülönített 400 millió kibocsátási egység feletti mennyiségből a 10a. cikk (8) bekezdése szerint létrehozott Innovációs Alap rendelkezésére kell***

bocsátani. A Modernizációs Alap és az Innovációs Alap ezen felül más uniós szakpolitikáktól, alapokból vagy programoktól átcsoportosított forrásokkal nem növelhető;

Módosítás 84

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont – b pont

2003/87/EK irányelv

10 cikk – 3 bekezdés – 1 albekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) A kibocsátási egységek árverés útján történő értékesítéséből származó bevételek felhasználásáról a tagállamok határoznak, kivéve az EUMSZ 311. cikkének (3) bekezdésével összhangban saját forrásként megállapított és az uniós költségvetésbe beállított bevételeket. A tagállamok a kibocsátási egységek (2) bekezdésben említett, árverés útján történő értékesítéséből származó bevételeket – a 10a. cikk (6) bekezdésében említett közvetett szén-dioxid-kibocsátási költségek kompenzálására használt bevételeket kivéve – az alábbi célok egyikére vagy közülük többre használják fel:”;

Módosítás

(3) A kibocsátási egységek árverés útján történő értékesítéséből származó bevételek felhasználásáról a tagállamok határoznak, kivéve az EUMSZ 311. cikkének (3) bekezdésével összhangban saját forrásként megállapított és az uniós költségvetésbe beállított bevételeket, **valamint a 3gda.cikkkel összhangban a Tengeri Alapba átcsoportosított bevételeket.** A tagállamok a kibocsátási egységek (2) bekezdésben említett, árverés útján történő értékesítéséből származó bevételeket – a 10a. cikk (6) bekezdésében említett közvetett szén-dioxid-kibocsátási költségek kompenzálására használt bevételeket kivéve – az alábbi célok egyikére vagy közülük többre használják fel:

Módosítás 85

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont – b a pont (új)

2003/87/EK irányelv

10 cikk – 3 bekezdés – 1 albekezdés – a a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

b a) a (3) bekezdés az a) pont után a következő aa) ponttal egészül ki:

„ aa) a zöld átállás megkönnyítésére azáltal, hogy az árverésből származó bevételeket visszaforgatják abba az ágazatba, ahonnan a bevételek származnak, az innováció és a technológiai fejlődés ösztönzése, az első ipari alkalmazás támogatása, további támogatási mechanizmusok kidolgozása és a szükséges infrastruktúra létrehozása érdekében; ”

Módosítás 86

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont – b b pont (új)

2003/87/EK irányelv

10 cikk – 3 bekezdés – 1 albekezdés – f pont

Hatályos szöveg

f) az alacsony kibocsátású közlekedésre és tömegközlekedési eszközökre történő átállás ösztönzésére;

Módosítás

ba) a (3) bekezdés f) pontja a következőképpen módosul:

„f) az alacsony kibocsátású közlekedésre és tömegközlekedési eszközökre történő átállás ösztönzésére, különös tekintettel a vasúti személy- és áruszállítás fejlesztésére, a TEN-T hálózat multimodális légi-vasúti projekteire, valamint a rövid távú járatok csökkentése érdekében a vasúti összeköttetésekre, ahol lehetséges, a multimodális kikötőkre.”

Módosítás 87

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont – c pont

2003/87/EK irányelv

10 cikk – 3 bekezdés – 1 albekezdés – h pont

A Bizottság által javasolt szöveg

h) olyan intézkedésekre, amelyek az energiahatékonyság, a távfűtési rendszerek és a hőszigetelés javítására, vagy a kis és közepes jövedelemmel rendelkező háztartások szociális szempontjainak –

Módosítás

h) olyan intézkedésekre, amelyek az energiahatékonyság, a távfűtési rendszerek és a hőszigetelés javítására, vagy a kis és közepes jövedelemmel rendelkező háztartások **és a kkv-k és**

többek között a torzító adók csökkentésével – történő kezelését célzó pénzügyi támogatás biztosítására irányulnak;

mikrovállalkozások szociális szempontjainak – többek között a torzító adók csökkentésével – történő kezelését célzó pénzügyi támogatás biztosítására irányulnak;

Módosítás 88

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont – d pont

2003/87/EK irányelv

10 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 23. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el ezen irányelvnek az árverések időzítése, lebonyolítása és egyéb szempontjai – ideértve a bevételek egy részének az uniós költségvetésbe történő átcsoportosítására vonatkozó szabályokat is – tekintetében történő kiegészítésére vonatkozóan, annak biztosítása érdekében, hogy azokat nyílt, átlátható, összehangolt és megkülönböztetéstől mentes módon bonyolítsák le.

Módosítás

(4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 23. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el ezen irányelvnek az árverések időzítése, lebonyolítása és egyéb szempontjai – ideértve a bevételek egy részének az uniós költségvetésbe, **valamint a Tengeri Alapba** történő átcsoportosítására vonatkozó szabályokat is – tekintetében történő kiegészítésére vonatkozóan, annak biztosítása érdekében, hogy azokat nyílt, átlátható, összehangolt és megkülönböztetéstől mentes módon bonyolítsák le.

Módosítás 89

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 12 pont – b pont

2003/87/EK irányelv

10 a cikk – 1 a bekezdés – 1 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1a) ***Az importáruk karbonintenzitását ellensúlyozó mechanizmus alkalmazásának kezdőnapjától nem*** osztható ki ingyenesen kibocsátási egység a [CBAM] rendelet I. mellékletében felsorolt termékek előállításával összefüggésben.

Módosítás

(1a) ***Nem*** osztható ki ingyenesen kibocsátási egység a [CBAM] rendelet I. mellékletében felsorolt termékek előállításával összefüggésben, ***miután a CBAM teljes mértékben bizonyította hatékonyságát a szén-dioxid-költségek behozott és hazai termékek közötti***

kiegyenlítése terén, amelyről a Bizottság az új kibocsátásáthelyezés-megelőzési eszköz bevezetésére szolgáló átmeneti időszak vége előtt a [CBAM-rendelet] 30. cikkének (2) bekezdése szerint beszámol. Az e termékek előállításához ingyenesen kiosztott kibocsátási egységek első albekezdésben meghatározott tilalma nem vonatkozik e termékek előállításának egyetlen olyan részére sem, amelyet olyan harmadik országokba exportálnak, amelyek nem rendelkeznek az EU ETS-hez hasonló vagy azzal egyenértékű széndioxid-árazási mechanizmussal.

