

4.10.2013

A7-0213/ 001-051

MÓDOSÍTÁSOK 001-051

előterjesztette: Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi Bizottság

Jelentés

Malcolm Harbour

A7-0213/2012

A kedvtelési célú vízi járművek és a motoros vízi sporteszközök

Irányelvi javaslat (COM(2011)0456 – C7-0212/2011 – 2011/0197(COD))

Módosítás 1

Irányelvre irányuló javaslat 6 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(6) A termékek forgalomba hozatalának közös keretrendszeréről szóló, 2008. július 9-i 768/2008/EK európai parlamenti és tanácsi határozat az új megközelítési elveken alapuló jogszabályok alkalmazásában közös elveket és referenciarendelkezéseket határoz meg. A más ágazatok termékeire vonatkozó jogszabályokkal való összhang biztosítása érdekében szükség van arra, hogy ennek az irányelvnek bizonyos rendelkezései összhangban legyenek a fenti határozattal, amennyiben az ágazati sajátosságok nem tesznek szükségessé más megoldást. Ezért bizonyos meghatározásokat, a gazdasági szereplők általános kötelezettségeit, a feltételezett megfelelést, a harmonizált szabványokkal szembeni formai kifogást, a CE-jelölésre vonatkozó szabályokat, a megfelelőségértékelő szervezetekkel szembeni, valamint az értesítési eljárásokat érintő követelményeket, illetve a

(6) A termékek forgalomba hozatalának közös keretrendszeréről szóló, 2008. július 9-i 768/2008/EK európai parlamenti és tanácsi határozat az új megközelítési elveken alapuló jogszabályok alkalmazásában közös elveket és referenciarendelkezéseket határoz meg. A más ágazatok termékeire vonatkozó jogszabályokkal való összhang biztosítása érdekében szükség van arra, hogy ennek az irányelvnek bizonyos rendelkezései összhangban legyenek a fenti határozattal, amennyiben az ágazati sajátosságok nem tesznek szükségessé más megoldást. Ezért bizonyos meghatározásokat, a gazdasági szereplők általános kötelezettségeit, a feltételezett megfelelést, a CE-jelölésre vonatkozó szabályokat, a megfelelőségértékelő szervezetekkel szembeni, valamint az értesítési eljárásokat érintő követelményeket, illetve a kockázatot jelentő termékekkel foglalkozó

kockázatot jelentő termékekkel foglalkozó eljárásokról szóló rendelkezésekre vonatkozó követelményeket össze kell hangolni a fenti határozattal.

eljárásokról szóló rendelkezésekre vonatkozó követelményeket össze kell hangolni a fenti határozattal. *Az európai szabványosításról szóló, 2012. október 25-i 1025/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet¹ meghatározza az azon esetekben alkalmazandó eljárást, amikor kifogás merül fel azzal kapcsolatban, hogy a harmonizált szabványok teljes mértékben eleget tesznek-e az ezen irányelvben előírt követelményeknek.*

¹ HL L 316., 2012.11.14., 12. o.

Indokolás

A Malcolm Harbour által benyújtott, a 15. cikk és a 33. cikk törlésére irányuló módosításokkal együttesen értelmezendő.

Módosítás 2

Irányelvre irányuló javaslat 8 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(8) Helyénvaló továbbá az ezen ágazatra vonatkozó „saját célra épített vízi jármű” és „magánimportőr” fogalmának meghatározása, hogy könnyebb legyen ezen irányelv megértése és egységes alkalmazása.

Módosítás

(8) Helyénvaló továbbá az ezen ágazatra vonatkozó „saját célra épített vízi jármű” és „magánimportőr” fogalmának meghatározása, hogy könnyebb legyen ezen irányelv megértése és egységes alkalmazása. ***Ki kell terjeszteni a „hajtómotor” jelenlegi fogalommeghatározását, hogy az magába foglalja az innovatív meghajtási megoldásokat is.***

Indokolás

Az új hibrid rendszerek és a jövőben esetlegesen piacra kerülő más rendszerek bevezetése miatt módosításokat kell bevezetni a „hajtómotorok” fogalommeghatározását illetően.

Módosítás 3

Irányelvre irányuló javaslat 20 a preambulumbekkezdés (új)

(20a) A tengeri használatra átalakított motorok esetében, amelyeknél az eredeti motor a nem közúti mozgó gépekbe és berendezésekbe szánt belső égésű motorok gáz- és szilárd halmazállapotú szennyezőanyag-kibocsátása elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1997. december 16-i 97/68/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel¹ vagy a járművek hajtására használt kompressziós gyújtású motorok gázhalmazállapotú szennyezőanyag- és légszennyezőrészecske-kibocsátása, valamint a járművek hajtására használt, földgáz- vagy PB-gázüzemű szikragyújtású motorok gáznemű és szilárd károsanyag-kibocsátás elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 2005. szeptember 28-i 2005/55/EK európai parlament és tanácsi irányelvvel² összhangban már típusjóváhagyásra került, a gyártók az eredeti motor gyártója által kiadott megfelelőségi igazolásra hivatkozhatnak, amennyiben az átalakítások nem változtatják meg a kipufogógáz-kibocsátási jellemzőket. Ennek megfelelően a gyártó ezen irányelvben szereplő fogalommeghatározását ki kell igazítani annak tisztázása céljából, hogy mi tartozik a „gyártási” tevékenység meghatározása alá.

¹ HL L 59., 1998.2.27., 1.o.

² HL L 275., 2005.10.20., 1.o.

Indokolás

A Malcolm Harbour által a 3. cikk (1) bekezdésének 13. pontjához benyújtott módosítással együttesen értelmezendő. A motorokat tengeri használatra átalakítását (marinizálást) végző gazdasági szereplők korábban a jogbiztonság némi hiányát érzékelték a motorok tanúsításával kapcsolatban. A gyártó fogalommeghatározásának ebben az irányelvben történő kiigazítása biztosítja, hogy a motor kibocsátási jellemzőit meg nem változtató marinizálással kapcsolatos

kétértelműség megszűnhet, és az e tevékenységet folytatók egyértelműen hivatkozhatnak az eredeti motor gyártója által kiadott megfelelési igazolás használatára.

Módosítás 4

Irányelvre irányuló javaslat 21 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(21) A kedvezési célú vízi járművekről szóló 94/25/EK irányelvet módosító 2003/44/EK irányelv 2. cikke értelmében benyújtott, a kedvezési célú vízi járművek motorja környezetvédelmi jellemzőinek továbbfejlesztési lehetőségeiről szóló jelentés értékelte a kedvezési célú vízi járművek motorjaira vonatkozó kipufogógáz-kibocsátási határértékek további csökkentésének lehetőségeit. E jelentés arra a következtetésre jutott, hogy helyénvaló a 2003/44/EK irányelvben foglaltaknál szigorúbb határértékek meghatározása. Ezeket a határértékeket a tisztább tengermotor-technológiák műszaki fejlődését tükröző, továbbá a kipufogógáz-kibocsátási határértékek világszintű harmonizálása irányába történő fejlődést lehetővé tevő szinten kell meghatározni. A CO-határértékeket azonban a más légszennyező anyagok jelentős csökkentésének lehetővé tétele, valamint a megfelelési költségek arányosságának fenntartása érdekében meg kell emelni.

