



EURÓPAI PARLAMENT

2009 - 2014

*Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság*

**2013/0105(COD)**

10.12.2013

## **MÓDOSÍTÁS: 49 - 365**

**Jelentéstervezet**  
**Jörg Leichtfried**  
(PE521.689v01-00)

a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló, 1996. július 25-i 96/53/EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról

Irányelvre irányuló javaslat  
(COM(2013)0195 – C7-0102/2013 – 2013/0105(COD))

AM\1011752HU.doc

PE524.694v01-00

**HU**

*Egyesülve a sokféleségben*

**HU**

AM\_Com\_LegReport

## Módosítás 49

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

### Irányelvre irányuló javaslat

–

*Elutasításra irányuló javaslat*

***Az Európai Parlament elutasítja a Bizottság javaslatát.***

Or. en

## Módosítás 50

Patricia van der Kammen

### Irányelvre irányuló javaslat

1 cím

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló, **1996. július 25-i 96/53/EK** irányelv módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

*Módosítás*

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló, **2002. február 18-i 2002/7/EK** irányelv módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

Or. nl

## Módosítás 51

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

### Irányelvre irányuló javaslat

1 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(1) A „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” címmel 2011-ben közreadott fehér könyv<sup>6</sup> hangsúlyozza annak szükségességét, hogy az üvegházhatásúgáz-kibocsátások – és ezen belül különösen a szén-dioxid-kibocsátások – 2050-ig az 1990. évi szint 60%-ára csökkenjenek.

---

<sup>6</sup> COM(2011)0144. -

*Módosítás*

(1) A „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” címmel 2011-ben közreadott fehér könyv<sup>6</sup> hangsúlyozza annak szükségességét, hogy az üvegházhatásúgáz-kibocsátások – és ezen belül különösen a szén-dioxid-kibocsátások – 2050-ig az 1990. évi szint 60%-ára, **2020-ig pedig 20%-ára** csökkenjenek.

---

<sup>6</sup> COM(2011)0144. -

Or. en

**Módosítás 52**

**Patricia van der Kammen**

**Irányelvre irányuló javaslat  
1 preambulumbekkezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(1) A „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” címmel 2011-ben közreadott fehér könyv<sup>6</sup> hangsúlyozza annak szükségességét, hogy az üvegházhatásúgáz-kibocsátások – és ezen belül különösen a szén-dioxid-kibocsátások – 2050-ig az 1990. évi szint 60%-ára csökkenjenek.

---

<sup>6</sup> COM(2011)0144.

*Módosítás*

**törölve**

Or. nl

## Módosítás 53

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

### Irányelvre irányuló javaslat 1 a preambulumbekkezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(1a) Mivel jelenleg nincsenek hatályban a tehergépjárművek növekvő szén-dioxid-kibocsátásával foglalkozó politikák, a Bizottságnak meg kellene vizsgálnia a tehergépjárművekre vonatkozó üzemanyag-hatékonysági előírások bevezetését, a személy- és tehergépjárművekre is kiterjesztve jogalkotási megközelítését.***

Or. en

## Módosítás 54

Patricia van der Kammen

### Irányelvre irányuló javaslat 2 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

(2) Ennek érdekében a fehér könyv előíranyozza a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb összömegének megállapításáról szóló, **1996. július 25-i 96/53/EK** tanácsi irányelv oly módon történő átdolgozását, hogy csökkenjen az érintett járművek energiafogyasztása és üvegházhatásúgáz-kibocsátása, továbbá hogy a szabályozás jobban igazodjék a technológia jelenlegi fejlettségi szintjéhez és a piac új elvárásaihoz, és jobban elősegítse az intermodális szállítást.

(2) Ennek érdekében a fehér könyv előíranyozza a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb összömegének megállapításáról szóló, **2002. február 18-i 2002/7/EK** tanácsi irányelv oly módon történő átdolgozását, hogy csökkenjen az érintett járművek energiafogyasztása és üvegházhatásúgáz-kibocsátása, továbbá hogy a szabályozás jobban igazodjék a technológia jelenlegi fejlettségi szintjéhez és a piac új elvárásaihoz, és jobban elősegítse az intermodális szállítást.

Or. nl

## Módosítás 55

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

### Irányelvre irányuló javaslat

#### 3 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(3) A technológia jelenlegi fejlettségi szintje lehetővé teszi a járművek – és különösen a pótkocsik és a félpótkocsik – hátuljára felszerelhető behúzható, illetve behajtható légterelő alkalmazását, **amelyekkel együtt a jármű hossza meghaladhatja a 96/53/EK irányelv szerinti megengedett legnagyobb méreteket.** Mivel a megfelelő termékek már jelen vannak a piacon és más kontinenseken már használatosak, ezek az alkatrészek ezen irányelv hatálybalépését követően azonnal felszerelhetők lesznek a járművekre.

*Módosítás*

(3) A technológia jelenlegi fejlettségi szintje lehetővé teszi a járművek – és különösen a pótkocsik és a félpótkocsik – hátuljára felszerelhető behúzható, illetve behajtható légterelő alkalmazását. Mivel a megfelelő termékek már jelen vannak a piacon és más kontinenseken már használatosak, ezek az alkatrészek ezen irányelv hatálybalépését követően azonnal felszerelhetők lesznek a járművekre.

Or. en

## Módosítás 56

Corien Wortmann-Kool

### Irányelvre irányuló javaslat

#### 3 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(3) A technológia jelenlegi fejlettségi szintje lehetővé teszi a járművek – és különösen a pótkocsik és a félpótkocsik – hátuljára felszerelhető behúzható, illetve behajtható légterelő alkalmazását, amelyekkel együtt a jármű hossza meghaladhatja a 96/53/EK irányelv szerinti megengedett legnagyobb méreteket. Mivel a megfelelő termékek már jelen vannak a piacon és más kontinenseken már használatosak, ezek az alkatrészek ezen

*Módosítás*

(3) A technológia jelenlegi fejlettségi szintje lehetővé teszi a járművek – és különösen a pótkocsik és a félpótkocsik – hátuljára felszerelhető behúzható, illetve behajtható légterelő alkalmazását, amelyekkel együtt a jármű hossza meghaladhatja a 96/53/EK irányelv szerinti megengedett legnagyobb méreteket. Mivel a megfelelő termékek már jelen vannak a piacon és más kontinenseken már használatosak, ezek az alkatrészek ezen

irányelv hatálybalépését követően azonnal felszerelhetők lesznek a járművekre.

irányelv hatálybalépését követően azonnal felszerelhetők lesznek a járművekre. ***Ezen irányelvnek a jármű- és szállítási egység-tervezés területén is ösztönöznie kell és elő kell segítenie az innovációt.***

Or. en

## **Módosítás 57**

**Phil Bennion**

### **Irányelvre irányuló javaslat**

#### **3 preambulumbekkezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(3) A technológia jelenlegi fejlettségi szintje lehetővé teszi a járművek – és különösen a pótkocsik és a félpótkocsik – hátuljára felszerelhető behúzható, illetve behajtható légterelő alkalmazását, amelyekkel együtt a jármű hossza meghaladhatja a 96/53/EK irányelv szerinti megengedett legnagyobb méreteket. Mivel a megfelelő termékek már jelen vannak a piacon és más kontinenseken már használatosak, ezek az alkatrészek ***ezen irányelv hatálybalépését*** követően azonnal felszerelhetők lesznek a járművekre.

*Módosítás*

(3) A technológia jelenlegi fejlettségi szintje lehetővé teszi a járművek – és különösen a pótkocsik és a félpótkocsik – hátuljára felszerelhető behúzható, illetve behajtható légterelő alkalmazását, amelyekkel együtt a jármű hossza meghaladhatja a 96/53/EK irányelv szerinti megengedett legnagyobb méreteket. Mivel a megfelelő termékek már jelen vannak a piacon és más kontinenseken már használatosak, ezek az alkatrészek ***a megfelelő követelmények európai szintű meghatározását*** követően azonnal felszerelhetők lesznek a járművekre.

Or. en

## **Módosítás 58**

**Dieter-Lebrecht Koch**

### **Irányelvre irányuló javaslat**

#### **3 preambulumbekkezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(3) A technológia jelenlegi fejlettségi szintje lehetővé teszi a járművek – és különösen a pótkocsik és a félpótkocsik –

*Módosítás*

(3) A technológia jelenlegi fejlettségi szintje lehetővé teszi a járművek – és különösen a pótkocsik és a félpótkocsik –

hátuljára felszerelhető behúzható, illetve behajtható légterelő alkalmazását, amelyekkel együtt a jármű hossza meghaladhatja a 96/53/EK irányelv szerinti megengedett legnagyobb méreteket. Mivel a megfelelő termékek már jelen vannak a piacon és más kontinenseken már használatosak, ezek az alkatrészek ezen irányelv hatálybalépését követően azonnal felszerelhetők lesznek a járművekre.

hátuljára felszerelhető behúzható, illetve behajtható légterelő alkalmazását, amelyekkel együtt a jármű hossza meghaladhatja a 96/53/EK irányelv szerinti megengedett legnagyobb méreteket. Mivel a megfelelő termékek már jelen vannak a piacon és más kontinenseken már használatosak, ezek az alkatrészek ezen irányelv hatálybalépését követően azonnal felszerelhetők lesznek a járművekre.

***Ugyanez érvényes az energiaeelyelő légterelőkre és az aláfutásgátlókra, amelyeket oldalt a kerekeknél és a hátsó részen a félpótkocsik és egyéb pótkocsik és járművek alatt helyeznek el. Ezek nemcsak a jármű energiahatékonyságát javítják jelentős mértékben, hanem a többi úthasználó sérülés elleni védelmét is.***

Or. de

## **Módosítás 59** **Patricia van der Kammen**

### **Irányelvre irányuló javaslat** **3 preambulumbekkezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(3) A technológia jelenlegi fejlettségi szintje lehetővé teszi a járművek – és különösen a pótkocsik és a félpótkocsik – hátuljára felszerelhető behúzható, illetve behajtható légterelő alkalmazását, amelyekkel együtt a jármű hossza meghaladhatja a **96/53/EK** irányelv szerinti megengedett legnagyobb méreteket. Mivel a megfelelő termékek már jelen vannak a piacon és más kontinenseken már használatosak, ezek az alkatrészek ezen irányelv hatálybalépését követően azonnal felszerelhetők lesznek a járművekre.

*Módosítás*

(3) A technológia jelenlegi fejlettségi szintje lehetővé teszi a járművek – és különösen a pótkocsik és a félpótkocsik – hátuljára felszerelhető behúzható, illetve behajtható légterelő alkalmazását, amelyekkel együtt a jármű hossza meghaladhatja a **2002/7/EK** irányelv szerinti megengedett legnagyobb méreteket. Mivel a megfelelő termékek már jelen vannak a piacon és más kontinenseken már használatosak, ezek az alkatrészek ezen irányelv hatálybalépését követően azonnal felszerelhetők lesznek a járművekre.

Or. nl



## Módosítás 60

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

### Irányelvre irányuló javaslat 3 a preambulumbekzdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(3a) A Bizottságnak – a „tömeeggel és a méretekkel” kapcsolatos intézkedések, valamint a dömping megelőzése érdekében a közúti kabotázsra vonatkozó harmonizációs minimumszabályok keretében – megközelítést kell kidolgoznia a közúti áruszállításban az üresjáratok csökkentésére. Ezenkívül az Euromatrica-irányelv felülvizsgálatát is fel kell használni arra, hogy a Bizottság megfelelően reagáljon a külső költségek becslésének előrehaladására, és kötelezővé tegye a nehéz tehergépjárművek külső költségeinek internalizálását. A Bizottságnak 2015. január 1-jéig javaslatot kell előterjesztenie a 2011/76/EU irányelv módosítására.***

Or. en

## Módosítás 61

Phil Bennion

### Irányelvre irányuló javaslat 4 preambulumbekzdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

(4) Ha javulnak a gépjárművek vezetőfülkéjének aerodinamikai jellemzői, azzal a fenti (3) preambulumbekzdésben említett légtérrelőknek köszönhető mértéken túl is jelentősen javulhat a járművek energiahatékonysága. Ez a javulás azonban a 96/53/EK irányelvben jelenleg előírt megengedett legnagyobb

***(4) Európában a közúti közlekedés széndioxid-kibocsátásának mintegy 26%-áért a nehéz tehergépjárművek a felelősek, ugyanakkor e járművek üzemanyag-hatékonysága alig javult az utóbbi 20 évben.*** Ha javulnak a gépjárművek vezetőfülkéjének aerodinamikai jellemzői, azzal a fenti (3) preambulumbekzdésben

hosszúságok mellett nem lehetséges a jármű által szállítható tömeg csökkenése nélkül, ami viszont veszélyeztetné az ágazat gazdasági egyensúlyát. Ezért helyénvaló lehetőséget biztosítani a szóban forgó megengedett legnagyobb hosszúságoktól való eltérésre.

említett légtelőknek köszönhető mértéken túl is jelentősen javulhat a járművek energiahatékonysága, *és e légtelőkre a közúti áruszállítási ágazathoz tartozó járművek kibocsátásának jelentős csökkentése érdekében sürgős szükség van.* Ez a javaslat azonban a 96/53/EK irányelvben jelenleg előírt megengedett legnagyobb hosszúságok mellett nem lehetséges a jármű által szállítható tömeg csökkenése nélkül, ami viszont veszélyeztetné az ágazat gazdasági egyensúlyát. Ezért helyénvaló lehetőséget biztosítani a szóban forgó megengedett legnagyobb hosszúságoktól való eltérésre. *Egyetlen eltérés sem használható azonban a jármű rakományának növelésére.*

Or. en

## Módosítás 62 Dieter-Lebrecht Koch

### Irányelvre irányuló javaslat 4 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(4) Ha javulnak a gépjárművek vezetőfülkéjének aerodinamikai jellemzői, azzal a fenti (3) preambulumbekkezdésben említett légtelőknek köszönhető mértéken túl is jelentősen javulhat a járművek energiahatékonysága. Ez a javaslat azonban a 96/53/EK irányelvben jelenleg előírt megengedett legnagyobb hosszúságok mellett nem lehetséges a jármű által szállítható tömeg csökkenése nélkül, ami viszont veszélyeztetné az ágazat gazdasági egyensúlyát. Ezért helyénvaló lehetőséget biztosítani a szóban forgó megengedett legnagyobb hosszúságoktól való eltérésre.

*Módosítás*

(4) Ha javulnak a gépjárművek vezetőfülkéjének aerodinamikai jellemzői, azzal a fenti (3) preambulumbekkezdésben említett, *energiaelnyelő anyagból készült* légtelőknek köszönhető mértéken túl is jelentősen javulhat a járművek energiahatékonysága *és a többi úthasználó védelme.* Ez a javaslat *és a közúti közlekedésbiztonság javulása* azonban a 96/53/EK irányelvben jelenleg előírt megengedett legnagyobb hosszúságok mellett nem lehetséges a jármű által szállítható tömeg csökkenése nélkül, ami viszont veszélyeztetné az ágazat gazdasági egyensúlyát. Ezért helyénvaló lehetőséget biztosítani a szóban forgó megengedett

legnagyobb hosszúságoktól való eltérésre.