Módosítás 90

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 12 pont – g pont

2003/87/EK irányelv

10 a cikk – 8 bekezdés – 1 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(8) Az e cikk értelmében egyébként ingyenesen kiosztható mennyiségből 365 millió kibocsátási egységet, a 10. cikk értelmében egyébként árverés útján értékesíthető mennyiségből pedig 85 millió kibocsátási egységet, valamint az ingyenes kibocsátás 10a. cikk (1a) bekezdésében említett csökkentéséből származó kibocsátási egységeket az Alap rendelkezésre kell bocsátani *a* karbonszegény technológiák és eljárások területére irányuló innováció támogatása és a szennyezőanyag-mentességi célkitűzésekhez való hozzájárulás céljából („Innovációs Alap”). Az első albekezdésben említett innovációs támogatásra kell felhasználni azokat a kibocsátási egységeket is, amelyeket a légi jármű-üzemeltetők bezárása miatt nem adnak ki légi jármű-üzemeltetők részére, és amelyek nem szükségesek az ezen üzemeltetők általi leadási hiány fedezéséhez.

Módosítás

(8) Az e cikk értelmében egyébként ingyenesen kiosztható mennyiségből 365 millió kibocsátási egységet, a 10. cikk értelmében egyébként árverés útján értékesíthető mennyiségből pedig 85 millió kibocsátási egységet, valamint az ingyenes kibocsátás 10a. cikk (1a) bekezdésében említett csökkentéséből származó kibocsátási egységeket az Alap rendelkezésre kell bocsátani *az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítését lehetővé tevő*, karbonszegény technológiák és eljárások területére irányuló innováció támogatása és a szennyezőanyag-mentességi célkitűzésekhez való hozzájárulás céljából („Innovációs Alap”). Az első albekezdésben említett innovációs támogatásra kell felhasználni azokat a kibocsátási egységeket is, amelyeket a légi jármű-üzemeltetők bezárása miatt nem adnak ki légi jármű-üzemeltetők részére, és amelyek nem szükségesek az ezen üzemeltetők általi leadási hiány

fedezéséhez.

Módosítás 91

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 12 pont – g pont

2003/87/EK irányelv

10 a cikk – 8 bekezdés – 3 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Az Innovációs Alap az I. **és a III.** mellékletben felsorolt ágazatokra terjed ki, ideértve a környezetvédelmi szempontból biztonságos, az éghajlatváltozás mérsékléséhez jelentősen hozzájáruló szén-dioxid-leválasztást és -hasznosítást (CCU), valamint az I. mellékletben felsorolt ágazatokban előállított, karbonintenzív termékeket helyettesítő termékeket, és célja még, hogy ösztönözze a szén-dioxid környezetvédelmi szempontból biztonságos leválasztására és geológiai tárolására (CLT) irányuló projektek és **az** innovatív megújulóenergia-technológiák és energiatárolási technológiák létrehozását és végrehajtását; kiegyensúlyozott földrajzi eloszlásban. Az Innovációs Alap **támogathatja** a tengerhasznosítási ágazat dekarbonizációját, valamint a légi, **a vasúti** és a közúti közlekedésben az alacsony és nulla kibocsátású üzemanyagok előállítását szolgáló, áttörést jelentő, innovatív technológiákat és **infrastruktúrát** is. Különös figyelmet kell fordítani a [CBAM-rendelet] hatálya alá tartozó ágazatokban megvalósuló projektekre, amelyek célja a karbonszegény technológiák, a CCU, a CLT, valamint a megújuló energia és az energiatárolás innovációjának oly módon történő támogatása, amely hozzájárul az éghajlatváltozás mérsékléséhez.

Módosítás

Az Innovációs Alap az I. mellékletben felsorolt ágazatokra terjed ki, ideértve a környezetvédelmi szempontból biztonságos, az éghajlatváltozás mérsékléséhez jelentősen hozzájáruló szén-dioxid-leválasztást és -hasznosítást (CCU), valamint az I. mellékletben felsorolt ágazatokban előállított, karbonintenzív termékeket helyettesítő termékeket **és eljárásokat**, és célja még, hogy ösztönözze a szén-dioxid környezetvédelmi szempontból biztonságos leválasztására és geológiai tárolására (CLT) irányuló projektek és **a fenntartható, innovatív megújulóenergia-technológiák, az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes energiaforrások** és energiatárolási technológiák létrehozását és végrehajtását; kiegyensúlyozott földrajzi eloszlásban. Az Innovációs Alap **támogatja** a tengerhasznosítási ágazat dekarbonizációját, valamint a légi és a közúti közlekedésben az alacsony és nulla kibocsátású üzemanyagok előállítását szolgáló, áttörést jelentő, innovatív technológiákat és **infrastruktúrákat, beleértve a kikötők elektromos és tüzelőanyagotöltő infrastruktúráját, a villamosenergia-hálózathoz és más energetikai infrastruktúrához való csatlakozást és az első ipari felhasználást is; valamint a vasúti rendszer és a helyi közforgalmú személyszállítás továbbfejlesztését mind a fizikai, mind a digitális infrastruktúra és járműállomány vonatkozásában, a modális váltás elősegítése érdekében.** Különös figyelmet

kell fordítani a [CBAM-rendelet] hatálya alá tartozó ágazatokban megvalósuló projektekre, amelyek célja a karbonszegény technológiák, a CCU, a CLT, valamint a megújuló energia és az energiatárolás innovációjának oly módon történő támogatása, amely hozzájárul az éghajlatváltozás mérsékléséhez.

Módosítás 92

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 12 pont – g pont

2003/87/EK irányelv

10 a cikk – 8 bekezdés – 3 a albekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Emellett az Innovációs Alap támogatja az energiahatékony és az éghajlatváltozás hatásaival szemben reziliens uniós tengerhasznosítási ágazatra való átállást előmozdító intézkedéseket, támogatva a fenntartható alternatív és alacsony széndioxid-kibocsátású üzemanyagok bevezetését, valamint az ágazat dekarbonizációját szolgáló innovatív és kibocsátásmentes technológiák és infrastruktúra fejlesztését.