Módosítás

(21) A kedvezési célú vízi járművekről szóló 94/25/EK irányelvet módosító 2003/44/EK irányelv 2. cikke értelmében benyújtott, a kedvezési célú vízi járművek motorja környezetvédelmi jellemzőinek továbbfejlesztési lehetőségeiről szóló jelentés értékelte a kedvezési célú vízi járművek motorjaira vonatkozó kipufogógáz-kibocsátási határértékek további csökkentésének lehetőségeit. E jelentés arra a következtetésre jutott, hogy helyénvaló a 2003/44/EK irányelvben foglaltaknál szigorúbb határértékek meghatározása. Ezeket a határértékeket a tisztább tengermotor-technológiák műszaki fejlődését tükröző, továbbá a kipufogógáz-kibocsátási határértékek világszintű harmonizálása irányába történő fejlődést lehetővé tevő szinten kell meghatározni. A CO-határértékeket azonban a más légszennyező anyagok jelentős csökkentésének lehetővé tétele, valamint a megfelelési költségek arányosságának fenntartása érdekében meg kell emelni. ***A javasolt CO-határértékek a legnagyobb mértékű általános kibocsátáscsökkentés elérésére alkalmas, a műszaki megvalósíthatóságot tükröző és a lehető leggyorsabban végrehajtható, ugyanakkor az e gazdasági ágazatot érő társadalmi-gazdasági hatásnak az elfogadható szinten való tartását biztosító stratégia részét képezik.***

Indokolás

A Bizottság széles körű konzultációt folytatott a javaslatában szereplő, a valamennyi főbb érdekelt fél által a szennyezés minimalizálására irányuló legjobb kompromisszumként elfogadott kipufogógáz-kibocsátási határértékek meghatározása előtt.

Módosítás 5

Irányelvre irányuló javaslat 22 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(22) Az üzemanyag- és teljesítménykategóriától függően a vonatkozó ISO szabványban leírt, tengerhajózási alkalmazású motorokra vonatkozó vizsgálati ciklusokat kell alkalmazni.

Módosítás

(22) Az üzemanyag- és teljesítménykategóriától függően a vonatkozó ISO szabványban leírt, tengerhajózási alkalmazású motorokra vonatkozó vizsgálati ciklusokat kell alkalmazni. ***A meghajtórendszer részét képező valamennyi belső égésű motorra vizsgálati ciklust kell kialakítani, beleértve a hibrid hajtású berendezéseket is.***

Indokolás

Ez a változtatás módosítja a jelentéstervezetben szereplő 4. módosítás szövegét, továbbá magában foglalja a jelentéstervezetben szereplő 3. módosítást is, amelyet az előadó ennek megfelelően vissza akar vonni, és a jelentéstervezetben megmaradó 10. módosítással együttesen értelmezve megfelelően tisztázza azt, hogy a sorozatgyártású hibrid berendezések ténylegesen ezen irányelv hatálya alá tartoznak.

Módosítás 6

Irányelvre irányuló javaslat 26 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(26) A szubszidiaritás elvével összhangban ezen irányelv rendelkezései nem érinthetik a tagállamoknak azt a jogát, hogy meghatározzák azokat a követelményeket, amelyeket bizonyos vizeken történő hajózást illetően szükségesnek tartanak a környezet védelme, a vízi utak védelme és biztonsága érdekében, feltéve hogy ezek a rendelkezések nem írják elő az ezen irányelvnek megfelelő vízi járművek módosítását.

Módosítás

(26) A szubszidiaritás elvével összhangban ezen irányelv rendelkezései nem érinthetik a tagállamoknak azt a jogát, hogy meghatározzák azokat a követelményeket, amelyeket bizonyos vizeken történő hajózást illetően szükségesnek tartanak a környezet védelme, a vízi utak védelme és biztonsága érdekében, feltéve, hogy ezek a rendelkezések nem írják elő az ezen irányelvnek megfelelő vízi járművek módosítását, továbbá indokoltak és arányosak az elérni kívánt célkitűzéssel. ***A Bizottságnak elő kell segítenie az ezen irányelv 5. cikkének alkalmazására vonatkozó bevált gyakorlatok tagállamok közötti cseréjét, és e célból megfelelő rendszert kell kialakítania.***

Indokolás

Az előadó úgy véli, hogy az 5. cikk alkalmazására vonatkozó bevált gyakorlatokkal kapcsolatos eszmecsere a tagállamok között – amelyet a Bizottságnak támogatnia kell – elősegítené az intézkedések arányosságát.

Módosítás 7

Irányelvre irányuló javaslat 26 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(26a) A vízi járművekre vonatkozó engedélyek vagy műszaki ellenőrzések tekintetében nincs harmonizáció és nincsenek egyenlő feltételek, és ezért mezőgazdasági gázolajok használata révén az adókijátszás tovább folytatódhat. A Bizottságnak ezért fontolóra kellene vennie, hogy a műszaki ellenőrzések rendszeresítése, valamint adókijátszás a mezőgazdasági gázolajok használatának visszaszorítása révén történő megakadályozása érdekében javaslatot nyújtson be a vízi járművekre vonatkozó engedélyek uniós szintű harmonizálásáról.

Módosítás 8

Irányelvre irányuló javaslat 28 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(28) Alapvető fontosságú világossá tenni a gyártók és a felhasználók számára, hogy a CE-jelölésnek a terméken való elhelyezésével a gyártó kijelenti, hogy a termék megfelel az összes alkalmazandó követelménynek, és ezért a gyártó teljes felelősséget vállal.

(28) Alapvető fontosságú világossá tenni a gyártók és a felhasználók számára, hogy a CE-jelölésnek a terméken való elhelyezésével a gyártó kijelenti, hogy a termék megfelel az összes alkalmazandó követelménynek, és ezért a gyártó teljes felelősséget vállal. ***A nemzeti piacfelügyeleti hatóságoknak rendszeres megfelelőségi felülvizsgálatot kell végezniük.***

Módosítás 9

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

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(31a) Annak érdekében, hogy a vízi járművek elfogadható működési környezetéről egyértelmű információt lehessen adni, a vízijármű-kialakítási kategóriák címeit, amelyek esetlegesen félrevezetők voltak a felhasználók számára, mostantól a hajózáshoz nélkülözhetetlen környezeti viszonyokhoz, nevezetesen a szélerőhöz és a hullámmagassághoz kell igazítani a hajózás területének és típusának jelölése helyett.

Indokolás

A vízijármű-kialakítási kategóriákra vonatkozó preambulumbekzdés tisztázza a kérdést.

Módosítás 10

**Irányelvre irányuló javaslat
31 b preambulumbekzdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(31b) Az A kategóriában említett környezeti viszonyokkal hosszabb utazásokon, például óceánok átszelésekor, vagy több száz tengeri mérföldön széltől és hullámoktól védetlen part menti vizeken lehet találkozni. A B kategóriában említett viszonyokkal megfelelő hosszúságú nyílt tengeri utakon, vagy olyan partszakaszokon lehet találkozni, amelyek nem mindig állhat azonnal rendelkezésre védelem. Ilyen viszonyok tapasztalhatók olyan beltengereken is, amelyek mérete elegendő ahhoz, hogy a hullámmagasság létrejöhessen. A C kategóriában említett viszonyokkal belvizeken, folyótorkolatokban és mérsékelt időjárási viszonyok között part menti vizeken lehet találkozni. A D kategóriában említett viszonyokkal védett belvizeken, és jó időben part menti vizeken lehet találkozni.

Indokolás

Ez a módosítás a jelentéstervezetben kiigazított (újonnan javasolt) vízijármű-kialakítási kategóriák részletes magyarázata.

Módosítás 11

Irányelvre irányuló javaslat 39 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(39) A műszaki ismeretek fejlődésének és az új tudományos bizonyítékok figyelembe vétele érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni, hogy az I. melléklet B része 2. pontjának és C része 1. pontjának módosítása – a kipufogógáz- és zajkibocsátási határértékek, valamint a Froude-számra és a teljesítmény/víz kiszorítás arányára vonatkozó értékek közvetlen vagy közvetett módosítását kivéve –, valamint az V., VII. és IX. melléklet módosítása tekintetében az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkével összhangban jogi aktusokat fogadjon el. Különösen fontos, hogy a Bizottság *az* előkészítő munkálatok során *megfelelő konzultációkat folytasson*, többek között szakértői szinten.