Or. de

**Módosítás 63**  
**Dieter-Lebrecht Koch**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**4 preambulumbekzdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(4) Ha javulnak a gépjárművek vezetőfülkéjének aerodinamikai jellemzői, azzal a fenti (3) preambulumbekzdésben említett légterelőknél köszönhető mértéken túl is jelentősen javulhat a járművek energiahatékonysága. Ez a javulás azonban a 96/53/EK irányelvben jelenleg előírt megengedett legnagyobb hosszúságok mellett nem lehetséges a jármű által szállítható tömeg csökkenése nélkül, ami viszont veszélyeztetné az ágazat gazdasági egyensúlyát. Ezért helyénvaló lehetőséget biztosítani a szóban forgó megengedett legnagyobb hosszúságoktól való eltérésre.

*Módosítás*

*(A magyar nyelvi változatot nem érinti.)*

*(Ezt a nyelvi módosítást a szöveg egészében el kell végezni.)*

Or. de

**Módosítás 64**  
**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**4 preambulumbekzdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(4) Ha javulnak a gépjárművek vezetőfülkéjének aerodinamikai jellemzői, azzal a **fenti (3) preambulumbekzdésben említett légterelőknél köszönhető**

*Módosítás*

(4) Ha javulnak a gépjárművek vezetőfülkéjének aerodinamikai jellemzői, azzal a **járművek energiahatékonysága** is jelentősen javulhat. **Ahogy az ágazat**

*mértéken túl* is jelentősen javulhat *a járművek energiahatékonysága*. Ez a javulás *azonban* a 96/53/EK irányelvben jelenleg előírt megengedett legnagyobb hosszúságok mellett *nem lehetséges* a jármű által szállítható tömeg csökkenése *nélkül, ami viszont veszélyeztetné* az ágazat gazdasági *egyensúlyát*. *Ezért helyénvaló lehetőséget biztosítani a szóban forgó megengedett legnagyobb hosszúságoktól való eltérésre.*

*helyzete is mutatja*, ez a javulás a 96/53/EK irányelvben jelenleg előírt megengedett legnagyobb hosszúságok mellett a jármű által szállítható tömeg csökkenése *és* az ágazat gazdasági *egyensúlyának veszélyeztetése nélkül is lehetséges.*

Or. en

#### **Módosítás 65** **Patricia van der Kammen**

#### **Irányelvre irányuló javaslat** **4 preambulumbekkezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(4) Ha javulnak a gépjárművek vezetőfülkéjének aerodinamikai jellemzői, azzal a fenti (3) preambulumbekkezdésben említett légterelőknél köszönhető mértéken túl is jelentősen javulhat a járművek energiahatékonysága. Ez a javulás azonban a **96/53/EK** irányelvben jelenleg előírt megengedett legnagyobb hosszúságok mellett nem lehetséges a jármű által szállítható tömeg csökkenése nélkül, ami viszont veszélyeztetné az ágazat gazdasági egyensúlyát. Ezért helyénvaló lehetőséget biztosítani a szóban forgó megengedett legnagyobb hosszúságoktól való eltérésre.

*Módosítás*

(4) Ha javulnak a gépjárművek vezetőfülkéjének aerodinamikai jellemzői, azzal a fenti (3) preambulumbekkezdésben említett légterelőknél köszönhető mértéken túl is jelentősen javulhat a járművek energiahatékonysága. Ez a javulás azonban a **2002/7/EK** irányelvben jelenleg előírt megengedett legnagyobb hosszúságok mellett nem lehetséges a jármű által szállítható tömeg csökkenése nélkül, ami viszont veszélyeztetné az ágazat gazdasági egyensúlyát. Ezért helyénvaló lehetőséget biztosítani a szóban forgó megengedett legnagyobb hosszúságoktól való eltérésre.

Or. nl

#### **Módosítás 66** **Phil Bennion**

## Irányelvre irányuló javaslat 5 preambulubekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(5) A 2011-20207. időszakra szóló közúti közlekedésbiztonsági politikai iránymutatásában<sup>7</sup> a Bizottság előirányozta, hogy javítani kell a járművek biztonságosságát és a közlekedés fokozottan veszélyeztetett résztvevőinek védelmét. A járművezetők látási körülményeinek fontosságát a Közösségben nyilvántartásba vett nehéz tehergépjárművek visszapillantó tükrökkel való utólagos felszereléséről szóló 2007/38/EK irányelv végrehajtásával kapcsolatban a Bizottság által az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett jelentés<sup>8</sup> is hangsúlyozza. Ezzel összefüggésben a vezetőfülkék átalakításának lehetősége a járművezető holtterének csökkenésével ugyancsak hozzájárul a közlekedésbiztonság növeléséhez, főként azt figyelembe véve, hogy a szélvédő alatti terület beláthatóságának javulása számos fokozottan veszélyeztetett úthasználó, például gyalogosok és kerékpárosok életét mentheti meg. **Ez az átalakítás** egyben a járműütközéskor aktiválódó energiaelnyelő alkatrészek felszerelését is lehetővé **teszi**. A jármű vezetőfülkéjének térfogatnövekedése továbbá javítja a járművezető kényelmét és biztonságát.

---

<sup>7</sup> COM(2010)0389

<sup>8</sup> COM(2012)0258

*Módosítás*

(5) A 2011-20207. időszakra szóló közúti közlekedésbiztonsági politikai iránymutatásában<sup>7</sup> a Bizottság előirányozta, hogy javítani kell a járművek biztonságosságát és a közlekedés fokozottan veszélyeztetett résztvevőinek védelmét. A járművezetők látási körülményeinek fontosságát a Közösségben nyilvántartásba vett nehéz tehergépjárművek visszapillantó tükrökkel való utólagos felszereléséről szóló 2007/38/EK irányelv végrehajtásával kapcsolatban a Bizottság által az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett jelentés<sup>8</sup> is hangsúlyozza. Ezzel összefüggésben a vezetőfülkék átalakításának lehetősége a járművezető holtterének csökkenésével ugyancsak hozzájárul a közlekedésbiztonság növeléséhez, főként azt figyelembe véve, hogy a szélvédő alatti **és a jármű oldala melletti** terület beláthatóságának javulása számos fokozottan veszélyeztetett úthasználó, például gyalogosok és kerékpárosok életét mentheti meg. **Ezen átalakításnak** egyben a járműütközéskor aktiválódó energiaelnyelő alkatrészek **felszerelését is lehetővé kell tennie**. A jármű vezetőfülkéjének térfogatnövekedése továbbá javítja a járművezető kényelmét és biztonságát.

---

<sup>7</sup> COM(2010)0389

<sup>8</sup> COM (2012)0258

Or. en

**Módosítás 67**  
**Jörg Leichtfried**

## Irányelvre irányuló javaslat 5 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(5) A 2011-2020 időszakra szóló közúti közlekedésbiztonsági politikai iránymutatásában a Bizottság előirányozta, hogy javítani kell a járművek biztonságosságát és a közlekedés fokozottan veszélyeztetett résztvevőinek védelmét. A járművezetők látási körülményeinek fontosságát a Közösségben nyilvántartásba vett nehéz tehergépjárművek visszapillantó tükrökkel való utólagos felszereléséről szóló 2007/38/EK irányelv végrehajtásával kapcsolatban a Bizottság által az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett jelentés<sup>8</sup> is hangsúlyozza. Ezzel összefüggésben a vezetőfülkék átalakításának lehetősége a járművezető holtterének csökkenésével ugyancsak hozzájárul a közlekedésbiztonság növeléséhez, főként azt figyelembe véve, hogy a szélvédő alatti terület beláthatóságának javulása számos fokozottan veszélyeztetett úthasználó, például gyalogosok és kerékpárosok életét mentheti meg. **Ez az átalakítás** egyben a járműütközéskor aktiválódó energiaelnyelő alkatrészek felszerelését is lehetővé teszi. A jármű vezetőfülkéjének térfogatnövekedése továbbá javítja a járművezető kényelmét és biztonságát.

---

<sup>8</sup> COM (2012)0258.

*Módosítás*

(5) A 2011-2020 időszakra szóló közúti közlekedésbiztonsági politikai iránymutatásában a Bizottság előirányozta, hogy javítani kell a járművek biztonságosságát és a közlekedés fokozottan veszélyeztetett résztvevőinek védelmét. A járművezetők látási körülményeinek fontosságát a Közösségben nyilvántartásba vett nehéz tehergépjárművek visszapillantó tükrökkel való utólagos felszereléséről szóló 2007/38/EK irányelv végrehajtásával kapcsolatban a Bizottság által az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett jelentés<sup>8</sup> is hangsúlyozza. Ezzel összefüggésben a vezetőfülkék átalakításának lehetősége a járművezető holtterének csökkenésével ugyancsak hozzájárul a közlekedésbiztonság növeléséhez, főként azt figyelembe véve, hogy a szélvédő alatti terület beláthatóságának javulása számos fokozottan veszélyeztetett úthasználó, például gyalogosok és kerékpárosok életét mentheti meg. **Az újfajta kialakítású vezetőfülkéket ezért – megfelelő átmeneti időszakot követően – kötelezővé kell tenni. Ennek az átalakításnak** egyben a járműütközéskor aktiválódó energiaelnyelő alkatrészek felszerelését is lehetővé kell tennie. A jármű vezetőfülkéjének térfogatnövekedése továbbá javítja a járművezető kényelmét és biztonságát.

---

<sup>8</sup> COM (2012)0258.

Or. de

### *Indokolás*

*A jelentéstervezet megfelelő módosításának javítása, hogy tartalmilag megegyezzen az 1. cikk 7. pontjához fűzött módosítással.*

## Módosítás 68

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

### Irányelvre irányuló javaslat 5 preambulumbekzdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(5) A 2011-20207. időszakra szóló közúti közlekedésbiztonsági politikai iránymutatásában<sup>7</sup> a Bizottság előirányozta, hogy javítani kell a járművek biztonságosságát és a közlekedés fokozottan veszélyeztetett résztvevőinek védelmét. A járművezetők látási körülményeinek fontosságát a Közösségben nyilvántartásba vett nehéz tehergépjárművek visszapillantó tükrökkel való utólagos felszereléséről szóló 2007/38/EK irányelv végrehajtásával kapcsolatban a Bizottság által az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett jelentés<sup>8</sup> is hangsúlyozza. Ezzel összefüggésben a vezetőfülkék átalakításának lehetősége a járművezető holtterének csökkenésével ugyancsak hozzájárul a közlekedésbiztonság növeléséhez, főként azt figyelembe véve, hogy a szélvédő alatti terület beláthatóságának javulása számos fokozottan veszélyeztetett úthasználó, például gyalogosok és kerékpárosok életét mentheti meg. **Ez az átalakítás** egyben a járműütközéskor aktiválódó energiaelnyelő alkatrészek felszerelését is lehetővé **teszi**. A jármű vezetőfülkéjének térfogatnövekedése továbbá javítja a járművezető kényelmét és biztonságát.

*Módosítás*

(5) A 2011-20207. időszakra szóló közúti közlekedésbiztonsági politikai iránymutatásában<sup>7</sup> a Bizottság előirányozta, hogy javítani kell a járművek biztonságosságát és a közlekedés fokozottan veszélyeztetett résztvevőinek védelmét. A járművezetők látási körülményeinek fontosságát a Közösségben nyilvántartásba vett nehéz tehergépjárművek visszapillantó tükrökkel való utólagos felszereléséről szóló 2007/38/EK irányelv végrehajtásával kapcsolatban a Bizottság által az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett jelentés<sup>8</sup> is hangsúlyozza. Ezzel összefüggésben a vezetőfülkék átalakításának lehetősége a járművezető holtterének csökkenésével ugyancsak hozzájárul a közlekedésbiztonság növeléséhez, főként azt figyelembe véve, hogy a szélvédő alatti **és a jármű oldala melletti** terület beláthatóságának javulása számos fokozottan veszélyeztetett úthasználó, például gyalogosok és kerékpárosok életét mentheti meg. **Ezen átalakításnak** egyben a járműütközéskor aktiválódó energiaelnyelő alkatrészek felszerelését is lehetővé **kell tennie, és ütközés esetén – a gázolásokat megelőzendő – a kialakításnak lehetővé kell tennie más közlekedők elterelését. A vezetőfülkék új kialakításának – miközben megmarad a 96/53/EK irányelvben megállapított mérethatárok között – meg kell felelnie a közvetlen kilátásra vonatkozó javított követelményeknek, az energiaelnyelési kritériumoknak és a gyalogosok védelmével kapcsolatos**

**követelményeknek.** A jármű vezetőfülkéjének térfogat-növekedése továbbá javítja a járművezető kényelmét és biztonságát.

---

<sup>7</sup> COM(2010)0389

<sup>8</sup> COM(2012)0258

---

<sup>7</sup> COM(2010)0389

<sup>8</sup> COM(2012)0258

Or. en

## Módosítás 69

Brian Simpson, Saïd El Khadraoui

### Irányelvre irányuló javaslat 5 preambulumbekzdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(5) A 2011-20207. időszakra szóló közúti közlekedésbiztonsági politikai iránymutatásában<sup>7</sup> a Bizottság előirányozta, hogy javítani kell a járművek biztonságosságát és a közlekedés fokozottan veszélyeztetett résztvevőinek védelmét. A járművezetők látási körülményeinek fontosságát a Közösségben nyilvántartásba vett nehéz tehergépjárművek visszapillantó tükrökkel való utólagos felszereléséről szóló 2007/38/EK irányelv végrehajtásával kapcsolatban a Bizottság által az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett jelentés<sup>8</sup> is hangsúlyozza. Ezzel összefüggésben a vezetőfülkék átalakításának lehetősége a járművezető holtterének csökkenésével ugyancsak hozzájárul a közlekedésbiztonság növeléséhez, főként azt figyelembe véve, hogy a szélvédő alatti terület beláthatóságának javulása számos fokozottan veszélyeztetett úthasználó, például gyalogosok és kerékpárosok életét mentheti meg. ***Ez az átalakítás*** egyben a járműutközéskor aktiválódó energiaelnyelő alkatrészek felszerelését is lehetővé teszi.

*Módosítás*

(5) A 2011-20207. időszakra szóló közúti közlekedésbiztonsági politikai iránymutatásában<sup>7</sup> a Bizottság előirányozta, hogy javítani kell a járművek biztonságosságát és a közlekedés fokozottan veszélyeztetett résztvevőinek védelmét. A járművezetők látási körülményeinek fontosságát a Közösségben nyilvántartásba vett nehéz tehergépjárművek visszapillantó tükrökkel való utólagos felszereléséről szóló 2007/38/EK irányelv végrehajtásával kapcsolatban a Bizottság által az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett jelentés<sup>8</sup> is hangsúlyozza. Ezzel összefüggésben a vezetőfülkék átalakításának lehetősége a járművezető holtterének csökkenésével ugyancsak hozzájárul a közlekedésbiztonság növeléséhez, főként azt figyelembe véve, hogy a szélvédő alatti ***és a jármű oldala melletti*** terület beláthatóságának javulása számos fokozottan veszélyeztetett úthasználó, például gyalogosok és kerékpárosok életét mentheti meg. ***Az újfajta kialakítású vezetőfülkéket ezért – megfelelő átmeneti időszakot követően –***



A jármű vezetőfülkéjének térfogat-növekedése továbbá javítja a járművezető kényelmét és biztonságát.