Módosítás 93

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 12 pont – g pont

2003/87/EK irányelv

10 a cikk – 8 bekezdés – 4 a albekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Az Innovációs Alap célja az érintett ágazatok földrajzilag kiegyensúlyozott támogatása, figyelembe véve a sajátos ágazati körülményeket és beruházási igényeket.

Módosítás 94

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 12 pont – g pont

2003/87/EK irányelv

10 a cikk – 8 bekezdés – 6 a albekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Az Innovációs Alapból finanszírozott projekteknek lehetőség szerint meg kell osztaniuk a tudásukat az Eu-ban működő projektekkel és a jogos érdekekkel rendelkező kutatókkal. A tudásmegosztás feltételeit a Bizottság pályázati felhívásokban határozza meg.

Módosítás 95

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 14 pont – a pont

2003/87/EK irányelv

10 d cikk – 1 bekezdés – 2 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A támogatott beruházásoknak összhangban kell lenniük ezen irányelv célkitűzéseivel, az európai zöld megállapodásról szóló, 2019. december 11-i bizottsági közlemény(*) és az (EU) 2021/1119 európai parlamenti és tanácsi rendelet(**) célkitűzéseivel, valamint a Párizsi Megállapodásban megfogalmazott hosszú távú célkitűzésekkel. A Modernizációs ***Alapból nem nyújtható támogatás fosszilis tüzelőanyagokat felhasználó energiatermelő létesítmények*** számára.

A támogatott beruházásoknak összhangban kell lenniük ezen irányelv célkitűzéseivel, az európai zöld megállapodásról szóló, 2019. december 11-i bizottsági közlemény(*) és az (EU) 2021/1119 európai parlamenti és tanácsi rendelet(**) célkitűzéseivel, valamint a Párizsi Megállapodásban megfogalmazott hosszú távú célkitűzésekkel. A Modernizációs ***Alap támogatást nyújt az átmeneti üzemanyagok és technológiák, a fenntartható megújuló üzemanyagok és technológiák, valamint a kibocsátásmentes tüzelőanyagok és technológiák*** számára.”;

Módosítás 96

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 14 pont – b pont

2003/87/EK irányelv
10 d cikk – 2 bekezdés – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

a) a megújuló forrásokból származó villamosenergia-termelés és -felhasználás;

Módosítás

a) a megújuló forrásokból **és – ahol nagyobb karbonintenzitású rendszert vált fel – alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes tüzelőanyagokból** származó villamosenergia-termelés és -felhasználás;

Módosítás 97

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 14 pont – b pont
2003/87/EK irányelv
10 d cikk – 2 bekezdés – b pont

A Bizottság által javasolt szöveg

b) a megújuló energiaforrásokból történő fűtés és hűtés;

Módosítás

b) a megújuló energiaforrásokból **és – ahol nagyobb karbonintenzitású rendszert vált fel – alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes tüzelőanyagokkal** történő fűtés és hűtés;

Módosítás 98

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 14 pont – b pont
2003/87/EK irányelv
10 d cikk – 2 bekezdés – f a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

f a) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának bevezetésébe való beruházások.

Módosítás 99

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 15 pont – -a pont (új)

Hatályos szöveg

(1) A tagállamok biztosítják, hogy az egységek átruházhatók legyenek az alábbi személyek között:

a) az Unión belüli *személyek*;

b) az Unión belüli *személyek* és olyan harmadik országbeli személyek, amely országban a 25. cikkben említett eljárásnak megfelelően, az ebben az irányelvben megfogalmazott vagy ezen irányelv alapján elfogadottakon kívüli korlátozások nélkül elismerik az egységeket.

Módosítás

-a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A tagállamok biztosítják, hogy az egységek átruházhatók legyenek az alábbi személyek között:

a) az Unión belüli *szabályozott jogalanyok*;

b) az Unión belüli *szabályozott szervezetek* és olyan harmadik országbeli személyek, amely országban a 25. cikkben említett eljárásnak megfelelően, az ebben az irányelvben megfogalmazott vagy ezen irányelv alapján elfogadottakon kívüli korlátozások nélkül elismerik az egységeket;

c) az Unión belüli szabályozott szervezetek és az Unión belül szabályozott szervezetek nevében eljáró pénzügyi közvetítők.

Módosítás 100

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 15 pont – c pont

2003/87/EK irányelv

12 cikk – 3 bekezdés – c pont és 1 a és 1 b albekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

c) minden hajózási társaság leadjon annyi kibocsátási egységet, amennyi az előző naptári évi, a 3gc. cikknek megfelelően hitelesített teljes kibocsátása.

Módosítás

c) minden hajózási társaság leadjon annyi kibocsátási egységet, amennyi az előző naptári évi, a 3gc. és a 3ga. cikknek megfelelően hitelesített teljes kibocsátása.

A hajózási társaságoknak lehetőségük nyílik arra, hogy kevesebb kibocsátási egységet adjanak le a következők alapján:

– a hajók jégosztálya vagy jeges vizeken történő hajózás vagy mindkettő

A Bizottság 2023. december 31-ig [a 3ga. cikkben említett első jelentési évet megelőző év]-ig a 23. cikknek megfelelően

felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogad el ezen irányelv kiegészítése céljából a jeges viszonyokra klasszifikált hajók kiigazított számú kibocsátási egységeinek leadására vonatkozó módszerről, beleértve a következőket:

– az évente leadandó kibocsátási egységek kiszámításának és kiigazításának módszertana olyan műszaki jellemzők alapján, amelyek a hajózás során folyamatosan növelik a jeges viszonyokra klasszifikált hajók kibocsátását, valamint a jeges viszonyok melletti hajózásból eredő minden további kibocsátásnövekedést, és

– a hajók jeges viszonyok melletti hajózásra való klasszifikációja vagy jeges viszonyok melletti hajózása, illetve mindkettő alapján kevesebb kibocsátási egységet leadni kívánó hajózási társaságokra vonatkozó megfelelő követelményeket.