Módosítás

(39) A műszaki ismeretek fejlődésének és az új tudományos bizonyítékok figyelembe vétele érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni, hogy az I. melléklet B része 2. pontjának, **különösen a hibrid motorokra vonatkozó vizsgálati ciklusok kialakítása és a bioüzemanyagokkal kevert vizsgálati üzemanyagoknak a vizsgálati üzemanyagok táblázatába való – az ilyen vizsgálati üzemanyagok nemzetközi elfogadását követő – felvétele érdekében, és I. melléklete** C része 1. pontjának módosítása – a kipufogógáz- és zajkibocsátási határértékek, valamint a Froude-számra és a teljesítmény/víz kiszorítás arányára vonatkozó értékek közvetlen vagy közvetett módosítását kivéve –, valamint az V., VII. és IX. melléklet módosítása tekintetében az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkével összhangban jogi aktusokat fogadjon el. Különösen fontos, hogy a Bizottság előkészítő munkája során – többek között szakértői szinten is – *megfelelő konzultációkat folytasson*.

Indokolás

Ez a módosítás a jelentéstervezetben szereplő, visszavonásra kerülő 6. módosítás technikai kiigazítása. A módosítás még mindig tükrözi az új bioüzemanyag-keverékekből és a hibrid rendszerek bevezetéséből eredő szükséges változásokat.

Módosítás 12

Irányelvre irányuló javaslat 44 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(44) A tagállamoknak meg kell állapítaniuk az ezen irányelv megsértésekor alkalmazandó szankciók szabályait, és gondoskodniuk kell ezek végrehajtásáról. E szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük.

Módosítás

(44) A tagállamoknak meg kell állapítaniuk az ezen irányelv megsértésekor alkalmazandó szankciók szabályait, és gondoskodniuk kell ezek **kifejezetten erre a célra kinevezett szolgálatok vagy az illetékes nemzeti hatóságok általi** végrehajtásáról. E szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük, **és azokat indokolatlan késedelem nélkül alkalmazni kell.**

Módosítás 13

Irányelvre irányuló javaslat 2 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) **Azok a vízi járművek, amelyek** egyidejűleg charter-, illetve oktatóhajóként is **felhasználhatók**, szintén az irányelv hatálya alá tartoznak, **ha sport- és szabadidőcéllal kerültek forgalomba az Unióban.**

Módosítás

(3) Az egyidejűleg charter-, illetve oktatóhajóként is **felhasznált vízi járművek** szintén az irányelv hatálya alá tartoznak.

Indokolás

A kedvtelési célú vízi járművekről szóló irányelvvel kapcsolatos 2008. évi iránymutatások szerint a bérelt kedvtelési célú vízi járművek az irányelv hatálya alá tartoznak, ahogyan az oktatóhajóként felhasznált kedvtelési célú vízi járművek is. Ez a pontosítás közös értelmezést biztosít a különböző tagállamok szintjén, ami különösen fontos az IMO MARPOL-egyezményének alkalmazása szempontjából.

Módosítás 14

Irányelvre irányuló javaslat 3 cikk – 2 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

2. „kedvtelési célú vízi jármű:” bármely olyan sport- és szabadidős célokat szolgáló vízi jármű, függetlenül meghajtási módjától, amelynek a megfelelő harmonizált szabványok szerint mért

Módosítás

A módosítás a magyar nyelvű változatot nem érinti.

hajótesthossza 2,5 m és 24 m között van;

Indokolás

Ez a módosítás a jelentéstervezetben szereplő 8. módosítást igazítja ki, a kedvtelési célú vízi jármű foglalom meghatározásának a nemzetközi szabványokhoz történő hozzáigazításával. Ez a kedvtelési célú vízi jármű foglalom meghatározását ebben a tekintetben összehangolja a jelentéstervezetben szereplő, a motoros vízi sporteszközökre vonatkozó foglalom meghatározással is. Az irányelvre irányuló javaslatban nem szerepel a „hajó” meghatározása. A jelentéstervezetben szereplő 8. módosítás ennek megfelelően visszavonásra kerül.

Módosítás 15

Irányelvre irányuló javaslat

3 cikk – 3 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

3. „motoros vízi sporteszköz:” olyan **sport-és szabadidős célokat szolgáló** vízi jármű, amelynek hossza nem éri el a 4 m-t, elsődleges meghajtását vízsugárszivattyúval ellátott belső égésű motor biztosítja, és amelynek rendeltetésszerű működtetését a hajótesten – és nem annak belsejében – ülő, álló vagy térdelő személy vagy személyek végzik;

Módosítás

3. „motoros vízi sporteszköz:” olyan vízi jármű, amelynek hossza nem éri el a 4 m-t, elsődleges meghajtását vízsugárszivattyúval ellátott belső égésű motor biztosítja, és amelynek rendeltetésszerű működtetését a hajótesten – és nem annak belsejében – ülő, álló vagy térdelő személy vagy személyek végzik;

Indokolás

Ez a módosítás a javaslatban szereplő foglalom meghatározást a 2003/44/EK irányelvben szereplő, a vonatkozó ISO szabványt magában foglaló nemzetközi foglalom meghatározással váltja fel.

Módosítás 16

Irányelvre irányuló javaslat

3 cikk – 5 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

5. „hajtómotor:” bármely szikragyújtásos vagy kompressziós gyújtású, meghajtási célra használt belső égésű motor;

Módosítás

5. „hajtómotor:” bármely szikragyújtásos vagy kompressziós gyújtású, **közvetlenül vagy közvetve** meghajtási célra használt belső égésű motor;

Indokolás

Ez a módosítás azt biztosítja, hogy valamennyi fajta hibridhajtásnak meg kelljen felelnie az I.

melléklet B része szerinti kipufogógáz-kibocsátási követelményeknek.

Módosítás 17

Irányelvre irányuló javaslat

3 cikk – 7 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

7. „jelentős jármű-átalakítás:” a vízi jármű olyan jellegű átalakítása, amely megváltoztatja a vízi jármű meghajtási módját, a motor jelentős átalakításával jár, vagy olyan mértékben változtat a vízi járművön, hogy az **új vízi járműnek minősül**;

Módosítás

7. „jelentős jármű-átalakítás:” a vízi jármű olyan jellegű átalakítása, amely megváltoztatja a vízi jármű meghajtási módját, a motor jelentős átalakításával jár, vagy olyan mértékben változtat a vízi járművön, hogy az **az ezen irányelvben megállapított, vonatkozó alapvető biztonsági és környezetvédelmi követelményeket érinti**;

Indokolás

A „jelentős jármű-átalakítás” esetében üdvös volna a pontosabb meghatározás, mivel az eredeti szöveg többféle értelmezésre ad lehetőséget. Az irányelv meghatározza „a motor jelentős átalakítását”, ez a megfogalmazás pedig elég kiegyensúlyozott annak elkerüléséhez, hogy a motor tulajdonságainak minden módosítása véletlenül jelentős mértékű átalakításnak minősüljön.