***kötelezővé kell tenni. Ezen átalakításnak egyben a járműütközéskor aktiválódó energiaelnyelő alkatrészek felszerelését is lehetővé kell tennie, és ütközés esetén – a gázolásokat megelőzendő – a kialakításnak lehetővé kell tennie más közlekedők elterelését. Alapvető fontosságú, hogy a vezetőfülkének a hosszúság-túllépést hasznosító új kialakítása megfeleljen a közvetlen kilátásra vonatkozó javított követelményeknek, az energiaelnyelési kritériumoknak és a gyalogosok védelmével kapcsolatos követelményeknek. A jármű vezetőfülkéjének térfogat-növekedése továbbá javítja a járművezető kényelmét és biztonságát, ami viszont hatással van a járművek, különösen a nehéz tehergépjárművek biztonságos vezetésére. A járművezető biztonságosabb vezetésre való alkalmassága és ezáltal a közúti biztonság javítása érdekében az is alapvető fontosságú, hogy az új kialakítású vezetőfülke – méret, biztonságosság és a vezető kényelme tekintetében – a korábbinál jobb legyen.***

---

<sup>7</sup> COM(2010)0389

<sup>8</sup> COM(2012)0258

---

<sup>7</sup> COM(2010)0389

<sup>8</sup> COM(2012)0258

Or. en

#### *Indokolás*

*Fontos annak pontosítása, hogy a közlekedés fokozottan veszélyeztetett résztvevői, köztük a kerékpárosok és a gyalogosok, továbbá maga a járművezető érdekében milyen tekintetben kell növelni a vezetőfülke biztonságosságát. Ha a járművezető számára javítják a vezetőfülke kialakítását, az biztonságosabb vezetést is eredményez. Ezenkívül alapvető fontosságú a biztonsági fejlesztések kötelezővé tétele, hogy ezek a változások valódi hatást gyakoroljanak a közúti halálesetek – megelőzhető és szükségtelenül magas – számára.*

**Módosítás 70**  
**Dieter-Lebrecht Koch**

## Irányelvre irányuló javaslat 5 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(5) A 2011-2020 időszakra szóló közúti közlekedésbiztonsági politikai iránymutatásában<sup>7</sup> a Bizottság előirányozta, hogy javítani kell a járművek biztonságosságát és a közlekedés fokozottan veszélyeztetett résztvevőinek védelmét. A járművezetők látási körülményeinek fontosságát a Közösségben nyilvántartásba vett nehéz tehergépjárművek visszapillantó tükrökkel való utólagos felszereléséről szóló 2007/38/EK irányelv végrehajtásával kapcsolatban a Bizottság által az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett jelentés<sup>8</sup> is hangsúlyozza. Ezzel összefüggésben a vezetőfülkék átalakításának lehetősége a járművezető holtterének csökkenésével ugyancsak hozzájárul a közlekedésbiztonság növeléséhez, főként azt figyelembe véve, hogy a szélvédő alatti terület beláthatóságának javulása számos fokozottan veszélyeztetett úthasználó, például gyalogosok és kerékpárosok életét mentheti meg. **Ez az átalakítás** egyben a járműütközéskor aktiválódó energiaelnyelő alkatrészek felszerelését is lehetővé **teszi**. A jármű vezetőfülkéjének térfogatnövekedése továbbá javítja a járművezető kényelmét és biztonságát.

---

<sup>7</sup> COM(2010)0389.

<sup>8</sup> COM (2012)0258.

*Módosítás*

(5) A 2011-2020 időszakra szóló közúti közlekedésbiztonsági politikai iránymutatásában<sup>7</sup> a Bizottság előirányozta, hogy javítani kell a járművek biztonságosságát és a közlekedés fokozottan veszélyeztetett résztvevőinek védelmét. A járművezetők látási körülményeinek fontosságát a Közösségben nyilvántartásba vett nehéz tehergépjárművek visszapillantó tükrökkel való utólagos felszereléséről szóló 2007/38/EK irányelv végrehajtásával kapcsolatban a Bizottság által az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett jelentés<sup>8</sup> is hangsúlyozza. Ezzel összefüggésben a vezetőfülkék átalakításának lehetősége a járművezető holtterének csökkenésével ugyancsak hozzájárul a közlekedésbiztonság növeléséhez, főként azt figyelembe véve, hogy a szélvédő alatti terület beláthatóságának javulása számos fokozottan veszélyeztetett úthasználó, például gyalogosok és kerékpárosok életét mentheti meg. **Ennek az átalakításnak egyben a sikeresen alkalmazott 2003/102/EK irányelv értelmében a** járműütközéskor aktiválódó energiaelnyelő alkatrészek felszerelését is lehetővé **kell tennie**. A jármű vezetőfülkéjének térfogatnövekedése – **figyelembe véve a munkahely minőségének javulását** – továbbá javítja a járművezető kényelmét és biztonságát.

---

<sup>7</sup> COM(2010)0389.

<sup>8</sup> COM (2012)0258.

Or. de

**Módosítás 71**  
**Anna Ibrisagic**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**5 preambulumbekkezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(5) A 2011-20207. időszakra szóló közúti közlekedésbiztonsági politikai iránymutatásában<sup>7</sup> a Bizottság előirányozta, hogy javítani kell a járművek biztonságosságát és a közlekedés fokozottan veszélyeztetett résztvevőinek védelmét. A járművezetők látási körülményeinek fontosságát a Közösségben nyilvántartásba vett nehéz tehergépjárművek visszapillantó tükrökkel való utólagos felszereléséről szóló 2007/38/EK irányelv végrehajtásával kapcsolatban a Bizottság által az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett jelentés<sup>8</sup> is hangsúlyozza. ***Ezzel összefüggésben a vezetőfülkék átalakításának lehetősége a járművezető holtterének csökkenésével ugyancsak hozzájárul a közlekedésbiztonság növeléséhez, főként azt figyelembe véve, hogy a szélvédő alatti terület beláthatóságának javulása*** számos fokozottan veszélyeztetett úthasználó, például gyalogosok és kerékpárosok életét mentheti meg. Ez az átalakítás egyben a járműütközéskor aktiválódó energiaelnyelő alkatrészek felszerelését is lehetővé teszi. A jármű vezetőfülkéjének térfogatnövekedése továbbá javítja a járművezető kényelmét és biztonságát.

---

<sup>7</sup> COM(2010)0389

*Módosítás*

(5) A 2011-20207. időszakra szóló közúti közlekedésbiztonsági politikai iránymutatásában<sup>7</sup> a Bizottság előirányozta, hogy javítani kell a járművek biztonságosságát és a közlekedés fokozottan veszélyeztetett résztvevőinek védelmét. A járművezetők látási körülményeinek fontosságát a Közösségben nyilvántartásba vett nehéz tehergépjárművek visszapillantó tükrökkel való utólagos felszereléséről szóló 2007/38/EK irányelv végrehajtásával kapcsolatban a Bizottság által az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett jelentés<sup>8</sup> is hangsúlyozza. ***A vezetőfülke átalakításából és méretének megnöveléséből azonban még nem következnek automatikusan a biztonsági fejlesztések. A biztonság kérdését az általános biztonságról szóló 661/2009/EK rendelettel és a vonatkozó ENSZ-EGB-előírások alapján kell kezelni. E jogszabályokban további biztonsági intézkedések vezethetők be a járművezető holtterének – a szélvédő alatti területen is történő – csökkentése, valamint a lehetséges ütközések elkerülése érdekében, ami*** számos fokozottan veszélyeztetett úthasználó, például gyalogosok és kerékpárosok életét mentheti meg. Ez az átalakítás egyben a járműütközéskor aktiválódó energiaelnyelő alkatrészek felszerelését is lehetővé teszi. A jármű vezetőfülkéjének térfogatnövekedése továbbá javítja a járművezető kényelmét és biztonságát.

---

<sup>7</sup> COM(2010)0389

**Módosítás 72**  
**Phil Bennion**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**6 preambulumbekkezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(6) A légtérelőket és a járművekre való felszerelésüket a forgalomba hozatal előtt tesztelni kell. Ennek keretében indokolt úgy rendelkezni, hogy a tagállamok tanúsítványokat állítsanak ki, és ezeket a tanúsítványokat a többi tagállamnak kötelező legyen elismernie.

*Módosítás*

(6) A légtérelőket és a járművekre való felszerelésüket a forgalomba hozatal előtt – **az Európai Bizottság által az aerodinamikai viselkedés mérésére kifejlesztett vizsgálati eljárásnak megfelelően** – tesztelni kell. Ennek keretében indokolt úgy rendelkezni, hogy a tagállamok tanúsítványokat állítsanak ki, és ezeket a tanúsítványokat a többi tagállamnak kötelező legyen elismernie. **A Bizottságnak részletes technikai iránymutatást kell kidolgoznia a tanúsítványok kérelmezése és a rájuk vonatkozó követelmények tekintetében.**

*Indokolás*

*Az Európai Bizottság vizsgálati eljárást dolgoz ki (VECTO), amely lehetővé teszi, hogy az aerodinamikai viselkedés mérését egész Európában egységesen végezzék.*

**Módosítás 73**  
**Patricia van der Kammen**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**6 preambulumbekkezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(6) A légtérelőket és a járművekre való felszerelésüket a forgalomba hozatal előtt

*Módosítás*

(6) A légtérelőket és a járművekre való felszerelésüket a forgalomba hozatal előtt

tesztelni kell. Ennek keretében indokolt úgy rendelkezni, hogy a tagállamok tanúsítványokat **állítsanak ki, és ezeket a tanúsítványokat a többi tagállamnak kötelező legyen elismernie.**

tesztelni kell. Ennek keretében indokolt úgy rendelkezni, hogy a tagállamok – **ha úgy kívánják** – tanúsítványokat **állíthatnak** ki.

Or. nl

## **Módosítás 74** **Juozas Imbrasas**

### **Irányelvre irányuló javaslat** **6 a preambulumbekzdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(6a) Azon tagállamoknak, amelyek az országhatárokat átlépő közlekedésben a megengedettnél hosszabb és nehezebb járművek használatát engedélyező megállapodásokat kötnek, biztosítaniuk kell, hogy a 2030-ra és 2050-re kitűzött 30%-os, illetve 50%-os célérték nem ró túlzottan nagy terhet a gazdaságra, és tudomásul kell venniük, hogy a nagy távolságú közúti szállítás gazdaságilag kedvező. A bizottsági jóváhagyáshoz bizonyítani, dokumentálni és jelenteni kell a Bizottságnak, hogy a megengedettnél hosszabb és nehezebb járművek jelenlegi és jövőbeli szerepe inkább kiegészíti a vasúti és vízi szállítás, semmint versenyt támaszt azokkal szemben.***

---

<sup>8a</sup> ***HL C 168 E., 2013.6.14., 72. o.***

Or. en

## **Módosítás 75** **Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch**

### **Irányelvre irányuló javaslat** **6 a preambulumbekzdés (új)**

**(6a) A 2011-ben közzétett közlekedéspolitikai fehér könyv célkitűzéseinek teljesítéséhez a 96/53/EK irányelv felülvizsgálata alkalmat nyújt a vezető biztonságának és kényelmének javítására, figyelembe véve a munkahelyi egészségvédelemről és biztonságról szóló 89/391/EGK keretirányelvben meghatározott követelményeket.**

Or. en

## Módosítás 76 Hubert Pirker

### Irányelvre irányuló javaslat 7 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

**(7) Az országhatárokat átlépő szállításban a megengedettnél hosszabb járművek akkor vehetők igénybe, ha a két érintett tagállam ezt egyébként saját területén megengedi, és teljesülnek az irányelv 4. cikkének (3), (4) és (5) bekezdésében az eltérés vonatkozásában megállapított feltételek. Az Európai Bizottság korábban már adott iránymutatást az irányelv 4. cikkének alkalmazásához. A 4. cikk (4) bekezdésének hatálya alá tartozó szállítási tevékenységek akkor nem érintik a versenyt jelentős mértékben, ha az érintett járműveknek az országhatárokat átlépő szállításban való igénybevétele két olyan tagállam viszonylatára korlátozódik, amelyben a meglévő infrastruktúra és a közúti közlekedésbiztonsági előírások ezt lehetővé teszik. Ily módon egyensúlyba kerül egyfelől a tagállamoknak a szubszidiaritás elve alapján fennálló azon joga, hogy saját körülményeiknek megfelelően maguk döntsenek a megfelelő**

Módosítás

**(7) Azok a járművek, amelyek nem felelnek meg az ezen irányelvben meghatározott közös szabványoknak, kizárólag egy tagállam belföldi forgalmában megengedettek.** Ily módon egyensúlyba kerül egyfelől a tagállamoknak a szubszidiaritás elve alapján fennálló azon joga, hogy saját körülményeiknek megfelelően maguk döntsenek a megfelelő szállítási megoldásokról, másfelől pedig az az igény, hogy ezek a döntések ne hátráltassák a belső piac működését. A 4. cikk (4) bekezdésének rendelkezéseit ennek megfelelően egyértelműbbé kell tenni.

szállítási megoldásokról, másfelől pedig az az igény, hogy ezek a döntések ne hátráltassák a belső piac működését. A 4. cikk (4) bekezdésének rendelkezéseit ennek megfelelően egyértelműbbé kell tenni.

Or. de

### Indokolás

*Ez a pontosítás az irányelv céljának ismételt megvilágítása érdekében szükséges: a haszongépjárművek méreteit és tömegét Európa-szerte a működő belső piac szerint kell meghatározni. Az ezzel ellentétes fellépés torzítja a versenyt és ártalmas a belső piacra nézve.*

### Módosítás 77 Peter van Dalen

#### Irányelvre irányuló javaslat 7 preambulumbekkezdés

##### *A Bizottság által javasolt szöveg*

(7) Az országhatárokat átlépő szállításban a megengedettnél hosszabb járművek akkor vehetők igénybe, ha **a két** érintett **tagállam** ezt egyébként saját **területén megengedi**, és teljesülnek az irányelv 4. cikkének (3), (4) és (5) bekezdésében az eltérés vonatkozásában megállapított feltételek. Az Európai Bizottság korábban már adott iránymutatást az irányelv 4. cikkének alkalmazásához. A 4. cikk (4) bekezdésének hatálya alá tartozó szállítási tevékenységek akkor nem érintik a versenyt jelentős mértékben, ha az érintett járműveknek az országhatárokat átlépő szállításban való igénybevétele **két** olyan **tagállam** viszonylatára korlátozódik, **amelyben** a meglévő infrastruktúra és a közúti közlekedésbiztonsági előírások ezt lehetővé teszik. Ily módon egyensúlyba kerül egyfelől a tagállamoknak a szubszidiaritás elve alapján fennálló azon joga, hogy saját körülményeiknek megfelelően maguk döntsenek a megfelelő

##### *Módosítás*

(7) Az országhatárokat átlépő szállításban a megengedettnél hosszabb járművek akkor vehetők igénybe, ha **az** érintett **tagállamok** ezt egyébként saját **területükön megengedik**, és teljesülnek az irányelv 4. cikkének (3), (4) és (5) bekezdésében az eltérés vonatkozásában megállapított feltételek. Az Európai Bizottság korábban már adott iránymutatást az irányelv 4. cikkének alkalmazásához. A 4. cikk (4) bekezdésének hatálya alá tartozó szállítási tevékenységek akkor nem érintik a versenyt jelentős mértékben, ha az érintett járműveknek az országhatárokat átlépő szállításban való igénybevétele olyan **tagállamok** viszonylatára korlátozódik, **amelyekben** a meglévő infrastruktúra és a közúti közlekedésbiztonsági előírások ezt lehetővé teszik. Ily módon egyensúlyba kerül egyfelől a tagállamoknak a szubszidiaritás elve alapján fennálló azon joga, hogy saját körülményeiknek megfelelően maguk döntsenek a megfelelő

szállítási megoldásokról, másfelől pedig az az igény, hogy ezek a döntések ne hátráltassák a belső piac működését. A 4. cikk (4) bekezdésének rendelkezéseit ennek megfelelően egyértelműbbé kell tenni.

szállítási megoldásokról, másfelől pedig az az igény, hogy ezek a döntések ne hátráltassák a belső piac működését. A 4. cikk (4) bekezdésének rendelkezéseit ennek megfelelően egyértelműbbé kell tenni.