Módosítás 101

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 15 pont – c pont

2003/87/EK irányelv

12 cikk – 3 bekezdés – 2 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A tagállamok, az igazgatásért felelős tagállamok és a hajózási társaságok tekintetében felelős igazgatási hatóságok biztosítják, hogy az első albekezdésnek megfelelően leadott kibocsátási egységeket ezt követően töröljék;

Módosítás

A tagállamok, az igazgatásért felelős tagállamok és a hajózási társaságok tekintetében felelős igazgatási hatóságok biztosítják, hogy az első **és második** albekezdésnek megfelelően leadott kibocsátási egységeket ezt követően töröljék;

Módosítás 102

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 15 pont – e a pont (új)

Hatályos szöveg

(4) A tagállamok megteszik a megfelelő intézkedéseket annak biztosítására, hogy az egységeket *birtokosuk* kérésére bármikor törölni lehessen. Amennyiben valamely tagország területén kiegészítő nemzeti intézkedések következtében villamosenergia-termelő létesítmények bezárására kerül sor, akkor a tagállamok az általuk a 10. cikk (2) bekezdésében említett, árverésre bocsátandó kibocsátási egységek összmenységéből származó egységeket törölhetik az érintett létesítmény bezárását megelőző öt évben hitelesített kibocsátásának átlag mértékének megfelelő mennyiség erejéig. Az érintett tagállam a 10 cikk (4) bekezdése alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokkal összhangban tájékoztatja a Bizottságot a tervezett törlésről.

Módosítás 103

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 16 pont

2003/87/EK irányelv

14 cikk – 1 bekezdés – 1 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Ezek a végrehajtási jogi aktusok a biomassza felhasználására vonatkozóan az (EU) 2018/2001 európai parlamenti és tanácsi irányelv(*) által meghatározott fenntarthatósági és üvegházhatásúgázkibocsátás-megtakarítási kritériumokat alkalmazzák, az ezen irányelv szerinti alkalmazáshoz szükséges kiigazításokkal együtt annak érdekében,

Módosítás

ea) a (4) bekezdés a következőképpen módosul:

„(4) A tagállamok megteszik a megfelelő intézkedéseket annak biztosítására, hogy az egységeket ***az azokkal rendelkező szabályozott szervezet*** kérésére bármikor törölni lehessen. Amennyiben valamely tagország területén kiegészítő nemzeti intézkedések következtében villamosenergia-termelő létesítmények bezárására kerül sor, akkor a tagállamok az általuk a 10. cikk (2) bekezdésében említett, árverésre bocsátandó kibocsátási egységek összmenységéből származó egységeket törölhetik az érintett létesítmény bezárását megelőző öt évben hitelesített kibocsátásának átlag mértékének megfelelő mennyiség erejéig. Az érintett tagállam a 10 cikk (4) bekezdése alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokkal összhangban tájékoztatja a Bizottságot a tervezett törlésről.

Módosítás

Ezek a végrehajtási jogi aktusok a biomassza felhasználására vonatkozóan az (EU) 2018/2001 európai parlamenti és tanácsi irányelv(*) által meghatározott fenntarthatósági és üvegházhatásúgázkibocsátás-megtakarítási kritériumokat alkalmazzák, az ezen irányelv szerinti alkalmazáshoz szükséges kiigazításokkal együtt annak érdekében,

hogy ez a biomasza nulla besorolású legyen. E jogi aktusok meghatározzák, hogy hogyan kell elszámolni a nulla besorolású és a nem nulla besorolású forrásokból származó kibocsátások tárolását. Azt is meghatározzák, hogy hogyan kell elszámolni a nem biológiai eredetű megújuló tüzelőanyagokból és a széntartalom újrahasznosításával előállított üzemanyagokból származó kibocsátásokat, biztosítva e kibocsátások elszámolását és a kétszeres elszámolás elkerülését.”;

hogy ez a biomasza nulla besorolású legyen. E jogi aktusok meghatározzák, hogy hogyan kell elszámolni a nulla besorolású és a nem nulla besorolású forrásokból származó kibocsátások tárolását. Azt is meghatározzák, hogy hogyan kell elszámolni a nem biológiai eredetű megújuló tüzelőanyagokból és a széntartalom újrahasznosításával előállított üzemanyagokból származó kibocsátásokat, biztosítva e kibocsátások elszámolását és a kétszeres elszámolás elkerülését.

Meghatározzák továbbá a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok »kúttól a tartályig« terjedő kibocsátásának elszámolási módját is.”;

Módosítás 104

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 19 a pont (új)

2003/87/EK irányelv

19 cikk – 2 bekezdés

Hatályos szöveg

(2) **Kibocsátási** egységet **bármely személy** birtokolhat. A jegyzéket a nyilvánosság számára hozzáférhetővé kell tenni, és külön számlákon nyilván kell tartani a különböző személyek részére kiosztott vagy átruházott egységeket.

Módosítás

„19a. a 19. cikk (2) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az (5) bekezdés sérelme nélkül a központi és a nemzeti igazgatási számlák mellett kibocsátási egységet csak a múltbeli, jelenlegi vagy kiszámítható jövőbeli ETS-megfelelési kötelezettségekkel rendelkező szabályozott szervezet birtokolhat. A jegyzéket a nyilvánosság számára hozzáférhetővé kell tenni, és külön számlákon nyilván kell tartani a különböző szervezetek részére kiosztott vagy átruházott egységeket.

Módosítás 105

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 19 b pont (új)

2003/87/EK irányelv

19 cikk – 2 a bekezdés (új)

19b. A 19. cikk a (2) bekezdés után a következő bekezdéssel egészül ki:

„(2a) Azok a szabályozott szervezetek, amelyek teljes éves kibocsátása évi 25 000 tonna szén-dioxid-egyenértéknél kevesebb, természetes vagy jogi személyt bízhatnak meg azzal, hogy a szabályozott szervezet tulajdonában lévő kibocsátási egység-forgalmi jegyzékszámát nyissanak és a szabályozott szervezet nevében olyan ügyleteket bonyolítsanak le, amelyekre az adott számla jogosult. A megfelelésért ilyenkor is a szabályozott szervezet viseli a felelősséget. Természetes vagy jogi személy megbízása esetén a szabályozott szervezet biztosítja, hogy ne álljon fenn összeférhetetlenség a megbízott természetes vagy jogi személy és az illetékes hatóságok, a nemzeti tisztviselők, a hitelesítők vagy ezen irányelv rendelkezéseinek hatálya alá tartozó más szervezetek között.