Módosítás 18

Irányelvre irányuló javaslat

3 cikk – 13 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

13. „gyártó:” az a természetes vagy jogi személy, aki terméket gyárt, illetve aki az adott terméket tervezteteti vagy legyártatja, és a saját neve vagy kereskedelmi védjegye alatt forgalomba hozza;

Módosítás

13. „gyártó:” az a természetes vagy jogi személy, aki terméket gyárt, illetve aki az adott terméket tervezteteti vagy legyártatja, és a saját neve vagy kereskedelmi védjegye alatt forgalomba hozza; **ez magában foglal minden olyan természetes vagy jogi személyt, aki tengeri használatra alakít át olyan motorokat, amelyeknél az eredeti motor már típusjövahagyásra került a 97/68/EK irányelvvel vagy a 2005/55/EK irányelvvel összhangban, az eredeti kipufogógáz-kibocsátási jellemzők megváltoztatása nélkül**;

Indokolás

Ez a módosítás az azon gyártók által érzékelhető jelenlegi kétértelműséggel foglalkozik, akik motorokat alakítanak át tengeri használatra a motor kibocsátási jellemzőinek megváltoztatása nélkül, biztosítva, hogy mostantól egyértelműen használhassák az eredeti motor gyártója által kiadott megfeleléségi igazolást.

Módosítás 19

Irányelvre irányuló javaslat

5 cikk

A Bizottság által javasolt szöveg

Az irányelv nem érinti a tagállamok jogosultságát arra, hogy bizonyos vizeken történő hajózást illetően rendelkezéseket hozzanak a környezetvédelem, továbbá a vízi utak védelme és biztonsága érdekében, feltéve hogy e rendelkezések nem teszik szükségessé az irányelvnek megfelelő vízi járművek módosítását.

Módosítás

Az irányelv nem érinti a tagállamok jogosultságát arra, hogy bizonyos vizeken történő hajózást illetően rendelkezéseket hozzanak a környezetvédelem, **többek között zajártalommal szembeni védelme**, továbbá a vízi utak védelme és biztonsága érdekében, feltéve, hogy e rendelkezések nem teszik szükségessé az irányelvnek megfelelő vízi járművek módosítását, **továbbá indokoltak és arányosak. A Bizottság elősegíti a bevált gyakorlatok tagállamok közötti cseréjét, és e célból megfelelő rendszert alakít ki.**

Indokolás

Az előadó úgy véli, hogy az 5. cikk alkalmazására vonatkozó bevált gyakorlatokkal kapcsolatos eszmecsere a tagállamok között – amelyet a Bizottságnak támogatnia kell – elősegítené az intézkedések arányosságát.

Módosítás 20

Irányelvre irányuló javaslat

6 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) A tagállamok nem akadályozhatják **a következők** forgalomba hozatalát vagy üzembe helyezését:

a) az ezen irányelvnek megfelelő hajtómotorok, függetlenül attól, hogy azokat vízi járműbe építették-e be vagy

Módosítás

(4) A tagállamok nem akadályozhatják **olyan hajtómotorok** forgalomba hozatalát vagy üzembe helyezését, **amelyek ezen irányelv rendelkezéseinek megfelelnek, függetlenül attól, hogy azok be vannak-e szerelve vízi járműbe.**

sem;

b) a 97/68/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv²³ szerinti típusjövahagyással rendelkező azon motorok, amelyek megfelelnek az említett irányelv I. melléklete 4.1.2. pontjában meghatározott, nem belvízi hajók, mozdonyok és vasúti motorkocsik meghajtására használt kompressziós gyújtású motorokra vonatkozó IIIA., IIIB. vagy IV. szintű kibocsátási határértékeknek;

c) a 2005/55/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv²⁴ szerinti típusjövahagyással rendelkező motorok, amennyiben a gyártó a IV. melléklet 9. pontja szerint nyilatkozik arról, hogy a motor megfelel ezen irányelv kipufogógáz-kibocsátásra vonatkozó követelményeinek, ha a gyártó útmutatásának megfelelően vízi járműbe szerelik.

Indokolás

Ez a módosítás a Bizottság javaslatában szereplő formázási hibát javít és biztosítja a kedvtelési célú vízi járművekről szóló jelenlegi 1994/25. sz. irányelvben szereplő rendelkezés hatékony és egyértelmű átvételét. Az a) pont tartalma tulajdonképpen nem került törlésre, hanem a Malcolm Harbour által a 6. cikk (4) bekezdésének bevezető részéhez fűzött módosítás részét képezi. A b) pont tartalma tulajdonképpen nem került törlésre, hanem a Malcolm Harbour által benyújtott, a 6. cikk (4a) (új) bekezdésének a) pontjára vonatkozó módosítás részét képezi. A c) pont első részének tartalma tulajdonképpen nem került törlésre, hanem a Malcolm Harbour által benyújtott, a 6. cikk (4a) (új) bekezdésének b) pontjára vonatkozó módosítás részét képezi. A formázási hiba, az „amennyiben a gyártó ... nyilatkozik” rész átkerült a második albekezdésbe, hiszen az eredeti szándék szerint mindkét pontra alkalmazandó.

Módosítás 21

Irányelvre irányuló javaslat 6 cikk – 4 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4a) A (4) bekezdés alkalmazandó a következőkre is:

a) a 97/68/EK irányelv szerinti típusjövahagyással rendelkező azon motorok, amelyek megfelelnek az említett

irányelv I. melléklete 4.1.2. pontjában meghatározott, nem belvízi hajók, mozdonyok és vasúti motorkocsik meghajtására használt kompressziós gyújtású motorokra vonatkozó IIIA., IIIB. vagy IV. szintű kibocsátási határértékeknek; valamint

b) a 2005/55/EK irányelv szerinti típusjóváhagyással rendelkező motorok, amennyiben a gyártó a IV. melléklet 9. pontja szerint nyilatkozik arról, hogy a motor megfelel ezen irányelv kipufogógáz-kibocsátásra vonatkozó követelményeinek, ha a gyártó útmutatásának megfelelően vízi járműbe szerelik.

Indokolás

Ez a módosítás a Bizottság javaslatában szereplő formázási hibát javít és biztosítja a kedvtelési célú vízi járművekről szóló jelenlegi 1994/25. sz. irányelvben szereplő rendelkezés hatékony és a Bizottság javaslatában szereplőnél egyértelműbb átvételét.

Módosítás 22

Irányelvre irányuló javaslat

7 cikk – 7 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(7) A gyártók gondoskodnak arról, hogy a termékhez mellékeljék a használati utasítást és a biztonsági tájékoztatót a fogyasztók és más végfelhasználók által könnyen érthető nyelven vagy nyelveken az érintett tagállam **döntésének megfelelően.**

Módosítás

(7) A gyártók gondoskodnak arról, hogy a termékhez mellékeljék a használati utasítást és a biztonsági tájékoztatót a fogyasztók és más végfelhasználók által **a termék forgalomba hozatalának országában** könnyen érthető nyelven vagy nyelveken. **Ezt a nyelvet** az érintett tagállam **határozza meg.**

Módosítás 23

Irányelvre irányuló javaslat

12 cikk – cím

A Bizottság által javasolt szöveg

A magánimportőrök kötelezettségei

Módosítás

A magánimportőrök **építés utáni értékelés esetén fennálló** kötelezettségei

Indokolás

A 12. cikk eredeti címe félrevezető lehet, mivel nem egyértelmű az, hogy mindhárom bekezdés az építés utáni értékeléssel kapcsolatos. Ha a cím ezt nem határozza meg, akkor a cikk valamennyi magáncélú behozatalra vonatkozna, függetlenül attól, hogy az importőr építés utáni értékelést igénylő hajót hoz-e be, vagy olyat, amely már rendelkezik CE-jelöléssel.