Or. nl

## **Módosítás 78** **Ismail Ertug**

### **Irányelvre irányuló javaslat** **7 preambulumbekkezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

***(7) Az országhatárokat átlépő szállításban a megengedettnél hosszabb járművek akkor vehetők igénybe, ha a két érintett tagállam ezt egyébként saját területén megengedi, és teljesülnek az irányelv 4. cikkének (3), (4) és (5) bekezdésében az eltérés vonatkozásában megállapított feltételek. Az Európai Bizottság korábban már adott iránymutatást az irányelv 4. cikkének alkalmazásához. A 4. cikk (4) bekezdésének hatálya alá tartozó szállítási tevékenységek akkor nem érintik a versenyt jelentős mértékben, ha az érintett járműveknek az országhatárokat átlépő szállításban való igénybevétele két olyan tagállam viszonylatára korlátozódik, amelyben a meglévő infrastruktúra és a közúti közlekedésbiztonsági előírások ezt lehetővé teszik. Ily módon egyensúlyba kerül egyfelől a tagállamoknak a szubszidiaritás elve alapján fennálló azon joga, hogy saját körülményeiknek megfelelően maguk döntsenek a megfelelő szállítási megoldásokról, másfelől pedig az az igény, hogy ezek a döntések ne hátráltassák a belső piac működését. A 4. cikk (4) bekezdésének rendelkezéseit ennek megfelelően***

*Módosítás*

***(7) Az Európai Unión belül nem megengedettek azok az országhatárokat átlépő szállítási tevékenységek, amelyeket az I. mellékletben meghatározott méreteket és tömegeket meghaladó járművekkel vagy jármű-kombinációkkal végeznek.***



*egyértelműbbé kell tenni.*

Or. de

## Módosítás 79

Jim Higgins, Jacqueline Foster, Phil Prendergast

### Irányelvre irányuló javaslat 7 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(7) Az országhatárokat átlépő szállításban a megengedettnél hosszabb járművek akkor vehetők igénybe, ha **a két érintett tagállam** ezt egyébként saját **területén megengedi**, és teljesülnek az irányelv 4. cikkének (3), (4) és (5) bekezdésében az eltérés vonatkozásában megállapított feltételek. Az Európai Bizottság korábban már adott iránymutatást az irányelv 4. cikkének alkalmazásához. **A 4. cikk (4) bekezdésének hatálya alá tartozó szállítási tevékenységek akkor nem érintik a versenyt jelentős mértékben, ha az érintett járműveknek az országhatárokat átlépő szállításban való igénybevétele két olyan tagállam viszonylatára korlátozódik, amelyben a meglévő infrastruktúra és a közúti közlekedésbiztonsági előírások ezt lehetővé teszik.** Ily módon egyensúlyba kerül egyfelől a tagállamoknak a szubszidiaritás elve alapján fennálló azon joga, hogy saját körülményeiknek megfelelően maguk döntsenek a megfelelő szállítási megoldásokról, másfelől pedig az az igény, hogy ezek a döntések ne hátráltassák a belső piac működését. A 4. cikk (4) bekezdésének rendelkezéseit ennek megfelelően egyértelműbbé kell tenni.

*Módosítás*

(7) Az országhatárokat átlépő szállításban a megengedettnél hosszabb **és magasabb** járművek akkor vehetők igénybe, ha **az** érintett **tagállamok** ezt egyébként saját **területükön megengedik**, és teljesülnek az irányelv 4. cikkének (3), (4) és (5) bekezdésében az eltérés vonatkozásában megállapított feltételek. Az Európai Bizottság korábban már adott iránymutatást az irányelv 4. cikkének alkalmazásához. **Ez a rendelkezés nem torzíthatja a belső piacot.** Ily módon egyensúlyba kerül egyfelől a tagállamoknak a szubszidiaritás elve alapján fennálló azon joga, hogy saját körülményeiknek megfelelően maguk döntsenek a megfelelő szállítási megoldásokról, másfelől pedig az az igény, hogy ezek a döntések ne hátráltassák a belső piac működését. A 4. cikk (4) bekezdésének rendelkezéseit ennek megfelelően egyértelműbbé kell tenni.

Or. en

## Indokolás

*Ha a tagállamok alkalmasnak ítélik, lehetővé kell tenni számukra a határokon átnyúló kereskedelemben való részvételt. Az Európai Unió nem állapíthat meg önkényes korlátozásokat az EU területén közlekedő járművek méreteire vonatkozóan, ha az infrastruktúra olyan magas szinten épült ki, ami hatékonyabb szállítási módszerek befogadását is lehetővé teszi.*

### Módosítás 80

**Michel Dantin, Dominique Riquet**

#### Irányelvre irányuló javaslat

#### 7 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(7) Az országhatárokat átlépő szállításban a megengedettnél hosszabb járművek **akkor** vehetők igénybe, **ha a két érintett tagállam ezt egyébként saját területén megengedi, és teljesülnek az irányelv 4. cikkének (3), (4) és (5) bekezdésében az eltérés vonatkozásában megállapított feltételek. Az Európai Bizottság korábban már adott iránymutatást az irányelv 4. cikkének alkalmazásához. A 4. cikk (4) bekezdésének hatálya alá tartozó szállítási tevékenységek akkor nem érintik a versenyt jelentős mértékben, ha az érintett járműveknek az országhatárokat átlépő szállításban való igénybevétele két olyan tagállam viszonylatára korlátozódik, amelyben a meglévő infrastruktúra és a közúti közlekedésbiztonsági előírások ezt lehetővé teszik. Ily módon egyensúlyba kerül egyfelől a tagállamoknak a szubszidiaritás elve alapján fennálló azon joga, hogy saját körülményeiknek megfelelően maguk döntsenek a megfelelő szállítási megoldásokról, másfelől pedig az az igény, hogy ezek a döntések ne hátráltassák a belső piac működését. A 4. cikk (4) bekezdésének rendelkezéseit ennek megfelelően egyértelműbbé kell tenni.**

*Módosítás*

(7) Az országhatárokat átlépő szállításban a megengedettnél hosszabb járművek **nem** vehetők igénybe, **tekintettel arra, hogy e járművek esetében fennáll a nemzetközi verseny torzításának, egyes közúti infrastruktúrák károsításának, valamint a közúti közlekedésbiztonság és az európai közlekedési ágazat fenntartható fejlődése veszélyeztetésének a kockázata.**

**Módosítás 81****Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Georges Bach, Michel Dantin, Dominique Riquet****Irányelvre irányuló javaslat  
7 preambulumbekkezdés***A Bizottság által javasolt szöveg*

(7) Az országhatárokat átlépő szállításban a **megengedettnél hosszabb** járművek akkor vehetők igénybe, ha a két érintett tagállam ezt egyébként saját területén megengedi, **és teljesülnek az irányelv 4. cikkének (3), (4) és (5) bekezdésében az eltérés vonatkozásában megállapított feltételek.** **Az Európai Bizottság korábban már adott iránymutatást az irányelv 4. cikkének alkalmazásához. A 4. cikk (4) bekezdésének hatálya alá tartozó szállítási tevékenységek akkor nem érintik a versenyt jelentős mértékben, ha az érintett járműveknek az országhatárokat átlépő szállításban való igénybevétele két olyan tagállam viszonylatára korlátozódik, amelyben a meglévő infrastruktúra és a közúti közlekedésbiztonsági előírások ezt lehetővé teszik.** Ily módon egyensúlyba kerül egyfelől a tagállamoknak a szubszidiaritás elve alapján fennálló azon joga, hogy saját körülményeiknek megfelelően maguk döntsenek a megfelelő szállítási megoldásokról, másfelől pedig az az igény, hogy ezek a döntések ne hátráltassák a belső piac működését. **A 4. cikk (4) bekezdésének rendelkezéseit ennek megfelelően egyértelműbbé kell tenni.**

*Módosítás*

(7) Az országhatárokat átlépő szállításban a **legfeljebb 44 tonna össztömegű** járművek akkor vehetők igénybe, ha a két érintett tagállam ezt egyébként saját területén megengedi. Ily módon egyensúlyba kerül egyfelől a tagállamoknak a szubszidiaritás elve alapján fennálló azon joga, hogy saját körülményeiknek megfelelően maguk döntsenek a megfelelő szállítási megoldásokról, másfelől pedig az az igény, hogy ezek a döntések ne hátráltassák a belső piac működését.

*Indokolás**Alapvető fontosságúnak tűnik, hogy az európai szabályozás figyelembe vegye a közösségen*

*belüli szállítási ágazatban végbemenő változásokat, és a közúti közlekedésbiztonsági követelmények megsértése nélkül lehetővé tegye az országhatárokat átlépő szállítást azon járművek vagy jármű-kombinációk számára, amelyek legnagyobb megengedett összömege nem haladja meg a 44 tonnát.*

## **Módosítás 82**

**Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Anneli Jäätteenmäki, Nils Torvalds, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Christofer Fjellner, Anna Ibrisagic, Gunnar Hökmark, Alf Svensson, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen**

### **Irányelvre irányuló javaslat 7 preambulumbekkezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(7) Az országhatárokat átlépő szállításban a megengedettnél hosszabb járművek akkor vehetők igénybe, ha **a két érintett tagállam** ezt egyébként saját **területén megengedi**, és teljesülnek az irányelv 4. cikkének (3), (4) és (5) bekezdésében az eltérés vonatkozásában megállapított feltételek. **Az Európai Bizottság korábban már adott iránymutatást az irányelv 4. cikkének alkalmazásához.** A 4. cikk (4) bekezdésének hatálya alá tartozó szállítási tevékenységek akkor nem érintik a versenyt jelentős mértékben, ha az érintett járműveknek az országhatárokat átlépő szállításban való igénybevétele két olyan tagállam viszonylatára korlátozódik, amelyben a meglévő infrastruktúra és a közúti közlekedésbiztonsági előírások ezt lehetővé teszik. Ily módon egyensúlyba kerül egyfelől a tagállamoknak a szubszidiaritás elve alapján fennálló azon joga, hogy saját körülményeiknek megfelelően maguk döntsenek a megfelelő szállítási megoldásokról, másfelől pedig az az igény, hogy ezek a döntések ne hátráltassák a belső piac működését. **A 4. cikk (4) bekezdésének rendelkezéseit ennek megfelelően egyértelműbbé kell tenni.**

*Módosítás*

(7) Az országhatárokat átlépő szállításban a megengedettnél hosszabb, **magasabb és/vagy nehezebb** járművek akkor vehetők igénybe, ha **az** érintett **tagállamok** ezt egyébként saját **területükön megengedik**, **vagy a 96/53/EK irányelv hatálybalépése óta folyamatosan engedélyezni kívánják**, és teljesülnek az irányelv 4. cikkének (4) bekezdésében az eltérés vonatkozásában megállapított feltételek. **A szóban forgó járművek a tagállamok és szomszédos tagállamok közötti, országhatárokat átlépő szállítási tevékenység során ott is igénybe vehetők, ahol ideiglenesen már engedélyezték használatukat.** Az ezzel kapcsolatos rendelkezéseket a 4. cikk új (7) bekezdése tartalmazza. Ily módon egyensúlyba kerül egyfelől a tagállamoknak a szubszidiaritás elve alapján fennálló azon joga, hogy saját körülményeiknek megfelelően maguk döntsenek a megfelelő szállítási megoldásokról, másfelől pedig az az igény, hogy ezek a döntések ne hátráltassák a belső piac működését.

Or. en

*A szubszidiaritás elvével összhangban, a tagállamoknak biztosítani kell a jogot arra, hogy a saját egyedi körülményeiknek legjobban megfelelő szállítási megoldásokról dönthessenek – mindaddig, amíg e megoldások nem tesznek különbséget a nemzeti és más járművek között. A 96/53/EK irányelv már most is széles mérlegelési jogkört biztosít e téren a tagállamoknak.*

## Módosítás 83 Phil Bennion

### Irányelvre irányuló javaslat 7 preambulumbekzdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(7) Az országhatárokat átlépő szállításban a megengedettnél hosszabb járművek **akkor vehetők igénybe**, ha a két érintett tagállam ezt egyébként saját területén megengedi, és teljesülnek az irányelv 4. cikkének (3), (4) és (5) bekezdésében az eltérés vonatkozásában megállapított feltételek. Az Európai **Bizottság korábban már adott iránymutatást az irányelv 4. cikkének alkalmazásához. A 4. cikk (4) bekezdésének hatálya alá tartozó szállítási tevékenységek akkor nem érintik a versenyt jelentős mértékben, ha az érintett járműveknek az országhatárokat átlépő szállításban való igénybevétele két olyan tagállam viszonylatára korlátozódik, amelyben a meglévő infrastruktúra és a közúti közlekedésbiztonsági előírások ezt lehetővé teszik. Ily módon egyensúlyba kerül egyfelől a tagállamoknak a szubszidiaritás elve alapján fennálló azon joga**, hogy saját körülményeiknek megfelelően maguk döntsenek a megfelelő szállítási megoldásokról, **másfelől pedig az az igény, hogy ezek a döntések ne hátráltassák a belső piac működését. A 4. cikk (4) bekezdésének rendelkezéseit ennek megfelelően egyértelműbbé kell tenni.**

*Módosítás*

(7) Az országhatárokat átlépő szállításban a megengedettnél hosszabb járművek **továbbra is kivételt képeznek az ezen irányelvben megállapított közös szabályok alól, és csak különleges körülmények esetén engedélyezhetők**, ha a két érintett tagállam ezt egyébként saját területén megengedi, és teljesülnek az irányelv 4. cikkének (3), (4), **(új 4a)** és (5) bekezdésében az eltérés vonatkozásában megállapított feltételek. Az Európai **Bizottságnak biztosítania kell, hogy az ezen irányelv szerinti szabályoktól való bármely eltérés nem érinti a versenyt, valamint az Európai Unió környezetvédelmi és biztonsági előírásait. Biztosítani kell a tagállamoknak a szubszidiaritás elve alapján fennálló azon jogát**, hogy saját körülményeiknek megfelelően maguk döntsenek a megfelelő szállítási megoldásokról, **ugyanakkor** ezek a döntések **nem hátráltathatják a belső piac működését és nem befolyásolhatják az Európai Unió környezetvédelmi és biztonsági célkitűzéseit. Helyénvaló tehát a szóban forgó járművek üzemeltetésére vonatkozó minimumkövetelmények megállapítása.**

Or. en

## Módosítás 84

Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

### Rendeletre irányuló javaslat

#### 7 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(7) Az országhatárokat átlépő szállításban a megengedettnél hosszabb járművek akkor vehetők igénybe, ha **a két** érintett **tagállam** ezt egyébként saját **területén megengedi**, és teljesülnek az irányelv 4. cikkének (3), (4) és (5) bekezdésében az eltérés vonatkozásában megállapított feltételek. Az Európai Bizottság korábban már adott iránymutatást az irányelv 4. cikkének alkalmazásához. A 4. cikk (4) bekezdésének hatálya alá tartozó szállítási tevékenységek akkor nem érintik a versenyt jelentős mértékben, ha az érintett járműveknek az országhatárokat átlépő szállításban való igénybevétele **két** olyan **tagállam** viszonylatára korlátozódik, **amelyben** a meglévő infrastruktúra és a közúti közlekedésbiztonsági előírások ezt lehetővé teszik. Ily módon egyensúlyba kerül egyfelől a tagállamoknak a szubszidiaritás elve alapján fennálló azon joga, hogy saját körülményeiknek megfelelően maguk döntsenek a megfelelő szállítási megoldásokról, másfelől pedig az az igény, hogy ezek a döntések ne hátráltassák a belső piac működését. A 4. cikk (4) bekezdésének rendelkezéseit ennek megfelelően egyértelműbbé kell tenni.