Módosítás 106

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 19 c pont (új)

2003/87/EK irányelv

23 cikk – 3 bekezdés

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 3d. cikk (3) bekezdésében, a 10. cikk (4) bekezdésében, a 10a. cikk (1) és (8) bekezdésében, a 10b. cikk (5) bekezdésében, a 12. cikk (7) bekezdésének harmadik albekezdésében, a 19. cikk (3) bekezdésében, a 22. cikkben, a 24. cikk (3) bekezdésében, a 24a. cikk (1) bekezdésében, a 25a. cikk

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 3d. cikk (3) bekezdésében, **a 3e. cikkben**, a 10. cikk (4) bekezdésében, a 10a. cikk (1) és (8) bekezdésében, a 10b. cikk (5) bekezdésében, a 12. cikk (7) bekezdésének harmadik albekezdésében, a 19. cikk (3) bekezdésében, a 22. cikkben, a 24. cikk (3) bekezdésében, a 24a. cikk (1) bekezdésében, a 25a. cikk

(1) bekezdésében és a 28c. cikkben 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.”

(1) bekezdésében és a 28c. cikkben 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.”

Módosítás 107

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 19 d pont (új)
2003/87/EK irányelv
29b cikk (új)

Hatályos szöveg

Módosítás

19d. A 29a. cikk után a következő, 29b. cikk illesztendő be:

„29b. cikk

Rövid távú áringadozást korlátozó mechanizmus

Amennyiben a 10. cikk (4) bekezdése alapján elfogadott jogi aktussal összhangban lebonyolított árveréseken a kibocsátási egységek átlagára több mint négy egymást követő héten meghaladja a kibocsátási egységek azon átlagárának 15%-át, amelyet a kibocsátási egységek árverésén a megelőző hat egymást követő hónapban tapasztaltak, a Bizottság az (EU) 2015/1814 határozat 1a. cikkének (7) bekezdésével összhangban sürgősséggel határozatot fogad el az e fejezet hatálya alá tartozó x millió kibocsátási egység piaci stabilizációs tartalékból történő felszabadításáról. Az Európai Bizottság három hónappal az e cikk szerinti határozatot követően értesítést küld az uniós szén-dioxid-árakra, a piaci szereplőkre és a piaci stabilizációs tartalékra gyakorolt általános hatásokról. Ezt a jelentést közzéteszik és nyilvánosan

hozzáférhetővé teszik.«

Módosítás 108

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 19 e pont (új)
2003/87/EK irányelv
29c cikk (új)

Hatályos szöveg

Módosítás

19e. A 29a. cikk után a következő, 29c. cikk illesztendő be:

„29c. cikk

Ideiglenes virtuális felső határ

Amennyiben a 10. cikk (4) bekezdése alapján elfogadott jogi aktussal összhangban lebonyolított árveréseken a kibocsátási egységek átlagára a 2020-i kibocsátási egységek átlagárának kétszerese vagy a 2020-i átlagárak háromszorosa, amelyet a kibocsátási egységek árverésén a megelőző hat egymást követő hónapban tapasztaltak, a Bizottság az (EU) 2015/1814 határozat 1a. cikkének (7) bekezdésével összhangban (időpont – például 2025/12/31 – beillesztendő)-ig határozatot fogad el az e fejezet hatálya alá tartozó, elegendő kibocsátási egység piaci stabilizációs tartalékból történő felszabadításáról a kibocsátásáthelyezés elleni védelemre irányuló meglévő mechanizmus támogatása érdekében. »

Módosítás 109

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 21 pont
2003/87/EK irányelv
IV a fejezet

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

21. a 30. cikk után az irányelv a

törölve

következő IVa. fejezettel egészül ki:

[...]

(a IVa. mellékletéről szóló teljes 21. pont törlése)

Módosítás 110

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 21 a pont (új)

2003/87/EK irányelv

31 -a cikk (új)

Hatályos szöveg

Módosítás

21a. Az V. mellékletben a szöveg a 31. cikk előtt a következő 31 -a. cikkel egészül ki:

„31-a. cikk

A Bizottság folyamatosan felülvizsgálja ezt az irányelvet a szabályozás egyszerűsítése [és ezen belül az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag együttes és halmozott hatása] tekintetében, és adott esetben javaslatot tesz ezen irányelv módosítására. A Bizottság és az illetékes hatóságok folyamatosan igazodnak a legjobb gyakorlat szerinti közigazgatási eljárásokhoz, és megtesznek minden intézkedést ezen irányelv végrehajtásának egyszerűsítése érdekében, az adminisztratív terhek minimálisra csökkentése mellett. ”

Módosítás 111

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 22 pont

2003/87/EK irányelv

Mellékletek

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

22. a 2003/87/EK irányelv I., IIb., IV. és V. melléklete ezen irányelv I. mellékletének megfelelően módosul, a 2003/87/EK irányelv pedig az ezen

22. a 2003/87/EK irányelv I., IIb., IV. és V. melléklete ezen irányelv I. mellékletének megfelelően módosul.

irányelv I. mellékletében meghatározottak szerint a III., IIIa. és IIIb. melléklettel egészül ki.

Módosítás 112

Irányelvre irányuló javaslat

2 cikk – 1 bekezdés – 1 pont – c pont

2015/1814/EU határozat

1 cikk – 5 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(5) Bármely adott évben, ha a forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes száma 833 millió és 1 096 millió között van, az e cikk (4) bekezdésében említett legfrissebb közzététel szerint forgalomban levő kibocsátási egységek teljes száma és a 833 millió közötti különbségnek megfelelő számú kibocsátási egységet le kell vonni a tagállamok által a 2003/87/EK irányelv 10. cikkének (2) bekezdése szerint árverés útján értékesítendő kibocsátási egységek mennyiségéből, és az adott év **szeptember** 1-jével kezdődő 12 hónapos időszakra tartalékba kell helyezni. Ha a forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes száma meghaladja az 1 096 millió kibocsátási egységet, a tagállamok által a 2003/87/EK irányelv 10. cikkének (2) bekezdése szerint árverés útján értékesítendő kibocsátási egységek mennyiségéből levonandó és az adott év **szeptember** 1-jével kezdődő 12 hónapos időszakban tartalékba helyezendő kibocsátási egységek száma a forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes számának 12 %-a. Az utolsó mondatától eltérve 2030. december 31-ig a százalékos arányt meg kell kétszerezni.