Módosítás 24

Irányelvre irányuló javaslat

15 cikk

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

15. cikk

törölve

A harmonizált szabványokkal szembeni formai kifogás

(1) Amennyiben egy tagállam vagy a Bizottság úgy ítéli meg, hogy egy harmonizált szabvány nem felel meg teljesen azoknak a jogszabályi követelményeknek, amelyekre az vonatkozik, és amelyek a 4. cikk (1) bekezdésében és az I. mellékletben vannak meghatározva, a Bizottság és az érintett tagállam a 98/34/EK irányelv 5. cikke alapján létrehozott állandó bizottság elé terjeszti az ügyet, indoklással ellátva azt. A bizottság, miután konzultált a megfelelő európai szabványügyi testületekkel, haladéktalanul véleményt nyilvánít.

(2) A bizottság véleménye alapján a Bizottság dönt arról, hogy közlést tesz, nem teszi közzé, korlátozásokkal teszi közzé, fenntartja, korlátozásokkal fenntartja vagy visszavonja a szóban forgó harmonizált szabványra való hivatkozásokat az Európai Unió Hivatalos Lapjában.

(3) A Bizottság tájékoztatja az érintett európai szabványügyi szervezetet, és szükség esetén a szóban forgó harmonizált szabványok felülvizsgálatát kéri.

Indokolás

Folyamatban van az uniós szabványosítási rendszer átfogó jogalkotási felülvizsgálata

(2011/0151(COD)), amely kiterjed a szabványokkal kapcsolatos kifogásokra vonatkozó általános rendelkezésekre is, ami magyarázatot arra, hogy miért kell törölni ezt a cikket ebben az ágazati irányelvre irányuló javaslatban. A (6) preambulumbekzdésre vonatkozó megfelelő módosítás utal a szabványosítási rendeletre

Módosítás 25

Irányelvre irányuló javaslat 18 cikk – 1 bekezdés – d pont

A Bizottság által javasolt szöveg

d) beépített motorok és beépített kipufogórendszer nélküli farmotorok, amelyek úgy minősülnek, hogy eleget tesznek az I. melléklet B. és C. részében foglalt alapvető követelményeknek.

Módosítás

d) beépített motorok és beépített kipufogórendszer nélküli farmotorok, amelyek úgy minősülnek, hogy eleget tesznek az I. melléklet B. részében foglalt alapvető követelményeknek.

Indokolás

A C. melléklet a zajkibocsátási határértékekre vonatkozik, ezt a részt nem érinti. A beépített motorokra és a beépített kipufogórendszer nélküli farmotorokra vonatkozóan a CE-jelölés kizárólag a kipufogógáz-kibocsátásokra terjed ki, a zajkibocsátásra nem, mivel az ilyen jellegű motorok zajvizsgálatát a hajóépítő végzi (és neki is kell elvégeznie), miután a motort felszerelte a hajótestre.

Módosítás 26

Irányelvre irányuló javaslat 21 cikk – 1 bekezdés – b pont – ii alpont – 1 francia bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

– az I. melléklet A. részének 3.2. és 3.3. pontjára vonatkozó harmonizált szabványok betartása esetén: **modul (belső gyártásellenőrzés és felügyelt termékvizsgálat)**, B. modul (EU-típusvizsgálat) a C., D., E. vagy F. modullal együttesen alkalmazva, G. modul (az egyedi termékellenőrzésen alapuló megfelelés) vagy H. modul (a teljes minőségbiztosításon alapuló megfelelés);

Módosítás

– az I. melléklet A. részének 3.2. és 3.3. pontjára vonatkozó harmonizált szabványok betartása esetén: B. modul (EU-típusvizsgálat) a C., D., E. vagy F. modullal együttesen alkalmazva, G. modul (az egyedi termékellenőrzésen alapuló megfelelés); vagy H. modul (a teljes minőségbiztosításon alapuló megfelelés);

Indokolás

Ez a módosítás 1994 óta hatályban lévő szabályokat állít vissza az irányelv szövegébe. Egy 12 méternél hosszabb, C kategóriájú vízi jármű nem futhat ki a tengerre anélkül, hogy a egy bejelentett szervezet ne ellenőrizné a kialakítását. A módosítás által javasolt vizsgálat

megismételteti a stabilitás és a felhajtóerő vizsgálatát, de megfelelő további vizsgálatot foglal magában.

Módosítás 27

Irányelvre irányuló javaslat 25 cikk – 1 bekezdés – 2 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A B. modulban említett gyártási típusok a termék több változatára is kiterjedhetnek, feltéve, hogy ***a változatok közötti eltérések nincsenek hatással a termék biztonsági szintjére, valamint annak teljesítményére vonatkozó egyéb követelményekre.***

Módosítás

A B. modulban említett gyártási típusok a termék több változatára is kiterjedhetnek, feltéve, hogy:

a) a változatok közötti eltérések nincsenek hatással a termék biztonsági szintjére, valamint annak teljesítményére vonatkozó egyéb követelményekre; valamint

b) a termék változatait a vonatkozó EU-típusvizsgálati tanúsítvány megemlíti, szükség esetén az eredeti tanúsítvány módosításai révén.

Indokolás

Előfordulhat, hogy a termékeket az EU-típusvizsgálati tanúsítványban feltüntetettől eltérő típusmegnevezéssel hozzák forgalomba. Ez zavart okoz azzal kapcsolatban, hogy a termék a tanúsítvány hatálya alá tartozik-e vagy sem. A módosítás megszünteti ezt a joghézagot.

Módosítás 28

Irányelvre irányuló javaslat 33 cikk

A Bizottság által javasolt szöveg

33. cikk

A harmonizált szabványokkal szembeni formai kifogás

Amennyiben valamelyik tagállamnak vagy a Bizottságnak formai kifogása van a 32. cikkben említett harmonizált szabványokkal szemben, a 15. cikk rendelkezéseit kell alkalmazni.

Módosítás

törölve

Indokolás

Folyamatban van az uniós szabványosítási rendszer átfogó jogalkotási felülvizsgálata (2011/0151(COD)), amely kiterjed a szabványokkal kapcsolatos kifogásokra vonatkozó általános rendelkezésekre is, ami magyarázatot arra, hogy miért kell törölni ezt a cikket ebben az ágazati irányelvre irányuló javaslatban. A (6) preambulumbekzdésre vonatkozó megfelelő módosítás utal a szabványosítási rendeletre

Módosítás 29

Irányelvre irányuló javaslat 49 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Az a) pontban említett módosítások kiterjedhetnek a referencia-üzemanyagokat, valamint a kipufogógáz- és zajkibocsátási vizsgálatokra vonatkozó követelményeket és a tartóssági kritériumokat érintő módosításokra is.

Módosítás

Az a) pontban említett módosítások kiterjedhetnek a referencia-üzemanyagokat, valamint a kipufogógáz- és zajkibocsátási vizsgálatokra vonatkozó követelményeket és a tartóssági kritériumokat érintő módosításokra is.
Ezek a módosítások magukban foglalhatják különösen a hibrid motorokra vonatkozó vizsgálati ciklusok kialakítását és a bioüzemanyagokkal kevert vizsgálati üzemanyagoknak a vizsgálati üzemanyagok I. melléklet B része 2. pontjában említett táblázatába való felvételét, amennyiben az ilyen vizsgálati üzemanyagok nemzetközileg elfogadott szabványok formájában jóváhagyásra kerültek.

Indokolás

Ez a módosítás felváltja a jelentéstervezetben szereplő 17. és 18. módosítást, amelyek visszavonásra kerülnek, és tisztázza a Bizottság által kapott felhatalmazás hatáskörét.

Módosítás 30

Irányelvre irányuló javaslat 50 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) A 49. cikkben említett felhatalmazás a 60. cikkben meghatározott időponttól számított **határozatlan időre** szól.