*Módosítás*

(7) Az országhatárokat átlépő szállításban a megengedettnél hosszabb **és/vagy nehezebb** járművek akkor vehetők igénybe, ha **az** érintett **tagállamok** ezt egyébként saját **területükön megengedik**, és teljesülnek az irányelv 4. cikkének (2), (3), (4) és (5) bekezdésében az eltérés vonatkozásában megállapított feltételek. Az Európai Bizottság korábban már adott iránymutatást az irányelv 4. cikkének alkalmazásához. A 4. cikk (4) bekezdésének hatálya alá tartozó szállítási tevékenységek akkor nem érintik a versenyt jelentős mértékben, ha az érintett járműveknek az országhatárokat átlépő szállításban való igénybevétele olyan **tagállamok** viszonylatára korlátozódik, **amelyekben** a meglévő infrastruktúra és a közúti közlekedésbiztonsági előírások ezt lehetővé teszik. Ily módon egyensúlyba kerül egyfelől a tagállamoknak a szubszidiaritás elve alapján fennálló azon joga, hogy saját körülményeiknek megfelelően maguk döntsenek a megfelelő szállítási megoldásokról, másfelől pedig az az igény, hogy ezek a döntések ne hátráltassák a belső piac működését. A 4. cikk (4) bekezdésének rendelkezéseit ennek megfelelően egyértelműbbé kell tenni.

Or. sv

## Módosítás 85

Franco Frigo

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**7 preambulumbekkezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(7) Az országhatárokat átlépő szállításban a megengedettnél hosszabb járművek **akkor** vehetők igénybe, **ha a két érintett tagállam ezt egyébként saját területén megengedi, és teljesülnek az irányelv 4. cikkének (3), (4) és (5) bekezdésében az eltérés vonatkozásában megállapított feltételek.** Az Európai Bizottság korábban már adott iránymutatást az irányelv 4. cikkének alkalmazásához. A 4. cikk (4) bekezdésének hatálya alá tartozó szállítási tevékenységek akkor nem érintik a versenyt jelentős mértékben, ha az érintett járműveknek az országhatárokat átlépő szállításban való igénybevétele két olyan tagállam viszonylatára korlátozódik, amelyben a meglévő infrastruktúra és a közúti közlekedésbiztonsági előírások ezt lehetővé teszik. Ily módon egyensúlyba kerül egyfelől a tagállamoknak a szubszidiaritás elve alapján fennálló azon joga, hogy saját körülményeiknek megfelelően maguk döntsenek a megfelelő szállítási megoldásokról, másfelől pedig az az igény, hogy ezek a döntések ne hátráltassák a belső piac működését. A 4. cikk (4) bekezdésének rendelkezéseit ennek megfelelően egyértelműbbé kell tenni.

*Módosítás*

(7) Az országhatárokat átlépő szállításban a megengedettnél hosszabb **és/vagy nagyobb tömegű** járművek **nem** vehetők igénybe. **E járművek** országhatárokat átlépő szállításban való **igénybevételenek engedélyezésére irányuló jogalkotási javaslatot olyan hatásvizsgálatnak kell kísérnie, amely figyelembe veszi a modális átcsoportosításra, a biztonságra, a szociális és munkakörülményekre, a kkv-kra, a logisztikára, a légszennyezésre és a zajra gyakorolt hatást, hogy mindezek alapján értékelni lehessen a jogalkotási javaslatnak a fehér könyvben felsorolt fő uniós politikai célkitűzésekkel való összeegyeztethetőségét.**

Or. it

**Módosítás 86**  
**Sabine Wils**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**7 preambulumbekkezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(7) Az országhatárokat átlépő szállításban a

*Módosítás*

(7) Az országhatárokat átlépő szállításban a

megengedettnél hosszabb járművek **akkor** vehetők igénybe, **ha a két érintett tagállam ezt egyébként saját területén megengedi, és teljesülnek az irányelv 4. cikkének (3), (4) és (5) bekezdésében az eltérés vonatkozásában megállapított feltételek. Az Európai Bizottság korábban már adott iránymutatást az irányelv 4. cikkének alkalmazásához. A 4. cikk (4) bekezdésének hatálya alá tartozó szállítási tevékenységek akkor nem érintik a versenyt jelentős mértékben, ha az érintett járműveknek az országhatárokat átlépő szállításban való igénybevétele két olyan tagállam viszonylatára korlátozódik, amelyben a meglévő infrastruktúra és a közúti közlekedésbiztonsági előírások ezt lehetővé teszik. Ily módon egyensúlyba kerül egyfelől a tagállamoknak a szubszidiaritás elve alapján fennálló azon joga, hogy saját körülményeiknek megfelelően maguk döntsenek a megfelelő szállítási megoldásokról, másfelől pedig az az igény, hogy ezek a döntések ne hátráltassák a belső piac működését. A 4. cikk (4) bekezdésének rendelkezéseit ennek megfelelően egyértelműbbé kell tenni.**

megengedettnél hosszabb **és/vagy nehezebb** járművek **nem** vehetők igénybe. **Az országhatárokat átlépő tevékenységek érintenék a versenyt, és ellentmondának a nemzetközi szállításban a súly és a méret uniós szintű szabványosítása elvének.**

Or. en

#### Indokolás

*A megengedettnél hosszabb és nehezebb járművek országhatárokat átlépő használata vagy engedélyezett, vagy nem: nem megalapozott az az állítás, miszerint a két tagállamra való korlátozás nem gyakorolna jelentős hatást a nemzetközi versenyre. A szubszidiaritás elve csak egy tagállam belső tevékenységére vonatkoztatható, kétoldalú nemzetközi megállapodásokra nem terjeszthető ki.*

#### Módosítás 87

**Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort**

**Irányelvre irányuló javaslat  
7 preambulumbekkezdés**



(7) *Az országhatárokat átlépő szállításban a megengedettnél hosszabb járművek akkor vehetők igénybe, ha a két érintett tagállam ezt egyébként saját területén megengedi, és teljesülnek az irányelv 4. cikkének (3), (4) és (5) bekezdésében az eltérés vonatkozásában megállapított feltételek. Az Európai Bizottság korábban már adott iránymutatást az irányelv 4. cikkének alkalmazásához. A 4. cikk (4) bekezdésének hatálya alá tartozó szállítási tevékenységek akkor nem érintik a versenyt jelentős mértékben, ha az érintett járműveknek az országhatárokat átlépő szállításban való igénybevétele két olyan tagállam viszonylatára korlátozódik, amelyben a meglévő infrastruktúra és a közúti közlekedésbiztonsági előírások ezt lehetővé teszik. Ily módon egyensúlyba kerül egyfelől a tagállamoknak a szubszidiaritás elve alapján fennálló azon joga, hogy saját körülményeiknek megfelelően maguk döntsenek a megfelelő szállítási megoldásokról, másfelől pedig az az igény, hogy ezek a döntések ne hátráltassák a belső piac működését. A 4. cikk (4) bekezdésének rendelkezéseit ennek megfelelően egyértelműbbé kell tenni.*

(7) *A különböző tagállamok közötti fuvarozói közötti verseny torzításának elkerülése érdekében a nemzetközi szállítási tevékenységet folytató járművek méretei tekintetében közös szabványokra van szükség. E közös szabványok esetében csak kizárólag a nemzeti fuvarozási tevékenységek vonatkozásában biztosítható bármiféle mentesség. Ily módon egyensúlyba kerül a tagállamoknak a szubszidiaritás elve alapján fennálló azon joga, hogy saját körülményeiknek megfelelően maguk döntsenek a megfelelő szállítási megoldásokról, a fehér könyvben meghatározott célokkal összhangban.*

Or. fr

## Módosítás 88

Corien Wortmann-Kool, Mathieu Grosch, Philippe De Backer, Gesine Meissner, Dieter-Lebrecht Koch

### Iránylevire irányuló javaslat 7 preambulumbekkezdés

(7) Az országhatárokat átlépő szállításban a megengedettnél hosszabb járművek akkor

(7) Az országhatárokat átlépő szállításban a megengedettnél hosszabb járművek akkor

vehetők igénybe, ha **a** két érintett tagállam ezt egyébként saját területén megengedi, és teljesülnek az irányelv 4. cikkének (3), (4) és (5) bekezdésében az eltérés vonatkozásában megállapított feltételek. Az Európai Bizottság korábban már adott iránymutatást az irányelv 4. cikkének alkalmazásához. **A 4. cikk (4) bekezdésének hatálya alá tartozó szállítási tevékenységek akkor nem érintik a versenyt jelentős mértékben, ha az érintett járműveknek az országhatárokat átlépő szállításban való igénybevétele két olyan tagállam viszonylatára korlátozódik, amelyben a meglévő infrastruktúra és a közúti közlekedésbiztonsági előírások ezt lehetővé teszik.** Ily módon egyensúlyba kerül egyfelől a tagállamoknak a szubszidiaritás elve alapján fennálló azon joga, hogy saját körülményeiknek megfelelően maguk döntsenek a megfelelő szállítási megoldásokról, másfelől pedig az az igény, hogy ezek a döntések ne hátráltassák a belső piac működését. A 4. cikk (4) bekezdésének rendelkezéseit ennek megfelelően egyértelműbbé kell tenni.

vehetők igénybe, ha **két vagy több** érintett tagállam ezt egyébként saját területén megengedi, és teljesülnek az irányelv 4. cikkének (3), (4) és (5) bekezdésében az eltérés vonatkozásában megállapított feltételek. **A megfelelő biztonsági szint garantálása érdekében a tagállamok illetékes hatóságainak meg kell határozniuk a járműre, az infrastruktúrára és a vezetőre vonatkozó egyedi követelményeket. E járművek országhatárokat átlépő használatát az útvonalakat és egyéb teljesítendő feltételeket meghatározó, érintett tagállamok illetékes hatóságai közötti két- vagy többoldalú megállapodásokkal kell alátámasztani.** Az Európai Bizottság korábban már adott iránymutatást az irányelv 4. cikkének alkalmazásához. Ily módon egyensúlyba kerül egyfelől a tagállamoknak a szubszidiaritás elve alapján fennálló azon joga, hogy saját körülményeiknek megfelelően maguk döntsenek a megfelelő szállítási megoldásokról, másfelől pedig az az igény, hogy ezek a döntések ne hátráltassák a belső piac működését. A 4. cikk (4) bekezdésének rendelkezéseit ennek megfelelően egyértelműbbé kell tenni.

Or. en

## **Módosítás 89** **Patricia van der Kammen**

### **Irányelvre irányuló javaslat** **7 preambulumbekkezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(7) Az országhatárokat átlépő szállításban a megengedettnél hosszabb járművek akkor vehetők igénybe, ha a két érintett tagállam ezt egyébként saját területén megengedi, **és teljesülnek az irányelv 4. cikkének (3), (4) és (5) bekezdésében az eltérés**

*Módosítás*

(7) Az országhatárokat átlépő szállításban a megengedettnél hosszabb **és/vagy nehezebb** járművek akkor vehetők igénybe, ha a két érintett tagállam ezt egyébként saját területén megengedi.

*vonatkozásában megállapított feltételek. Az Európai Bizottság korábban már adott iránymutatást az irányelv 4. cikkének alkalmazásához. A 4. cikk (4) bekezdésének hatálya alá tartozó szállítási tevékenységek akkor nem érintik a versenyt jelentős mértékben, ha az érintett járműveknek az országhatárokat átlépő szállításban való igénybevétele két olyan tagállam viszonylatára korlátozódik, amelyben a meglévő infrastruktúra és a közúti közlekedésbiztonsági előírások ezt lehetővé teszik. Ily módon egyensúlyba kerül egyfelől a tagállamoknak a szubszidiaritás elve alapján fennálló azon joga, hogy saját körülményeiknek megfelelően maguk döntsenek a megfelelő szállítási megoldásokról, másfelől pedig az az igény, hogy ezek a döntések ne hátráltassák a belső piac működését. A 4. cikk (4) bekezdésének rendelkezéseit ennek megfelelően egyértelműbbé kell tenni.*

Or. nl

**Módosítás 90**  
**Phil Bennion**

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

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(7a) A megengedettnél hosszabb és nehezebb tehergépjárművek befogadásához várhatóan a közúti infrastruktúra átalakításához és fenntartásához szükséges beruházásokra, valamint a zaj, a légszennyezés, a balesetek és a torlódás csökkentését célzó intézkedések megerősítésére van szükség. Ennek következtében a tagállamok bármikor betilthatják a területükön a szóban forgó járművek igénybevételét;***

**Módosítás 91**  
**Georges Bach**

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

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(7a) A megengedettnél hosszabb járműveknek a nemzetközi szállítási tevékenységekben való igénybevétele következményekkel jár a közúti biztonságra, a környezetre és a közúti infrastruktúrára nézve. A nemzetközi szállítási tevékenységekben a megengedettnél hosszabb és nehezebb járművek igénybevételére vonatkozó jelenlegi tilalom feloldása előtt a Bizottságnak értékelnie kell a szabályok szóban forgó megváltoztatásának lehetséges hatásait.***

**Módosítás 92**  
**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

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

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(7a) A nehéz tehergépjárművek méretének bármely – a járművek hosszát, magasságát, szélességét vagy súlyát érintő – megváltoztatása súlyos pénzügyi hatást gyakorolna a tagállamokra az infrastruktúra átalakítása szempontjából, legyen szó autópálya-kijáratokról, hidakról, alagutakról, körforgalmakról vagy meredek utakon lejtők kialakításáról.***