Az e bekezdés értelmében levonandó kibocsátási egységek teljes számának sérelme nélkül, a 2003/87/EK irányelv 10.

Módosítás

(5) Bármely adott évben, ha a forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes száma 833 millió és 1 096 millió között van, az e cikk (4) bekezdésében említett legfrissebb közzététel szerint forgalomban levő kibocsátási egységek teljes száma és a 833 millió közötti különbségnek megfelelő számú kibocsátási egységet le kell vonni a tagállamok által a 2003/87/EK irányelv 10. cikkének (2) bekezdése szerint árverés útján értékesítendő kibocsátási egységek mennyiségéből, és az adott év **július** 1-jével kezdődő 12 hónapos időszakra tartalékba kell helyezni. Ha a forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes száma meghaladja az 1 096 millió kibocsátási egységet, a tagállamok által a 2003/87/EK irányelv 10. cikkének (2) bekezdése szerint árverés útján értékesítendő kibocsátási egységek mennyiségéből levonandó és az adott év **július** 1-jével kezdődő 12 hónapos időszakban tartalékba helyezendő kibocsátási egységek száma a forgalomban lévő kibocsátási egységek teljes számának 12%-a. Az utolsó mondatától eltérve 2030. december 31-ig a százalékos arányt meg kell kétszerezni, **amennyiben az előző éves időszakban a kibocsátási egységek átlagos ára az európai szén-dioxid-piacon kevesebb, mint 30 EUR.**

Az e bekezdés értelmében levonandó kibocsátási egységek teljes számának sérelme nélkül, a 2003/87/EK irányelv 10.

cikke (2) bekezdése első albekezdésének b) pontjában említett kibocsátási egységeket 2030. december 31-ig nem kell figyelembe venni az egyes tagállamoknak az említett teljes számban való részesedése meghatározásakor.

cikke (2) bekezdése első albekezdésének b) pontjában említett kibocsátási egységeket 2030. december 31-ig nem kell figyelembe venni az egyes tagállamoknak az említett teljes számban való részesedése meghatározásakor.

Módosítás 113

Irányelvre irányuló javaslat

2 cikk – 1 bekezdés – 1 pont – c pont

2015/1814/EU határozat

1 cikk – 5 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

(5a) Amennyiben a 3. cikk szerint elvégzett első felülvizsgálat során más döntés nem születik, 2023-tól kezdődően **érvényteleníteni kell** a 400 millió egységen felül a tartalékban maradó kibocsátási egységeket.;

Módosítás

(5a) Amennyiben a 3. cikk szerint elvégzett első felülvizsgálat során más döntés nem születik, 2023-tól kezdődően a 400 millió egységen felül a tartalékban maradó kibocsátási egységeket ***el kell különíteni a Modernizációs Alap és az Innovációs Alap növelése, valamint és az ágazatközi korrekciós tényező alkalmazásának megelőzése céljából.***

Módosítás 114

Irányelvre irányuló javaslat

2 cikk – 1 bekezdés – 2 pont

2015/1814/EU határozat

1a cikk

A Bizottság által javasolt szöveg

2. a szöveg a következő 1a. cikkel egészül ki:

„1a. cikk

A piaci stabilizációs tartalék működése az építőipari és a közúti közlekedési ágazatban

[...]

Módosítás

törölve

Módosítás 115

Irányelvre irányuló javaslat
3 cikk – 1 bekezdés – -1 a pont (új)
2015/757/EU rendelet
2 cikk – 2 bekezdés

Hatályos szöveg

(2) Ez a rendelet nem alkalmazandó hadihajókra, haditengerészeti segédhajókra, halász- és halfeldolgozó hajókra, kezdetleges építésű, fából készült hajókra, mechanikus meghajtás nélküli hajókra és a nem kereskedelmi célra használt, állami hajókra.

Módosítás

(2) Ez a rendelet nem alkalmazandó hadihajókra, haditengerészeti segédhajókra, halász- és halfeldolgozó hajókra, kezdetleges építésű, fából készült hajókra, mechanikus meghajtás nélküli hajókra és a nem kereskedelmi célra használt, állami hajókra **vagy polgári védelmi és kutatási-mentési célokra használt hajókra.**

Módosítás 116

Irányelvre irányuló javaslat
3 cikk – 1 bekezdés – -1 a pont (új)
2015/757/EU rendelet
3 cikk – b pont

Hatályos szöveg

b) „útiterv szerinti kikötő”: az a kikötő, ahol a hajó a rakomány be- vagy kirakodása, illetve utasok be- vagy kiszállása céljából megáll; következésképpen nem tartoznak ide az olyan megállások, amelyeknek kizárólagos célja tüzelőanyag-vételezés, készletek beszerzése, a legénység partraszállása, szárazdokkba állás vagy a hajónak és/vagy berendezéseinek a javítása, a segítségkérés céljából vagy vészhelyzet miatt történő megállás, illetve a hajók közötti átrakodás miatti, kikötőn kívüli megállás, valamint az olyan megállás, amelynek kizárólagos célja a rossz időjárási körülmények miatti menedékkeresés, illetve a kutatási és mentési tevékenységek miatt szükségessé váló megállás;”

Módosítás

-1a. a 3. cikk b) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„b) „útiterv szerinti kikötő”: az a kikötő, ahol a hajó a rakomány be- vagy kirakodása, illetve utasok be- vagy kiszállása céljából megáll; következésképpen **e rendelet alkalmazásában** nem tartoznak ide az olyan megállások, amelyeknek kizárólagos célja tüzelőanyag-vételezés, készletek beszerzése, a legénység partraszállása, szárazdokkba állás vagy a hajónak és/vagy berendezéseinek a javítása, a segítségkérés céljából vagy vészhelyzet miatt történő megállás, illetve a hajók közötti átrakodás miatti, kikötőn kívüli megállás, **a szomszédos nem uniós ország átrakodási kikötőjében történő megállás**, valamint az olyan megállás, amelynek kizárólagos célja a rossz időjárási körülmények miatti

menedékkeresés, illetve a kutatási és mentési tevékenységek miatt szükségessé váló megállás;”;