Módosítás

(2) A 49. cikkben említett felhatalmazás a 60. cikkben meghatározott időponttól számított **hét évre** szól. ***A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal a hétéves időtartam vége előtt jelentést készít a felhatalmazásról. Amennyiben az Európai***

Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal az egyes időtartamok vége előtt, akkor a felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra.

Módosítás 31

Irányelvre irányuló javaslat 53 cikk – 2 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

*Legkésőbb ... *-ig és figyelemmel minden jelentősebb piaci kezdeményezésre, a Bizottság jelentést terjeszt az Európai Parlament és a Tanács elé a kedvtelési célú vízi járműveket meghajtó motorok kibocsátásai további csökkentésének műszaki lehetőségeiről, figyelemmel a műszaki megoldások költséghatékonyságára, valamint arra, hogy szükség van az ágazatra vonatkozó, globálisan harmonizált értékek elfogadására. A jelentést – adott esetben – erre vonatkozó jogalkotási javaslat kíséri.*

**HL: kérjük, illessze be az 57. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett naptól számított öt évvel későbbi időpontot.*

Indokolás

Ez a módosítás a jövőbeni kibocsátási szintek (a 3. szint) bevezetésének megfontolását javasolja. Az első záradék megfogalmazása rugalmas megközelítést biztosít a Bizottság számára annak biztosításához, hogy már a korai szakaszban részt vehessen az USA Környezetvédelmi Ügynökségének a kedvtelési célú vízi járműveket hajtó szikragyújtásos (benzinüzemű) és kompressziós gyújtású (dízeliüzemű) motorokra vonatkozó új szabályokkal kapcsolatos bármely kezdeményezésében.

Módosítás 32

Irányelvre irányuló javaslat 53 a cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

53a. cikk

Felülvizsgálat

... *-ig a Bizottság jelentést terjeszt az Európai Parlament és a Tanács elé az I. mellékletben felsorolt, a szélerősséggel és a hullámmagassággal szembeni ellenálláson alapuló vízijármű-kialakítási kategóriák hatásáról, figyelembe véve a nemzetközi szabványosításban bekövetkező fejleményeket. A fogyasztók gyakorlati alkalmazással kapcsolatos jobb tájékoztatása érdekében a jelentés magában foglalja annak értékelését, hogy szükséges-e a vízijármű-kialakítási kategóriákat további előírásokkal és alkategóriákkal kiegészíteni. A jelentés továbbá magában foglalja a hajógyártó iparra gyakorolt hatás értékelését is. Adott esetben a jelentést jogalkotási javaslat kíséri.

***HL: Kérjük, illessze be a dátumot: az 57. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett időpont után két évvel.**

Indokolás

Az előadó által a jelentéstervezetben javasolt, felülvizsgált vízijármű-kialakítási kategóriák alternatívájaként és a jelentéstervezet módosításaiban szereplő kiigazításoknak megfelelően ez a módosítás a Bizottságra bízta az érintett felekkel ebben a tárgyban folytatott mélyreható konzultáció elvégzését, valamint ésszerű időkereten belül erről jelentést kér. Az IMCO bizottság koordinátorai megállapodtak abban, hogy megbízást adnak a felülvizsgált vízijármű-kialakítási kategóriák viszonylagos előnyeinek értékeléséről szóló tájékoztató dokumentum elkészítésére, hogy az IMCO bizottság tagjai a szavazáskor megfelelő információk alapján tudjanak dönteni a két választási lehetőség között.

Módosítás 33

**Irányelvre irányuló javaslat
58 cikk – 1 bekezdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1) A tagállamok nem akadályozhatják az

(1) A tagállamok nem akadályozhatják az

olyan, a 94/25/EK irányelv hatálya alá tartozó termékek forgalmazását vagy üzembe helyezését, amelyek megfelelnek az említett irányelvnek, és **amelyeket [éééé/hh/nn] (egy évvel az 57. cikk második albekezdésében említett időpont után)** előtt hoztak forgalomba vagy helyeztek üzembe.

olyan, a 94/25/EK irányelv hatálya alá tartozó termékek forgalmazását vagy üzembe helyezését, amelyek megfelelnek az említett irányelvnek, és **amelyeket ...*** előtt hoztak forgalomba vagy helyeztek üzembe.

***HL: kérjük, illessze be az 57. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett, vagy – amennyiben az későbbre esne – a 2014. december 31-i dátumot.**

Indokolás

Ez a módosítás javít egy olyan hibát, amely a jelentéstervezetben szereplő 20. módosításban található, miközben a szándék ugyanaz marad: Az 58. cikk (2) bekezdésében megállapított különös rendelkezés hatálya alá tartozó szikragyújtásos benzinmotorok kivételével a más típusú motorokat gyártó motorgyártók 2014 végétől eleget fognak tudni tenni az irányelvnek, ezért a módosítás azt javasolja, hogy ez kerüljön tisztázásra az irányelvben.

Módosítás 34

Irányelvre irányuló javaslat

I melléklet – A rész – 1 pont – táblázat – 1 oszlop

<i>A Bizottság által javasolt szöveg</i>	<i>Módosítás</i>
Kategória	Kategória
A – „óceáni”	A
B – „nyílt tengeri utakra”	B
C – „tengeri part menti vizekre”	C
D – „védett vizekre”	D

Indokolás

Az alábbiakban szereplő, módosított kategóriákkal együttesen értelmezendő. Ez a módosítás mind a szélerősség, mind pedig a hullámmagasság tekintetében (a szabványban szereplőkhöz igazodó) felső határértékeket ír elő az A kategória számára. Az A kategória kizárja a „rendkívüli viszonyokat”, azonban kizárólag az Európai Bizottság alkalmazási útmutatója tartalmaz példákat arra vonatkozóan, hogy mi minősül rendkívüli viszonyoknak. A legfeljebb 24 méter hosszúságú, kedvtelési célú vízi jármű nem képes ellenállni az e módosításban említettnél rosszabb viszonyoknak.

Módosítás 35

Irányelvre irányuló javaslat
I melléklet – A rész – 1 pont – A pont

A Bizottság által javasolt szöveg

A. **ÓCEÁNI: olyan hosszabb utazásokra szánt vízi járművek, amelyek során** (a Beaufort-skála szerinti) 8-asnál nagyobb fokozatú **szélerősségek** és 4 m feletti mértékadó **hullámmagasságok fordulhatnak elő, amelyeknek** – rendkívüli viszonyok **kivételével** – **ezek a vízi járművek képesek saját erőből ellenállni.**

Módosítás

A. **Az A kategóriába sorolt kedvtelési célú vízi járműveket** (a Beaufort-skála szerinti) 8-asnál nagyobb fokozatú **szélerősségekre** és 4 m feletti mértékadó **hullámmagasságokra tervezik, de a** rendkívüli viszonyok, **például erős vihar, orkánszerű vihar, orkán, tornádó és rendkívüli tengeri körülmények vagy óriáshullámok kizárásával.**

Indokolás

Az érintett felekkel folytatott további konzultációt követően ez az új fogalommeghatározás megtartja a meglévő A kialakítási kategóriát, de elhagyja a hajózás területét és jellegét („óceáni”), mivel a felhasználó által figyelembe veendő viszonyok a szélerősség és a hullámmagasság. A szélerősség és a mértékadó hullámmagasság tekintetében megtartja a jelenlegi határértékeket, de jobbiztonságot ad a rendkívüli viszonyok meghatározásával. A jelentéstervezetben szereplő 22., 23. és 24. módosítás következőképpen visszavonásra kerül.