**Módosítás 93**  
**Gesine Meissner**

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

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(7a) A Bizottságnak összehangolt megközelítést kell kidolgoznia a 4. cikk (3) bekezdése szerinti, a megengedett legnagyobb méreteket meghaladó járművekre és jármű-kombinációkra vonatkozó különleges engedélyek jóváhagyási eljárásával kapcsolatban. A különböző tagállamokban és/vagy régiókban működő illetékes hatóságoknak az oszthatatlan rakományok forgalomban való részvételét engedélyező eljárásait össze kell hangolni.***

Or. en

*Indokolás*

*Az egymástól igen eltérő tagállami eljárások problémákat okoznak a gyakorlatban, ha valakinek például szélturbinához való alkatrészek országhatárokat átlépő szállításához kell különleges engedélyt szereznie.*

**Módosítás 94**  
**Mathieu Grosch, Corien Wortmann-Kool, Dieter-Lebrecht Koch, Gesine Meissner**

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

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(7a) A közúti biztonságról szóló ezen irányelv által meghatározott méreteket meghaladó járművek hatásának felmérése céljából helyénvaló, ha a tagállamok adatokat gyűjtenek a 18,75 méternél hosszabb nehéz tehergépjárművek***

*részvételével bekövetkező balesetekről. A Bizottságnak mérlegelnie kell, hogy javasolja-e ezen adatok felvételét a tagállamoknak a közúti balesetekre vonatkozó közösségi adatbázis létrehozásáról szóló 93/704/EK tanácsi határozat értelmében fennálló éves jelentéstételi kötelezettségei közé.*

Or. en

### *Indokolás*

*The figure of 18.75 m is the longest vehicle limit allowed by Directive 96/53 for heavy goods vehicles. Taking into account the possibilities for longer dimensions of heavy goods vehicles of up to 2m under the new provisions for aerodynamic improvements, but also the derogations for national and cross border transport by even longer vehicles, it is appropriate to assess the impact of vehicles longer than 18.75m on road safety. The collection of such statistics by Member States should take place in the framework of Council Decisions 93/704/EC, which already provide for a yearly reporting obligation of road accidents, on the basis of an amendment proposed by the Commission.*

### **Módosítás 95** **Hubert Pirker**

#### **Irányelvre irányuló javaslat** **8 preambulumbekzdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(8) A nem kizárólag fosszilis energiahordozókat hasznosító és következésképpen nem vagy kevésbé környezetszennyező alternatív hajtási rendszereknek, például az elektromos és a hibrid motoroknak a nehéz tehergépjárművekben és az autóbuszokban (ez utóbbi esetben alapvetően a városi és a városkörnyéki közlekedésben) történő alkalmazása olyan többlettömeget eredményez, amelyet, amennyiben nem kívánjuk gazdaságilag hátrányos helyzetbe hozni a közúti szállítási ágazatot, nem szabad számításba venni a jármű befogadóképességének rovására.

*Módosítás*

(8) A nem kizárólag fosszilis energiahordozókat hasznosító és következésképpen nem vagy kevésbé környezetszennyező alternatív hajtási rendszereknek, például az elektromos és a hibrid motoroknak a nehéz tehergépjárművekben és az autóbuszokban (ez utóbbi esetben alapvetően a városi és a városkörnyéki közlekedésben) történő alkalmazása olyan többlettömeget eredményez, amelyet, amennyiben nem kívánjuk gazdaságilag hátrányos helyzetbe hozni a közúti szállítási ágazatot, nem szabad számításba venni a jármű befogadóképességének rovására. ***Hogy ne korlátozza a kutatást és fejlesztést ezen a***

**területen, ezen irányelvnek a technológiasemlegesség elvét kell követnie.**

Or. de

### *Indokolás*

*Nem ésszerű csupán két hajtási rendszer mellett letenni a voksot. Ezzel gátoljuk az innovációt ezen a területen. Az irányelvnek nem szabad akadályoznia a technológiai fejlesztést, hanem technológiasemlegesnek kell lennie.*

### **Módosítás 96**

**Phil Bennion**

#### **Irányelvre irányuló javaslat**

#### **8 preambulumbekkezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(8) A nem kizárólag fosszilis energiahordozókat hasznosító és következésképpen nem vagy kevésbé környezetszennyező alternatív hajtási rendszereknek, például az elektromos és a hibrid motoroknak a nehéz tehergépjárművekben és az autóbuszokban (ez utóbbi esetben alapvetően a városi és a városkörnyéki közlekedésben) történő alkalmazása olyan többlettömeget eredményez, amelyet, amennyiben nem kívánjuk gazdaságilag hátrányos helyzetbe hozni a közúti szállítási ágazatot, nem szabad számításba venni a jármű befogadóképességének rovására.

*Módosítás*

(8) A nem kizárólag fosszilis energiahordozókat hasznosító és következésképpen nem vagy kevésbé környezetszennyező **alacsony szén-dioxid-kibocsátású technológiáknak, köztük az** alternatív hajtási rendszereknek, például az elektromos és a hibrid motoroknak a nehéz tehergépjárművekben és az autóbuszokban (ez utóbbi esetben alapvetően a városi és a városkörnyéki közlekedésben) történő alkalmazása olyan többlettömeget eredményez, amelyet, amennyiben nem kívánjuk gazdaságilag hátrányos helyzetbe hozni a közúti szállítási ágazatot, nem szabad számításba venni a jármű befogadóképességének rovására.

Or. en

### **Módosítás 97**

**Jörg Leichtfried**

#### **Irányelvre irányuló javaslat**

#### **8 preambulumbekkezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(8) A nem kizárólag fosszilis energiahordozókat hasznosító és következésképpen nem vagy kevésbé környezetszennyező alternatív hajtási rendszereknek, például az elektromos és a hibrid motoroknak a nehéz tehergépjárművekben és az autóbuszokban (ez utóbbi esetben alapvetően a városi és a városkörnyéki közlekedésben) történő alkalmazása olyan többlettömeget eredményez, amelyet, amennyiben nem kívánjuk gazdaságilag hátrányos helyzetbe hozni a közúti szállítási ágazatot, nem szabad számításba venni a jármű befogadóképességének rovására.

*Módosítás*

(8) A nem kizárólag fosszilis energiahordozókat hasznosító és következésképpen nem vagy kevésbé környezetszennyező alternatív hajtási rendszereknek, például az elektromos és a hibrid motoroknak a nehéz tehergépjárművekben és az autóbuszokban (ez utóbbi esetben alapvetően a városi és a városkörnyéki közlekedésben) történő alkalmazása olyan többlettömeget eredményez, amelyet, amennyiben nem kívánjuk gazdaságilag hátrányos helyzetbe hozni a közúti szállítási ágazatot, nem szabad számításba venni a jármű befogadóképességének rovására. ***Az alternatív hajtási rendszerekkel rendelkező járművek tekintetében meg kell engedni, hogy túllépjék az 1 tonnás megengedett legnagyobb tömeget. A többlettömeg azonban nem növelheti a jármű rakodókapacitását. A technológiasemlegesség elvét fenn kell tartani.***

Or. de

*Indokolás*

*A jelentéstervezetben előterjesztett módosítás kiegészítése, amely pontosítja, hogy csak annyi többlettömeg megengedett, amennyi az alternatív hajtáshoz ténylegesen szükséges. Nem szabad lehetővé tenni a rakodókapacitás növelését.*

**Módosítás 98**  
**Oldřich Vlasák**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**8 preambulumbekkezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(8) A nem kizárólag fosszilis energiahordozókat hasznosító és következésképpen nem vagy kevésbé

*Módosítás*

(8) A nem kizárólag fosszilis energiahordozókat hasznosító és következésképpen nem vagy kevésbé



környezetszennyező alternatív hajtási rendszereknek, például az elektromos és a hibrid motoroknak a nehéz tehergépjárművekben és az autóbuszokban (ez utóbbi esetben alapvetően a városi és a városkörnyéki közlekedésben) történő alkalmazása **olyan többlettömeget eredményez, amelyet, amennyiben nem kívánjuk gazdaságilag hátrányos helyzetbe hozni a közúti szállítási ágazatot, nem szabad számításba venni a jármű befogadóképességének rovására.**

környezetszennyező alternatív hajtási rendszereknek, például az elektromos és a hibrid motoroknak a nehéz tehergépjárművekben és az autóbuszokban (ez utóbbi esetben alapvetően a városi és a városkörnyéki közlekedésben) történő alkalmazása **hozzájárul az Unió energiafüggetlenségének megvalósításához, valamint az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című fehér könyvben megállapított célok eléréséhez.**

Or. cs

**Módosítás 99**  
**Christine De Veyrac, Dominique Vlasto**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**8 preambulumbekzdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(8) A nem kizárólag fosszilis energiahordozókat hasznosító és következésképpen nem vagy kevésbé környezetszennyező alternatív hajtási **rendszereknek, például az elektromos és a hibrid motoroknak a nehéz tehergépjárművekben és az autóbuszokban (ez utóbbi esetben alapvetően a városi és a városkörnyéki közlekedésben) történő alkalmazása olyan többlettömeget eredményez, amelyet, amennyiben nem kívánjuk gazdaságilag hátrányos helyzetbe hozni a közúti szállítási ágazatot, nem szabad számításba venni a jármű befogadóképességének rovására.**

*Módosítás*

(8) A **technológiasemlegesség elvét követve és annak ösztönzése érdekében, hogy a közúti fuvarozók a nem kizárólag fosszilis energiahordozókat hasznosító és következésképpen nem vagy kevésbé környezetszennyező alternatív hajtási rendszereket vegyék igénybe, alapvető fontosságú, hogy ezen alternatív hajtási rendszerekre visszavezethető többlettömeget ne vegyük számításba a jármű befogadóképességének rovására annak érdekében, hogy ezáltal ne hozzuk gazdaságilag hátrányos helyzetbe a közúti szállítási ágazatot.**

Or. fr

## Módosítás 100

Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Anneli Jäätteenmäki, Nils Torvalds, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Christofer Fjellner, Anna Ibrisagic, Gunnar Hökmark, Alf Svensson, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen

### Irányelvre irányuló javaslat

#### 8 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(8) A nem kizárólag fosszilis energiahordozókat hasznosító és következésképpen nem vagy kevésbé környezetszennyező alternatív hajtási rendszereknek, például az elektromos és a hibrid motoroknak a nehéz tehergépjárművekben és az autóbuszokban (ez utóbbi esetben alapvetően a városi és a városkörnyéki közlekedésben) történő alkalmazása olyan többlettömeget eredményez, amelyet, amennyiben nem kívánjuk gazdaságilag hátrányos helyzetbe hozni a közúti szállítási ágazatot, nem szabad számításba venni a jármű befogadóképességének rovására.

*Módosítás*

(8) A nem kizárólag fosszilis energiahordozókat hasznosító és következésképpen nem vagy kevésbé környezetszennyező alternatív hajtási rendszereknek, például az elektromos és a hibrid motoroknak a nehéz tehergépjárművekben és az autóbuszokban (ez utóbbi esetben alapvetően a városi és a városkörnyéki közlekedésben) történő alkalmazása olyan többlettömeget eredményez, amelyet, amennyiben nem kívánjuk gazdaságilag hátrányos helyzetbe hozni a közúti szállítási ágazatot, nem szabad számításba venni a jármű befogadóképességének rovására. ***A megoldásoknak egyúttal a technológiasemlegesség elvét is fenn kell tartaniuk.***

Or. en

## Módosítás 101

Hubert Pirker

### Irányelvre irányuló javaslat

#### 9 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(9) A közlekedéspolitikai fehér könyv annak szükségességét is hangsúlyozza, hogy a szabályozás kövesse az intermodális szállításban bekövetkező fejleményeket, különösen a konténeres szállítás területén, ahol egyre elterjedtebben használatosak a 45 láb

*Módosítás*

(9) A közlekedéspolitikai fehér könyv annak szükségességét is hangsúlyozza, hogy a szabályozás kövesse az intermodális szállításban bekövetkező fejleményeket, különösen a konténeres szállítás területén, ahol egyre elterjedtebben használatosak a 45 láb

hosszúságú konténerek. E konténerek szállítása ma vasúton és a belvízi utakon történik. Az intermodális szállítási útvonalak közötti szállítást igénylő szakaszait azonban csak olyan nehézkes adminisztratív eljárások lefolytatása mellett van mód teljesíteni, amelyek a tagállamokra és a fuvarozókra nagy terheket rónak, kivéve abban az esetben, ha a konténerek sarkait szabadalmi oltalom alatt álló lekerekítéssel látják el, ami viszont rendkívül költséges. A járművek hosszának 15 cm-rel való megnövelésével a fuvarozók megszabadulhatnak ezektől az adminisztratív terhektől, ami elősegítheti az intermodális szállítás térnyerését, és közben sem a közutak többi igénybevevőjének érdekei nem sérülnek, sem az infrastruktúra nem károsodik. A pótkocsis tehergépjárművek teljes hosszához (16,50 m) viszonyítva ez a 15 cm hossznövelés olyan csekély mértékű, hogy nincs káros hatása a közúti közlekedés biztonságára. A közlekedéspolitikai fehér könyvben felvázolt politikai irányvonal szerint ezzel a hossznöveléssel csak az intermodális szállításban van mód élni, **és ott is csak akkor, ha** a közúti szállítási szakasz **hossza** a vasúti, belvízi vagy tengeri szállítást is magában foglaló útvonalon belül **legfeljebb 300 km. Ez a távolság elegendőnek látszik** egy ipari vagy kereskedelmi övezetnek a legközelebbi vasúti áruterminállal vagy folyami kikötővel való **összekötéséhez**. Ahhoz azonban, hogy az Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletekhez az összeköttetés a legközelebbi tengeri kikötővel is megvalósuljon, ennél nagyobb távolságra lehet szükség, és ugyanezt kívánja a tengeri gyorsforgalmi utak fejlesztése is.

hosszúságú konténerek. E konténerek szállítása ma vasúton és a belvízi utakon történik. Az intermodális szállítási útvonalak közötti szállítást igénylő szakaszait azonban csak olyan nehézkes adminisztratív eljárások lefolytatása mellett van mód teljesíteni, amelyek a tagállamokra és a fuvarozókra nagy terheket rónak, kivéve abban az esetben, ha a konténerek sarkait szabadalmi oltalom alatt álló lekerekítéssel látják el, ami viszont rendkívül költséges. A járművek hosszának 15 cm-rel való megnövelésével a fuvarozók megszabadulhatnak ezektől az adminisztratív terhektől, ami elősegítheti az intermodális szállítás térnyerését, és közben sem a közutak többi igénybevevőjének érdekei nem sérülnek, sem az infrastruktúra nem károsodik. A pótkocsis tehergépjárművek teljes hosszához (16,50 m) viszonyítva ez a 15 cm hossznövelés olyan csekély mértékű, hogy nincs káros hatása a közúti közlekedés biztonságára. A közlekedéspolitikai fehér könyvben felvázolt politikai irányvonal szerint ezzel a hossznöveléssel csak az intermodális szállításban van mód élni, **ahol** a közúti szállítási szakasz **hosszát** a vasúti, belvízi vagy tengeri szállítást is magában foglaló útvonalon belül **régióktól függően eltérően kell értékelni, és azt a tagállamoknak kell meghatározniuk** egy ipari vagy kereskedelmi övezetnek a legközelebbi vasúti áruterminállal vagy folyami kikötővel való **összekötése érdekében**. Ahhoz azonban, hogy az Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletekhez az összeköttetés a legközelebbi tengeri kikötővel is megvalósuljon, ennél nagyobb távolságra lehet szükség, és ugyanezt kívánja a tengeri gyorsforgalmi utak fejlesztése is.