Módosítás 117

Irányelvre irányuló javaslat

3 cikk – 1 bekezdés – -1 b pont (új)

2015/757/EU rendelet

3 cikk – oa és ob pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

a -1. cikk a következő oa) és ob) ponttal egészül ki:

oa) „jeges viszonyok melletti hajózás”: a jeges viszonyokra klasszifikált hajó jégperemen belüli tengeri területen történő hajózása.

ob) „jégperem”: a WMO tengeri jégre vonatkozó 2014. márciusi nomenklatúrája 4.4. bekezdésében meghatározott, a nyílt tenger és a tengeri jég között adott időpontban elhelyezkedő – kötött vagy sodródó – határvonal;

Módosítás 118

Irányelvre irányuló javaslat

3 cikk – 1 bekezdés – 4 pont – -a pont (új)

2015/757/EU rendelet

6 cikk – 4 bekezdés

Hatályos szöveg

Módosítás

(4) A nyomkövetési terv a hajó jégosztályára és/vagy a jeges **vizeken történő** hajózás során megtett távolság és tengeren töltött idő meghatározására és rögzítésére szolgáló eljárásokra, felelősségi körökre, képletekre és adatforrásokra vonatkozó információkat is **tartalmazhat**.

-a) a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) Azon hajózási társaságok esetében, amelyek a 2003/87/EK irányelv értelmében a hajók jégosztálya vagy a jeges viszonyok melletti hajózás, illetve mindkettő alapján kevesebb kibocsátási egységet kívánnak leadni, a nyomkövetési terv a hajó jégosztályára és a jeges **viszonyok melletti hajózás során**

megtett távolság és tengeren töltött idő meghatározására és rögzítésére szolgáló eljárásokra, felelősségi körökre, képletekre és adatforrásokra vonatkozó információkat is *tartalmaz*.

Tájékoztatást kell adni továbbá a jeges viszonyok melletti hajózás napjának és időpontjának rögzítésére szolgáló eljárásokról, valamint arról, hogy az utat egy tagállam joghatósága alá tartozó kikötők között teszik-e meg, egy tagállam joghatósága alá tartozó kikötőből indul-e, vagy egy tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe érkezik-e. "

Módosítás 119

Irányelvre irányuló javaslat
3 cikk – 1 bekezdés – 5 a pont (új)
2015/757/EU rendelet
9 cikk – 1 bekezdés

Hatályos szöveg

Módosítás

5a. a 9. cikk (1) bekezdése a következőképpen módosul:

a) a szöveg a következő h) ponttal egészül ki:

„h) jégosztály, valamint hogy az utazás jeges vizeken történő hajózással járt-e, ha a hajózási társaság a 2003/87/EK irányelv alapján ezen az alapon kíván kevesebb kibocsátási egységet leadni. Ha az út jeges viszonyok melletti hajózással jár és a hajózási társaság a 2003/87/EK irányelv értelmében ezen az alapon kevesebb kibocsátási egységet kíván leadni, információt kell közölni a jeges viszonyok melletti hajózás dátumáról, időpontjáról és helyéről, a tüzelőanyag-fogyasztás mérésére használt módszerről, a jeges viszonyok melletti hajózás alatti tüzelőanyag-fogyasztásról és az egyes tüzelőanyagok kibocsátási tényezőjéről, valamint a jeges viszonyok melletti hajózáskor megtett távolságról is.

A társaságok adott esetben nyomon követhetik a hajó jéosztályára és jeges vizeken történő hajózására vonatkozó információkat is.

b) az utolsó albekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„Ha a hajózási társaság a 2003/87/EK irányelv értelmében a hajó jeges viszonyok melletti hajózása alapján kevesebb kibocsátási egységet kíván leadni, az első albekezdés szerinti kivételt csak azokra a hónapokra alkalmazhatja, amikor a hajó nem hajózik jeges viszonyok között.”

Módosítás 120

Irányelvre irányuló javaslat
3 cikk – 1 bekezdés – 5 b pont (új)
2015/757/EU rendelet
9 cikk – 2 bekezdés

Hatályos szöveg

(2) Az e cikk (1) bekezdésétől eltérve és a 10. cikk sérelme nélkül a társaságok mentesülnek egy adott hajó tekintetében az (1) bekezdésben említett információk utankénti nyomonkövetésének kötelezettsége alól, ha:

a) a jelentési időszak során a hajó valamennyi útja valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőből indul vagy ott ér véget; **valamint**

b) **a** hajó a menetrendje szerint a jelentési időszakban több mint 300 utat tesz meg.

Módosítás

5b. A 9. cikk (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az e cikk (1) bekezdésétől eltérve és a 10. cikk sérelme nélkül a társaságok mentesülnek egy adott hajó tekintetében az (1) bekezdésben említett információk utankénti nyomonkövetésének kötelezettsége alól, ha:”

a) a jelentési időszak során a hajó valamennyi útja valamely tagállam joghatósága alá tartozó kikötőből indul vagy ott ér véget; **és a következő lehetőségek valamelyike fennáll:**

b) **a** hajó a menetrendje szerint a jelentési időszakban több mint 300 utat tesz meg, **vagy**

c) a társaság a 2003/87/EK irányelv értelmében elveszíti a jogot az említett utakra vonatkozóan arra, hogy a jeges viszonyok melletti hajózás alapján kevesebb kibocsátási egységet adjon le

Módosítás 121

Irányelvre irányuló javaslat
3 cikk – 1 bekezdés – 6 a pont (új)
2015/757/EU rendelet
10 cikk – 1 bekezdés – k a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

6a. *A 10. cikk a következő ka) ponttal egészül ki:*

„ka) A társaságok adott esetben nyomon követhetik a hajó jégosztályára és jeges vizeken történő hajózására vonatkozó információkat. Azon hajózási társaságok esetében, amelyek a 2003/87/EK irányelv értelmében a hajók jégosztálya vagy a jeges vizeken történő hajózás, illetve mindkettő alapján kevesebb kibocsátási egységet kívánnak leadni, a nyomon követésnek külön-külön ki kell terjednie a jégosztályra, az összesített megtett távolságra, a jeges viszonyok melletti hajózással járó valamennyi út összesített CO₂-kibocsátására és az ilyen utak során megtett teljes távolságra.”