Módosítás 36

Irányelvre irányuló javaslat
I melléklet – A rész – 1 pont – B pont

A Bizottság által javasolt szöveg

B. **NYÍLT TENGERI UTAKRA: olyan utazásokra szánt vízi járművek, amelyek során** max. 8-as fokozatú **szélerősség** és max. 4 m-es jellemző **hullámmagasságok fordulnak elő.**

Módosítás

B. **A B kategóriába sorolt kedvtelési célú vízi járműveket** max. 8-as fokozatú **szélerőssége**re és max. 4 m-es jellemző **hullámmagasságokra tervezik.**

Indokolás

Az érintett felekkel folytatott további konzultációt követően ez az új fogalommeghatározás megtartja a meglévő B kialakítási kategóriát, de elhagyja a hajózás területét és jellegét („nyílt tengeri utak”), mivel a felhasználó által figyelembe veendő viszonyok a szélerősség és a hullámmagasság. A jelentéstervezetben szereplő 25. módosítás következőképpen visszavonásra kerül.

Módosítás 37

Irányelvre irányuló javaslat
I melléklet – A rész – 1 pont – C pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

C. PART MENTI VIZEKRE: part menti vizeken, nagy öblökben, folyótorkolatokban, tavakon és folyókon tett utazásokra szánt vízi járművek, amelyek során max. 6-os fokozatú szélerősség és max. 2 m-es jellemző hullámmagasságok fordulnak elő.

C. A C kategóriába sorolt vízi járműveket max. 6-os fokozatú szélerősségre és max. 2 m-es jellemző hullámmagasságokra tervezik.

Indokolás

Az érintett felekkel folytatott további konzultációt követően ez az új fogalommeghatározás megtartja a meglévő C kialakítási kategóriát, de elhagyja a hajózás területét és jellegét („part menti vizek”), mivel a felhasználó által figyelembe veendő viszonyok a szélerősség és a hullámmagasság. A jelentéstervezetben szereplő 26. módosítás következőképpen visszavonásra kerül.

Módosítás 38

**Irányelvre irányuló javaslat
I melléklet – A rész – 1 pont – D pont**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

D. VÉDETT VIZEKRE: Védett part menti vizeken, kisebb öblökben, kisebb tavakon, folyókon és csatornákon tett olyan utazásokra szánt vízi járművek, amelyek során max. 4-es fokozatú szélerősségek és max. 0,3 m-es mértékadó hullámmagasságok, és esetenként max. 0,5 m-es magasságú, például elhaladó hajók által keltett hullámok fordulhatnak elő.

D. A D kategóriába sorolt vízi járműveket max. 4-es fokozatú szélerősségre és max. 0,3 m-es jellemző hullámmagasságokra tervezik, esetenként max. 0,5 m-es magasságú hullámok figyelembevételével.

Indokolás

Az érintett felekkel folytatott további konzultációt követően ez az új fogalommeghatározás megtartja a meglévő D kialakítási kategóriát, de elhagyja a hajózás területét és jellegét („védett vizek”), mivel a felhasználó által figyelembe veendő viszonyok a szélerősség és a hullámmagasság. A jelentéstervezetben szereplő 27. módosítás következőképpen visszavonásra kerül.

Módosítás 39

**Irányelvre irányuló javaslat
I melléklet – A rész – 1 pont – 2 bekezdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Az egyes kategóriákba tartozó, **kedvtelési célú** vízi járműveket úgy kell tervezni és megépíteni, hogy ellenálljanak az e paramétereknek megfelelő igénybevételeknek a stabilitás, az úszóképesség és az I. mellékletben felsorolt egyéb alapvető követelmények tekintetében, és jól manőverezhetőek legyenek.

Az egyes kategóriákba tartozó vízi járműveket úgy kell tervezni és megépíteni, hogy ellenálljanak az e paramétereknek megfelelő igénybevételeknek a stabilitás, az úszóképesség és az I. mellékletben felsorolt egyéb alapvető követelmények tekintetében, és jól manőverezhetőek legyenek.

Indokolás

A „vízijármű-kialakítási kategóriáknak” a „motoros vízi sporteszközökre” is vonatkozniuk kell, nem csak a „kedvtelési célú vízi járművekre”: a vízi jármű fogalmának a 3. cikk 1. pontjában szereplő meghatározására hivatkozva ez bármely kedvtelési célú vízi járművet vagy motoros vízi sporteszközt magában foglal.

Módosítás 40

Irányelvre irányuló javaslat

I melléklet – A rész – 2 pont – 2.1 pont – 1 bekezdés – 30 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

30. a gyártó **ország,**

30. a gyártó **kódját kibocsátó hatóság országkódja,**

Indokolás

A nyomon követhetőség javítása érdekében ez a módosítás azt tisztázza, hogy a gyártó székhelyének a gyártó kódjával (MIC) együtt szerepelnie kell a 14 jegyű azonosító számban (lásd a 29. pontot). Az előadó ezzel az gépjárműipar rendszerére is gondolt, de ez ebben az esetben nem volna megfelelő, mivel a gyártó kódját és az üzem kódját is tartalmazó járműazonosító számhoz módosítani kellene a vízijármű-azonosítószámok bevett nemzetközi rendszerét.

Módosítás 41

Irányelvre irányuló javaslat

I melléklet – A rész – 2 pont – 2.2 pont – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Magánbehozatal esetén az a), d) és e) pontban említett elérhetőségeket és ajánlásokat azon bejelentett szervezet vonatkozásában is meg kell adni, amely a

törölve

megfelelőségértékelést végezte.

Indokolás

E követelmény szükségtelen, mivel a vízijármű-azonosítószám (CIN) már megmutatja a bejelentett szervezet azonosságát, így a nyomon követhetőség kérdése már megoldott, a bejelentett szervezet pedig minden esetben megőrzi a megfelelőséggel kapcsolatos jelentéseket.

Módosítás 42

Irányelvre irányuló javaslat

I melléklet – A rész – 2 pont – 2.2 a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

2.2a. Importőri tábla

Minden vízi járműn el kell helyezni egy, a hajótest-azonosítási számtól elkülönítetten rögzített táblát, amelyen az importőr neve, az importőr bejegyzett kereskedelmi neve vagy védjegye és teljes címe szerepel.

Indokolás

A 9. cikk (3) bekezdésében az importőr adataival kapcsolatos tájékoztatási követelményeknek a legegyszerűbben úgy lehet megfelelni, ha ezeket az információkat az „importőr tábláján” feltüntetik, ez a módosítás pedig azt részletezi ismét, hogy a táblán milyen adatoknak kell szerepelniük.

Módosítás 43

Irányelvre irányuló javaslat

I melléklet – A rész – 3 pont – 3.3 pont – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A vízi járműtest építésénél biztosítani kell, hogy a vízi jármű olyan vízkiszorítási jellemzőkkel rendelkezzen, amely megfelel 1.1. pont szerinti kategóriájának és a gyártó által a 3.6. pont szerint megadott maximális terhelésnek. A lakható, többtörzsű vízi járműveket úgy kell kialakítani, hogy **azok vagy ne legyenek hajlamosak a felfordulásra, vagy** elegendő vízkiszorítással rendelkezzenek ahhoz, hogy felfordulva is úszóképesek maradjanak.

A vízi járműtest építésénél biztosítani kell, hogy a vízi jármű olyan vízkiszorítási jellemzőkkel rendelkezzen, amely megfelel 1.1. pont szerinti kategóriájának és a gyártó által a 3.6. pont szerint megadott maximális terhelésnek. A **felfordulásra hajlamos**, lakható, többtörzsű vízi járműveket úgy kell kialakítani, hogy elegendő vízkiszorítással rendelkezzenek ahhoz, hogy felfordulva is úszóképesek maradjanak.