Or. de

## Indokolás

*Az intermodális szállítás keretében a közúti szállítási szakasz merev, kilométerben megadott meghatározása a gyakorlatban ésszerűen nem valósítható meg, és egyáltalán nem veszi figyelembe a hatékonyságot, a gazdaságosságot, a környezetet, valamint az egyes tagállamok infrastrukturális és földrajzi adottságait.*

### Módosítás 102 Jörg Leichtfried

#### Irányelvre irányuló javaslat 9 preambulumbekkezdés

##### *A Bizottság által javasolt szöveg*

(9) A közlekedéspolitikai fehér könyv annak szükségességét is hangsúlyozza, hogy a szabályozás kövesse az intermodális szállításban bekövetkező fejleményeket, különösen a konténeres szállítás területén, ahol egyre elterjedtebben használatosak a 45 láb hosszúságú konténerek. E konténerek szállítása ma vasúton és a belvízi utakon történik. Az intermodális szállítási útvonalak közúti szállítást igénylő szakaszait azonban csak olyan nehézkes adminisztratív eljárások lefolytatása mellett van mód teljesíteni, amelyek a tagállamokra és a fuvarozókra nagy terheket rónak, kivéve abban az esetben, ha a konténerek sarkait szabadalmi oltalom alatt álló lekerekítéssel látják el, ami viszont rendkívül költséges. A járművek hosszának 15 cm-rel való megnövelésével a fuvarozók megszabadulhatnak ezektől az adminisztratív terhektől, ami elősegítheti **az intermodális** szállítás térnyerését, és közben sem a közutak többi igénybevevőjének érdekei nem sérülnek, sem az infrastruktúra nem károsodik. A pótkocsis tehergépjárművek teljes hosszához (16,50 m) viszonyítva ez a 15 cm hossznövelés olyan csekély mértékű, hogy nincs káros hatása a közúti közlekedés biztonságára. **A**

##### *Módosítás*

(9) A közlekedéspolitikai fehér könyv annak szükségességét is hangsúlyozza, hogy a szabályozás kövesse az intermodális szállításban bekövetkező fejleményeket, különösen a konténeres szállítás területén, ahol egyre elterjedtebben használatosak a 45 láb hosszúságú konténerek. E konténerek szállítása ma vasúton és a belvízi utakon történik. Az intermodális szállítási útvonalak közúti szállítást igénylő szakaszait azonban csak olyan nehézkes adminisztratív eljárások lefolytatása mellett van mód teljesíteni, amelyek a tagállamokra és a fuvarozókra nagy terheket rónak, kivéve abban az esetben, ha a konténerek sarkait szabadalmi oltalom alatt álló lekerekítéssel látják el, ami viszont rendkívül költséges. A járművek hosszának 15 cm-rel való megnövelésével a fuvarozók megszabadulhatnak ezektől az adminisztratív terhektől, ami elősegítheti **a kombinált** szállítás térnyerését, és közben sem a közutak többi igénybevevőjének érdekei nem sérülnek, sem az infrastruktúra nem károsodik. A pótkocsis tehergépjárművek teljes hosszához (16,50 m) viszonyítva ez a 15 cm hossznövelés olyan csekély mértékű, hogy nincs káros hatása a közúti közlekedés biztonságára. **Ez a hossznövelés csak a**

***közlekedéspolitikai fehér könyvben felvázolt politikai irányvonal szerint ezzel a hosszönöveléssel csak az intermodális szállításban van mód élni, és ott is csak akkor, ha a közúti szállítási szakasz hossza a vasúti, belvízi vagy tengeri szállítást is magában foglaló útvonalon belül legfeljebb 300 km. Ez a távolság elegendőnek látszik egy ipari vagy kereskedelmi övezetnek a legközelebbi vasúti áruterminállal vagy folyami kikötővel való összekötéséhez. Ahhoz azonban, hogy az Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletekhez az összeköttetés a legközelebbi tengeri kikötővel is megvalósuljon, ennél nagyobb távolságra lehet szükség, és ugyanezt kívánja a tengeri gyorsforgalmi utak fejlesztése is.***

***kombinált szállításban lehet megengedett, és ott is csak akkor, ha a közúti szállítás a vasúti, belvízi vagy tengeri szállítást is magában foglaló útvonalon belül legfeljebb a legközelebbi vasúti átrakodóállomásig tart vagy onnan indul (vasúti szállítás esetén), illetve azt annak a belvízi vagy tengeri kikötőnek a 150 km-es körzetében végzik, ahol az árut átrakodták.***

Or. de

#### *Indokolás*

*A jelentéstervezet szóban forgó módosításának kijavítása.*

### **Módosítás 103**

**Corien Wortmann-Kool**

#### **Irányelvre irányuló javaslat**

#### **9 preambulumbekkezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(9) A közlekedéspolitikai fehér könyv annak szükségességét is hangsúlyozza, hogy a szabályozás kövesse az intermodális szállításban bekövetkező fejleményeket, különösen a konténeres szállítás területén, ahol egyre elterjedtebben használatosak a 45 láb hosszúságú konténerek. E konténerek szállítása ma vasúton és a belvízi utakon történik. Az intermodális szállítási útvonalak közúti szállítást igénylő szakaszait azonban csak olyan nehézkes adminisztratív eljárások lefolytatása mellett

*Módosítás*

(9) A közlekedéspolitikai fehér könyv annak szükségességét is hangsúlyozza, hogy a szabályozás kövesse az intermodális szállításban bekövetkező fejleményeket, különösen a konténeres szállítás területén, ahol egyre elterjedtebben használatosak a 45 láb hosszúságú konténerek. E konténerek szállítása ma vasúton és a belvízi utakon történik. Az intermodális szállítási útvonalak közúti szállítást igénylő szakaszait azonban csak olyan nehézkes adminisztratív eljárások lefolytatása mellett

van mód teljesíteni, amelyek a tagállamokra és a fuvarozókra nagy terheket rónak, kivéve abban az esetben, ha a konténerek sarkait szabadalmi oltalom alatt álló lekerekítéssel látják el, ami viszont rendkívül költséges. A járművek hosszának **15** cm-rel való megnövelésével a fuvarozók megszabadulhatnak ezektől az adminisztratív terhektől, ami elősegítheti az intermodális szállítás térnyerését, és közben sem a közutak többi igénybevevőjének érdekei nem sérülnek, sem az infrastruktúra nem károsodik. A pótkocsis tehergépjárművek teljes hosszához (16,50 m) viszonyítva ez a **15** cm hossznövelés olyan csekély mértékű, hogy nincs káros hatása a közúti közlekedés biztonságára. A közlekedéspolitikai fehér könyvben felvázolt politikai irányvonal szerint ezzel a hossznöveléssel csak az intermodális szállításban van mód élni, és ott is csak akkor, ha a közúti szállítási szakasz hossza a vasúti, belvízi vagy tengeri szállítást is magában foglaló útvonalon belül legfeljebb 300 km. Ez a távolság elegendőnek látszik egy ipari vagy kereskedelmi övezetnek a legközelebbi vasúti áruterminállal vagy folyami kikötővel való összekötéséhez. Ahhoz azonban, hogy az Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletekhez az összeköttetés a legközelebbi tengeri kikötővel is megvalósuljon, ennél nagyobb távolságra lehet szükség, és ugyanezt kívánja a tengeri gyorsforgalmi utak fejlesztése is.

van mód teljesíteni, amelyek a tagállamokra és a fuvarozókra nagy terheket rónak, kivéve abban az esetben, ha a konténerek sarkait szabadalmi oltalom alatt álló lekerekítéssel látják el, ami viszont rendkívül költséges. A járművek hosszának **80** cm-rel való megnövelésével a fuvarozók megszabadulhatnak ezektől az adminisztratív terhektől, ami elősegítheti az intermodális szállítás térnyerését, és közben sem a közutak többi igénybevevőjének érdekei nem sérülnek, sem az infrastruktúra nem károsodik. A pótkocsis tehergépjárművek teljes hosszához (16,50 m) viszonyítva ez a **80** cm hossznövelés olyan csekély mértékű, hogy nincs káros hatása a közúti közlekedés biztonságára. A közlekedéspolitikai fehér könyvben felvázolt politikai irányvonal szerint ezzel a hossznöveléssel csak az intermodális szállításban van mód élni, és ott is csak akkor, ha a közúti szállítási szakasz hossza a vasúti, belvízi vagy tengeri szállítást is magában foglaló útvonalon belül legfeljebb 300 km. Ez a távolság elegendőnek látszik egy ipari vagy kereskedelmi övezetnek a legközelebbi vasúti áruterminállal vagy folyami kikötővel való összekötéséhez. Ahhoz azonban, hogy az Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletekhez az összeköttetés a legközelebbi tengeri kikötővel is megvalósuljon, ennél nagyobb távolságra lehet szükség, és ugyanezt kívánja a tengeri gyorsforgalmi utak fejlesztése is.

Or. en

#### *Indokolás*

*A 45 láb hosszúságú konténerek közúti közlekedésben való részvételének elősegítése érdekében a 15 cm-es hossznövelésnek nincs értelme. Ennek csak akkor van hatása, ha a 45 láb hosszúságú konténerekhez teljesen új alvázat fejlesztenek ki. Sok évvel ezelőtt a Bizottság engedélyezte a tagállamoknak, hogy speciális feltételeket állapítsanak meg a 45 láb hosszúságú konténerek szállítására. Hollandia és Belgium ennek alapján 80 cm-es hosszöbbltet engedélyezett. Ez a hossznövelés lehetővé teszi egy 45 láb hosszúságú konténer szabványos konténer-alvázon való szállítását.*

**Módosítás 104**  
**Dieter-Lebrecht Koch**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**9 preambulubekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(9) A közlekedéspolitikai fehér könyv annak szükségességét is hangsúlyozza, hogy a szabályozás kövesse az intermodális szállításban bekövetkező fejleményeket, különösen a konténeres szállítás területén, ahol egyre elterjedtebben használatosak a 45 láb hosszúságú konténerek. E konténerek szállítása ma vasúton és a belvízi utakon történik. Az intermodális szállítási útvonalak közúti szállítást igénylő szakaszait azonban csak olyan nehézkes adminisztratív eljárások lefolytatása mellett van mód teljesíteni, amelyek a tagállamokra és a fuvarozókra nagy terheket rónak, kivéve abban az esetben, ha a konténerek sarkait szabadalmi oltalom alatt álló lekerekítéssel látják el, ami viszont rendkívül költséges. A járművek hosszának 15 cm-rel való megnövelésével a fuvarozók megszabadulhatnak ezektől az adminisztratív terhektől, ami elősegítheti az intermodális szállítás térnyerését, és közben sem a közutak többi igénybevevőjének érdekei nem sérülnek, sem az infrastruktúra nem károsodik. A pótkocsis tehergépjárművek teljes hosszához (16,50 m) viszonyítva ez a 15 cm hossznövelés olyan csekély mértékű, hogy nincs káros hatása a közúti közlekedés biztonságára. A közlekedéspolitikai fehér könyvben felvázolt politikai irányvonal szerint ezzel a hossznöveléssel csak az intermodális szállításban van mód élni, és ott is csak akkor, ha a közúti szállítási szakasz hossza a vasúti, belvízi vagy tengeri szállítást is magában foglaló útvonalon belül legfeljebb

*Módosítás*

(9) A közlekedéspolitikai fehér könyv annak szükségességét is hangsúlyozza, hogy a szabályozás kövesse az intermodális szállításban bekövetkező fejleményeket, különösen a konténeres szállítás területén, ahol egyre elterjedtebben használatosak a 45 láb hosszúságú konténerek. E konténerek szállítása ma vasúton és a belvízi utakon történik. Az intermodális szállítási útvonalak közúti szállítást igénylő szakaszait azonban csak olyan nehézkes adminisztratív eljárások lefolytatása mellett van mód teljesíteni, amelyek a tagállamokra és a fuvarozókra nagy terheket rónak, kivéve abban az esetben, ha a konténerek sarkait szabadalmi oltalom alatt álló lekerekítéssel látják el, ami viszont rendkívül költséges. A járművek hosszának 15 cm-rel való megnövelésével a fuvarozók megszabadulhatnak ezektől az adminisztratív terhektől, ami elősegítheti az intermodális szállítás térnyerését, és közben sem a közutak többi igénybevevőjének érdekei nem sérülnek, sem az infrastruktúra nem károsodik. A pótkocsis tehergépjárművek teljes hosszához (16,50 m) viszonyítva ez a 15 cm hossznövelés olyan csekély mértékű, hogy nincs káros hatása a közúti közlekedés biztonságára. A közlekedéspolitikai fehér könyvben felvázolt politikai irányvonal szerint ezzel a hossznöveléssel csak az intermodális szállításban van mód élni, és ott is csak akkor, ha a közúti szállítási szakasz hossza a vasúti, belvízi vagy tengeri szállítást is magában foglaló útvonalon belül legfeljebb

**300** km. Ez a távolság elegendőnek látszik egy ipari vagy kereskedelmi övezetnek a legközelebbi vasúti áruterminállal vagy folyami kikötővel való összekötéséhez. Ahhoz azonban, hogy az Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletekhez az összeköttetés a legközelebbi tengeri kikötővel is megvalósuljon, ennél nagyobb távolságra lehet szükség, és ugyanezt kívánja a tengeri gyorsforgalmi utak fejlesztése is.

**500** km. Ez a távolság elegendőnek látszik egy ipari vagy kereskedelmi övezetnek a legközelebbi vasúti áruterminállal vagy folyami kikötővel való összekötéséhez. Ahhoz azonban, hogy az Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletekhez az összeköttetés a legközelebbi tengeri kikötővel is megvalósuljon, ennél nagyobb távolságra lehet szükség, és ugyanezt kívánja a tengeri gyorsforgalmi utak fejlesztése is.