Módosítás 122

Irányelvre irányuló javaslat
4 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ezen *irányelv 1. és 2. cikkének legkésőbb 2023.* december 31-ig megfeleljenek. *E rendelkezések* szövegét haladéktalanul *megküldik* a *Bizottságnak*.

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ezen *irányelvnek az ezen irányelv hatálybalépését követő év* december 31-ig megfeleljenek. *Ezen intézkedések* szövegét haladéktalanul *közlük* a *Bizottsággal*.

Módosítás 123

Irányelvre irányuló javaslat

Melléklet – 1 bekezdés – c pont – vii alpont – táblázat

2003/87/EK irányelv

I MELLÉKLET – 1 bekezdés – c pont – vii alpont – táblázat

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>	
„Tengeri közlekedés	Az (EU) 2015/757 rendelet hatálya alá tartozó üvegházhatású gázok”;
Az (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet hatálya alá tartozó, kereskedelmi célú személyszállítást vagy teherfuvarozást végző hajók tengeri közlekedési tevékenysége	
<i>Módosítás</i>	
„Tengeri közlekedés	Az (EU) 2015/757 rendelet hatálya alá tartozó üvegházhatású gázok”;
Az (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet hatálya alá tartozó, kereskedelmi célú személyszállítást vagy teherfuvarozást végző hajók tengeri közlekedési tevékenysége <i>E tevékenység nem foglalja magában az alábbiakat:</i> <i>a) közszolgáltatási szerződés keretében létrejött vagy a 3577/92/EGK rendelet alapján megállapított közszolgáltatási kötelezettségek keretében megtett utak;</i> <i>b) a legkülső régiókba irányuló és/vagy onnan kiinduló útvonalakon megtett utak, valamint a legkülső régiókon belül közlekedő utak a Szerződés 299. cikkének (2) bekezdésében meghatározottak szerint;</i> <i>c) a sziget és a szárazföld közötti ugyanazon szigetrégió vagy szigettérség részét képező szigetek közötti útvonalakon megtett utak;</i> <i>d) a 10 000 tonna alatti éves összkibocsátású hajó adott évi útjai;</i> <i>e) humanitárius célú utak;</i> <i>f) kutató-mentő utak vagy a szokásos utak azon részei, amelyeken kutató-mentő tevékenységeket kellett végezni;</i>	

g) vis maior az út egészére vagy egy részére vonatkozóan;

Módosítás 124

Irányelvre irányuló javaslat
I melléklet – 1 bekezdés – a pont
2003/87/EK irányelv
I melléklet – 1 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

1. *A kutatásra, fejlesztésre és új termékek és folyamatok tesztelésére használt létesítmények vagy létesítményrészek, valamint azok a létesítmények, amelyek biomassza égetéséből származó, a 14. cikk szerint meghatározott kritériumoknak megfelelő kibocsátása a teljes üvegházhatásúgáz-kibocsátás több mint 95 %-át teszi ki, nem tartoznak ezen irányelv hatálya alá.*

Módosítás

1. *Ez az irányelv nem vonatkozik azokra a létesítményekre vagy létesítményrészekre, amelyeket kutatásra, fejlesztésre, valamint új termékek és folyamatok tesztelésére használnak.*

Módosítás 125

Irányelvre irányuló javaslat
I melléklet – 2 pont
2003/87/EK irányelv
III, III a, III b melléklet

A Bizottság által javasolt szöveg

2. *A 2003/87/EK irányelv a következő III., IIIa. és IIIb. melléklettel egészül ki:*
[...]

Módosítás

törölve
(a teljes 2. pont és a kapcsolódó mellékletek törlése)

Módosítás 126

Irányelvre irányuló javaslat
I melléklet – 3 pont – c pont
2003/87/EK irányelv
IV melléklet – C rész

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

c) a szöveg az alábbi, C. részzel egészül ki: *törölve*

***C. rész – A III. mellékletben említett
tevékenységnek megfelelő kibocsátások
nyomon követése és jelentése***

[...]

Módosítás 127

Irányelvre irányuló javaslat

I melléklet – 4 pont

2003/87/EK irányelv

V melléklet – C rész

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

**4. a 2003/87/EK irányelv V. melléklete *törölve*
az alábbi C. részzel egészül ki:**

***„C. rész – A III. mellékletben említett
tevékenységnek megfelelő kibocsátások
hitelesítése***

[...]

A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA FELKÉRT BIZOTTSÁG ELJÁRÁSA

Cím	Az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló 2003/87/EK irányelv, az üvegházhatású gázok uniós kibocsátáskereskedelmi rendszeréhez piaci stabilizációs tartalék létrehozásáról és működtetéséről szóló (EU) 2015/1814 határozat és az (EU) 2015/757 rendelet módosítása	
Hivatkozások	COM(2021)0551 – C9-0318/2021 – 2021/0211(COD)	
Illetékes bizottság A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	ENVI 13.9.2021	
Véleményt nyilvánított A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	TRAN 13.9.2021	
A vélemény előadója A kijelölés dátuma	Andrey Novakov 29.10.2021	
Vizsgálat a bizottságban	7.2.2022	19.4.2022
A zárószavazáson jelen lévő tagok	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, Carlo Fidanza, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Henna Virkkunen, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Roberts Zile, Kosma Złotowski	
A zárószavazáson jelen lévő póttagok	Leila Chaibi, Clare Daly, Pär Holmgren	

A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA FELKÉRT BIZOTTSÁG

NÉV SZERINTI ZÁRÓSZAVAZÁSA

30	+
ECR	Carlo Fidanza, Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
ID	Paolo Borchia, Marco Campomenosi, Massimo Casanova, Julie Lechanteux, Philippe Olivier
PPE	Magdalena Adamowicz, Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Isabel García Muñoz

8	-
ECR	Peter Lundgre
S&D	Vera Tax
The Left	Leila Chaïbi, Clare Daly
Verts/ALE	Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenber, Pär Holmgren, Tilly Metz

10	0
NI	Mario Furore
Renew	Jan-Christoph Oetjen
S&D	Erik Bergkvist, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, István Ujhelyi, Petar Vitanov
The Left	Elena Kountoura

Jelmagyarázat:

+ : mellette

- : ellene

0 : tartózkodás