Indokolás

Ez a módosítás bevezeti a felfordulás veszélyének fogalmát, amely vízi járművenként nagymértékben változó.

Módosítás 44

Irányelvre irányuló javaslat

I melléklet – A rész – 3 pont – 3.7 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

Az A és B kategóriába tartozó összes vízi járművön, valamint a C és D kategóriájú, 6 m-nél hosszabb vízi járműveken egy vagy több tárolóhelyet kell biztosítani egy vagy több mentőtutaj számára, amely(ek) elég nagy(ok) ahhoz, hogy befogadják a vízi jármű által szállítható személyek gyártó által ajánlott számát. A mentőtutaj-tárolóhely(ek)nek bármikor hozzáférhetőnek kell lenni(ük).

Módosítás

Az A és B kategóriába tartozó összes **kedvtelési célú** vízi járművön, valamint a C és D kategóriájú, 6 m-nél hosszabb **kedvtelési célú** vízi járműveken egy vagy több tárolóhelyet kell biztosítani egy vagy több mentőtutaj számára, amely(ek) elég nagy(ok) ahhoz, hogy befogadják a vízi jármű által szállítható személyek gyártó által ajánlott számát. A mentőtutaj-tárolóhely(ek)nek bármikor hozzáférhetőnek kell lenni(ük).

Indokolás

Egyáltalán nem praktikus a motoros vízi sporteszközöket mentőtutajjal (mentőtutajokkal) vagy tárolóhellyel (tárolóhelyekkel) ellátni.

Módosítás 45

Irányelvre irányuló javaslat

I melléklet – A rész – 5 pont – 5.1 pont – 5.1.5 a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

5.1.5a. Kormányrúddal irányított külmotorok

A kormányrúddal irányított külmotorokat olyan vészhelyzeti megállító berendezéssel kell ellátni, amely összeköttetésben áll a kormányossal (vészhelyzeti megállító kapcsoló kötéssel).

Módosítás 46

Irányelvre irányuló javaslat

I melléklet – A rész – 5 pont – 5.2 pont – 5.2.2 pont – 1 a bekezdés (új)

A benzinüzemanyag-tartályok tereit szellőztetni kell.

Indokolás

Ez a módosítás a szállítás során esetlegesen bekövetkező hibák elkerülése érdekében részletezi a szellőztetés követelményeit. Visszaállítja az 1994/25/EK irányelv szerinti megfogalmazást, de a követelményeket kizárólag a benzinüzemanyag-tartályok tereire korlátozza, mivel dízelüzemanyag esetében nem áll fenn olyan biztonsági probléma, amely szükségessé tenné a szellőztetést.

Módosítás 47

Irányelvre irányuló javaslat

I melléklet – A rész – 5 pont – 5.3 pont – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Ügyelni kell arra, hogy az összes áramkör túláram- és rövidzárlat-védelemmel legyen ellátva az akkumulátorról táplált motorindító áramkörök kivételével.

Ügyelni kell arra, hogy az összes áramkör **megfelelő** túláram- és rövidzárlat-védelemmel legyen ellátva az akkumulátorról táplált motorindító áramkörök kivételével. **Áramköröket kell kialakítani és beépíteni az elektromos hajtás számára, a valamennyi többi áramkörrel való nem kívánt kölcsönhatások kialakulásának megakadályozása érdekében. A berendezésnek biztosítani kell, hogy a villamos energiát tároló eszközök ne haladják meg a gyártó által javasolt legmagasabb hőmérsékleti határértékeket.**

Indokolás

A hibrid meghajtású berendezések az esetlegesen katasztrofális eredményekkel túlmelegedő akkumulátorok és a nagy teljesítményű hibrid villamos motoroknak a hajók valamennyi villamos berendezését, így – amennyiben nincs megfelelően elszigetelve a többi áramkörtől – a motorvezérlést is üzemképtelenné tevő feszültségtűskéi tekintetében új kockázatokat hozhatnak magukkal. Ez a változás a magyar nyelvi változatot nem érinti.

Módosítás 48

Irányelvre irányuló javaslat

I melléklet – A rész – 5 pont – 5.3 pont – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Szellőzésről kell gondoskodni **az akkumulátorokból esetlegesen felszabaduló** gázok felhalmozódásának elkerülése érdekében. Az akkumulátorokat szilárdan kell rögzíteni, és védeni kell víz beáramlása ellen.

Szellőzésről kell gondoskodni **a robbanó** gázok felhalmozódásának elkerülése érdekében. Az akkumulátorokat szilárdan kell rögzíteni, és védeni kell víz beáramlása ellen.

Indokolás

Ez a módosítás kiigazítja a jelentéstervezetben szereplő 36. módosítást. A gázrobbanások jelentik a legfőbb veszélyt és kulcsfontosságú biztonsági kérdésnek minősülnek a hajókon. Ez a módosítás kibővíti e biztonsági intézkedés hatáskörét.

Módosítás 49

Irányelvre irányuló javaslat

I melléklet – A rész – 5 pont – 5.5 pont – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A fixen beépített gáz-rendszerrel rendelkező vízi járműveken külön helyiségben kell elhelyezni az összes gázpalackot. Ezt a helyiséget a lakótértől el kell különíteni, továbbá csak kívülről megközelíthető és kifelé szellőztethető lehet, hogy az esetlegesen kiszivárgó gáz hajón kívülre kerüljön.

A fixen beépített gáz-rendszerrel rendelkező vízi járműveken külön helyiségben kell elhelyezni az összes gázpalackot. Ezt a helyiséget a lakótértől el kell különíteni, továbbá csak kívülről megközelíthető és kifelé szellőztethető lehet, hogy az esetlegesen kiszivárgó gáz hajón kívülre kerüljön. **A fixen beépített gázrendszereket beépítés után ki kell próbálni.**

Indokolás

A módosítás egyértelművé teszi az 1994/25/EK irányelv I. melléklete A. részének 5.5. pontjában szereplő biztonsági követelményt, amelyet túl részletesnek találtak ahhoz, hogy alapvető követelmény legyen az új jogi keret elvei szerinti irányelvre irányuló javaslatban. A gázrendszer beépítést követő vizsgálatának kifejezetten előírt elemnek kell lennie, mivel a gázrendszer fontos biztonsági problémát jelent a hajókon. A módosítás azt biztosítja, hogy az egész gázrendszert vizsgálják, ne csupán az egyes berendezéseket.

Módosítás 50

Irányelvre irányuló javaslat

I melléklet – B rész – 2 pont – 2.3 pont – cím

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

2.3. Vizsgálati ciklusok és referenciaműanyagok

2.3. Vizsgálati ciklusok:

Indokolás

A referencia-műanyagokkal a 2.5. pont foglalkozik.

Módosítás 51

Irányelvre irányuló javaslat

I melléklet – C rész – 1 pont – 1 a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

1a. RÉSZLETES KÖVETELMÉNYEK

A vízi járművek zajkibocsátásának vizsgálatára vonatkozó részletes követelményeket a vonatkozó harmonizált szabvány tartalmazza.

Indokolás

A 2003/44/EK irányelv rögzíti, hogy a zajkibocsátások mérése a harmonizált szabványban meghatározott vizsgálatokkal összhangban történik. Ez kikerült a jelenlegi javaslatból, mivel az új jogi keret elveivel összhangban a harmonizált szabványokra való valamennyi konkrét hivatkozást törölték. A harmonizált szabványnak a zajvizsgálatra való felhasználása vonatkozásában némi bizonyosságot határoznak meg a 23. cikkben szereplő moduláris lehetőségek. A harmonizált szabvány tényleges alkalmazásának biztosítása érdekében ez szöveg az A melléklet 2.1 pontjából került át.