Or. de

## **Módosítás 105** **Petri Sarvamaa**

### **Irányelvre irányuló javaslat** **9 preambulumbekzdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(9) A közlekedéspolitikai fehér könyv annak szükségességét is hangsúlyozza, hogy a szabályozás kövesse az intermodális szállításban bekövetkező fejleményeket, különösen a konténeres szállítás területén, ahol egyre elterjedtebben használatosak a 45 láb hosszúságú konténerek. E konténerek szállítása ma vasúton és a belvízi utakon történik. Az intermodális szállítási útvonalak közötti szállítást igénylő szakaszait azonban csak olyan nehézkes adminisztratív eljárások lefolytatása mellett van mód teljesíteni, amelyek a tagállamokra és a fuvarozókra nagy terheket rónak, kivéve abban az esetben, ha a konténerek sarkait szabadalmi oltalom alatt álló lekerekítéssel látják el, ami viszont rendkívül költséges. A járművek hosszának 15 cm-rel való megnövelésével a fuvarozók megszabadulhatnak ezektől az adminisztratív terhektől, ami elősegítheti az intermodális szállítás térnyerését, és közben sem a közutak többi

*Módosítás*

(9) A közlekedéspolitikai fehér könyv annak szükségességét is hangsúlyozza, hogy a szabályozás kövesse az intermodális szállításban bekövetkező fejleményeket, különösen a konténeres szállítás területén, ahol egyre elterjedtebben használatosak a 45 láb hosszúságú konténerek. E konténerek szállítása ma vasúton és a belvízi utakon történik. Az intermodális szállítási útvonalak közötti szállítást igénylő szakaszait azonban csak olyan nehézkes adminisztratív eljárások lefolytatása mellett van mód teljesíteni, amelyek a tagállamokra és a fuvarozókra nagy terheket rónak, kivéve abban az esetben, ha a konténerek sarkait szabadalmi oltalom alatt álló lekerekítéssel látják el, ami viszont rendkívül költséges. A járművek hosszának 15 cm-rel való megnövelésével a fuvarozók megszabadulhatnak ezektől az adminisztratív terhektől, ami elősegítheti az intermodális szállítás térnyerését, és közben sem a közutak többi



igénybevevőjének érdekei nem sérülnek, sem az infrastruktúra nem károsodik. A pótkocsis tehergépjárművek teljes hosszához (16,50 m) viszonyítva ez a 15 cm hossznövelés olyan csekély mértékű, hogy nincs káros hatása a közúti közlekedés biztonságára. A közlekedéspolitikai fehér könyvben felvázolt politikai irányvonal szerint ezzel a hossznöveléssel csak az intermodális szállításban van mód élni, és ott is csak akkor, ha a közúti szállítási szakasz hossza a vasúti, belvízi vagy tengeri szállítást is magában foglaló útvonalon belül legfeljebb 300 km. Ez a távolság elegendőnek látszik egy ipari vagy kereskedelmi övezetnek a legközelebbi vasúti áruterminállal vagy folyami kikötővel való összekötéséhez. Ahhoz azonban, hogy az Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletekhez az összeköttetés a legközelebbi tengeri kikötővel is megvalósuljon, ennél nagyobb távolságra lehet szükség, és ugyanezt kívánja a tengeri gyorsforgalmi utak fejlesztése is.

igénybevevőjének érdekei nem sérülnek, sem az infrastruktúra nem károsodik. A pótkocsis tehergépjárművek teljes hosszához (16,50 m) viszonyítva ez a 15 cm hossznövelés olyan csekély mértékű, hogy nincs káros hatása a közúti közlekedés biztonságára. A közlekedéspolitikai fehér könyvben felvázolt politikai irányvonal szerint ezzel a hossznöveléssel csak az intermodális szállításban van mód élni, és ott is csak akkor, ha a közúti szállítási szakasz hossza a vasúti, belvízi vagy tengeri szállítást is magában foglaló útvonalon belül legfeljebb 300 km **vagy 50%**. Ez a távolság elegendőnek látszik egy ipari vagy kereskedelmi övezetnek a legközelebbi vasúti áruterminállal vagy folyami kikötővel való összekötéséhez. Ahhoz azonban, hogy az Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletekhez az összeköttetés a legközelebbi tengeri kikötővel is megvalósuljon, ennél nagyobb távolságra lehet szükség, és ugyanezt kívánja a tengeri gyorsforgalmi utak fejlesztése is.

Or. en

## **Módosítás 106** **Phil Bennion**

### **Irányelvre irányuló javaslat** **9 preambulumbekkezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(9) A közlekedéspolitikai fehér könyv annak szükségességét is hangsúlyozza, hogy a szabályozás kövesse az intermodális szállításban bekövetkező fejleményeket, különösen a konténeres szállítás területén, ahol egyre elterjedtebben használatosak a 45 láb hosszúságú konténerek. E konténerek szállítása ma vasúton és a belvízi utakon

*Módosítás*

(9) A közlekedéspolitikai fehér könyv annak szükségességét is hangsúlyozza, hogy a szabályozás kövesse az intermodális szállításban bekövetkező fejleményeket, különösen a konténeres szállítás területén, ahol egyre elterjedtebben használatosak a 45 láb hosszúságú konténerek. E konténerek szállítása ma vasúton és a belvízi utakon

történik. Az intermodális szállítási útvonalak közötti szállítást igénylő szakaszait azonban csak olyan nehézkes adminisztratív eljárások lefolytatása mellett van mód teljesíteni, amelyek a tagállamokra és a fuvarozókra nagy terheket rónak, kivéve abban az esetben, ha a konténerek sarkait szabadalmi oltalom alatt álló lekerekítéssel látják el, ami viszont rendkívül költséges. A járművek hosszának 15 cm-rel való megnövelésével a fuvarozók megszabadulhatnak ezektől az adminisztratív terhektől, ami elősegítheti az intermodális szállítás térnyerését, és közben sem a közutak többi igénybevevőjének érdekei nem sérülnek, sem az infrastruktúra nem károsodik. A pótkocsis tehergépjárművek teljes hosszához (16,50 m) viszonyítva ez a 15 cm hossznövelés olyan csekély mértékű, hogy nincs káros hatása a közúti közlekedés biztonságára. A közlekedéspolitikai fehér könyvben felvázolt politikai irányvonal szerint ezzel a hossznöveléssel csak az intermodális szállításban van mód élni, és ott is csak akkor, ha a közúti szállítási szakasz hossza a vasúti, belvízi vagy tengeri szállítást is magában foglaló útvonalon belül legfeljebb 300 km. Ez a távolság elegendőnek látszik egy ipari vagy kereskedelmi övezetnek a legközelebbi vasúti áruterminállal vagy folyami kikötővel való összekötéséhez. **Ahhoz** azonban, hogy az Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletekhez az összeköttetés a legközelebbi tengeri kikötővel is megvalósuljon, ennél nagyobb távolságra lehet szükség, és ugyanezt kívánja a tengeri gyorsforgalmi utak fejlesztése is.

történik. Az intermodális szállítási útvonalak közötti szállítást igénylő szakaszait azonban csak olyan nehézkes adminisztratív eljárások lefolytatása mellett van mód teljesíteni, amelyek a tagállamokra és a fuvarozókra nagy terheket rónak, kivéve abban az esetben, ha a konténerek sarkait szabadalmi oltalom alatt álló lekerekítéssel látják el, ami viszont rendkívül költséges. A járművek hosszának 15 cm-rel való megnövelésével a fuvarozók megszabadulhatnak ezektől az adminisztratív terhektől, ami elősegítheti az intermodális szállítás térnyerését, és közben sem a közutak többi igénybevevőjének érdekei nem sérülnek, sem az infrastruktúra nem károsodik. A pótkocsis tehergépjárművek teljes hosszához (16,50 m) viszonyítva ez a 15 cm hossznövelés olyan csekély mértékű, hogy nincs káros hatása a közúti közlekedés biztonságára. A közlekedéspolitikai fehér könyvben felvázolt politikai irányvonal szerint ezzel a hossznöveléssel csak az intermodális szállításban van mód élni, és ott is csak akkor, ha a közúti szállítási szakasz hossza a vasúti, belvízi vagy tengeri szállítást is magában foglaló útvonalon belül legfeljebb 300 km. Ez a távolság elegendőnek látszik egy ipari vagy kereskedelmi övezetnek a legközelebbi vasúti áruterminállal vagy folyami kikötővel való összekötéséhez. **Figyelemmel azonban a szigeten található tagállamok egyedi körülményeire, ahhoz,** hogy az Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletekhez az összeköttetés a legközelebbi tengeri kikötővel is megvalósuljon, ennél nagyobb távolságra lehet szükség, és ugyanezt kívánja a tengeri gyorsforgalmi utak fejlesztése is.

Or. en

**Módosítás 107**  
**Philippe De Backer**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**9 preambulumbekkezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(9) A közlekedéspolitikai fehér könyv annak szükségességét is hangsúlyozza, hogy a szabályozás kövesse az intermodális szállításban bekövetkező fejleményeket, különösen a konténeres szállítás területén, ahol egyre elterjedtebben használatosak a 45 láb hosszúságú konténerek. E konténerek szállítása ma vasúton és a belvízi utakon történik. Az intermodális szállítási útvonalak közötti szállítást igénylő szakaszait azonban csak olyan nehézkes adminisztratív eljárások lefolytatása mellett van mód teljesíteni, amelyek a tagállamokra és a fuvarozókra nagy terheket rónak, kivéve abban az esetben, ha a konténerek sarkait szabadalmi oltalom alatt álló lekerekítéssel látják el, ami viszont rendkívül költséges. A járművek hosszának **15** cm-rel való megnövelésével a fuvarozók megszabadulhatnak ezektől az adminisztratív terhektől, ami elősegítheti az intermodális szállítás térnyerését, és közben sem a közutak többi igénybevevőjének érdekei nem sérülnek, sem az infrastruktúra nem károsodik. A pótkocsis tehergépjárművek teljes hosszához (16,50 m) viszonyítva ez a **15** cm hossznövelés olyan csekély mértékű, hogy nincs káros hatása a közúti közlekedés biztonságára. A közlekedéspolitikai fehér könyvben felvázolt politikai irányvonal szerint ezzel a hossznöveléssel csak az intermodális szállításban van mód élni, **és ott is csak akkor, ha a közúti szállítási szakasz hossza a vasúti, belvízi vagy tengeri szállítást is magában foglaló útvonalon belül legfeljebb 300 km. Ez a távolság elegendőnek látszik egy ipari vagy**

*Módosítás*

(9) A közlekedéspolitikai fehér könyv annak szükségességét is hangsúlyozza, hogy a szabályozás kövesse az intermodális szállításban bekövetkező fejleményeket, különösen a konténeres szállítás területén, ahol egyre elterjedtebben használatosak a 45 láb hosszúságú konténerek. E konténerek szállítása ma vasúton és a belvízi utakon történik. Az intermodális szállítási útvonalak közötti szállítást igénylő szakaszait azonban csak olyan nehézkes adminisztratív eljárások lefolytatása mellett van mód teljesíteni, amelyek a tagállamokra és a fuvarozókra nagy terheket rónak, kivéve abban az esetben, ha a konténerek sarkait szabadalmi oltalom alatt álló lekerekítéssel látják el, ami viszont rendkívül költséges. A járművek hosszának **80** cm-rel való megnövelésével a fuvarozók megszabadulhatnak ezektől az adminisztratív terhektől, ami elősegítheti az intermodális szállítás térnyerését, és közben sem a közutak többi igénybevevőjének érdekei nem sérülnek, sem az infrastruktúra nem károsodik. A pótkocsis tehergépjárművek teljes hosszához (16,50 m) viszonyítva ez a **80** cm hossznövelés olyan csekély mértékű, hogy nincs káros hatása a közúti közlekedés biztonságára. A közlekedéspolitikai fehér könyvben felvázolt politikai irányvonal szerint ezzel a hossznöveléssel csak az intermodális szállításban van mód élni.

*kereskedelmi övezetnek a legközelebbi vasúti áruterminállal vagy folyami kikötővel való összekötéséhez. Ahhoz azonban, hogy az Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletekhez az összeköttetés a legközelebbi tengeri kikötővel is megvalósuljon, ennél nagyobb távolságra lehet szükség, és ugyanezt kívánja a tengeri gyorsforgalmi utak fejlesztése is.*

Or. en

#### *Indokolás*

*A hosszúság 15 cm-es túllépése a 45 láb hosszúságú konténereket szállító járművek esetében nem mindig elegendő. Belgium például az ország területén egy 45 láb hosszúságú konténer intermodális terminálból való el- és visszaszállítása esetében 77 cm-es túllépést engedélyez. Szükség van tehát egy extra túllépést javasoló módosításra.*

#### **Módosítás 108** **Markus Ferber**

#### **Irányelvre irányuló javaslat** **10 preambulumbekkezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(10) Az intermodális szállítás további segítése *és a 45 láb hosszúságú konténerek* üres tömegének figyelembevétele érdekében *szükségesnek mutatkozik enyhíteni* az intermodális szállítás keretében 40 láb hosszúságú konténereket *szállító öt- és hattengelyes jármű-kombinációk össztömegére vonatkozó 44 tonnás korlátozást, és hasonlóképpen járni el a 45 láb hosszúságú konténereket szállító ilyen járművek esetében is.*

*Módosítás*

(10) Az intermodális szállítás további segítése *érdekében a szállításban használt valamennyi egység* *erőforrást figyelembe kell venni. Ezek* üres tömegének figyelembevétele érdekében *azt a rendelkezést, miszerint* az intermodális szállítás keretében *az öt- és hattengelyes jármű-kombinációk* 40 láb hosszúságú konténereket *44 tonnás vonatössztömeggel szállíthatnak, ki kell terjeszteni az irányelv 2. cikke szerinti intermodális szállítási egységekre (pl. csereszekrények, legfeljebb 45 láb hosszúságú konténerek).*

Or. de

**Módosítás 109**  
**Patricia van der Kammen**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**11 preambulumbekkezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(11) A **96/53/EK** irányelv elfogadása óta jelentős mértékben megnőtt a távolsági forgalomban részt vevő autóbuszok utasainak és az utasok poggyászáinak átlagos tömege, ami az irányelv szerinti megengedett legnagyobb tömegek mellett a szállítható utasszám folyamatos csökkenését eredményezte. Mivel az energiahatékonyság növelésére való törekvés jegyében a tömegközlekedést előnyben kell részesíteni az egyéni közlekedéssel szemben, az utasok és poggyászuk nagyobb átlagos tömegének figyelembevétele mellett helyénvaló visszaállítani a távolsági forgalomban közlekedő autóbuszok korábbi utasszámát. Ez megvalósítható a kéttengelyes autóbuszok megengedett tömegének oly módon történő megnövelésével, hogy ennek hatására ne károsodjon a fokozottabb igénybevétel következtében az infrastruktúra.

*Módosítás*

(11) A **2002/7/EK** irányelv elfogadása óta jelentős mértékben megnőtt a távolsági forgalomban részt vevő autóbuszok utasainak és az utasok poggyászáinak átlagos tömege, ami az irányelv szerinti megengedett legnagyobb tömegek mellett a szállítható utasszám folyamatos csökkenését eredményezte. Mivel az energiahatékonyság növelésére való törekvés jegyében a tömegközlekedést előnyben kell részesíteni az egyéni közlekedéssel szemben, az utasok és poggyászuk nagyobb átlagos tömegének figyelembevétele mellett helyénvaló visszaállítani a távolsági forgalomban közlekedő autóbuszok korábbi utasszámát. Ez megvalósítható a kéttengelyes autóbuszok megengedett tömegének oly módon történő megnövelésével, hogy ennek hatására ne károsodjon a fokozottabb igénybevétel következtében az infrastruktúra.

Or. nl

**Módosítás 110**  
**Phil Bennion**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**12 preambulumbekkezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(12) A közúti közlekedés szabályainak betartásáért felelős hatóságok egyre több szabálysértési esetről számolnak be, esetenként súlyosokról is, és ez különösen így van a fuvarozási ágazatban használt

*Módosítás*

(12) A közúti közlekedés szabályainak betartásáért felelős hatóságok egyre több szabálysértési esetről számolnak be, esetenként súlyosokról is, és ez különösen így van a fuvarozási ágazatban használt

járművek esetében. Ez a helyzet a 96/53/EK irányelv alapján elvégzett ellenőrzések elégtelen számának, illetve gyenge hatékonyságának tudható be. Másfelől az ellenőrzés eljárásai és szabályai tagállamonként eltérőek, ami jogi szempontból bizonytalan helyzetet eredményez az Unión belül több tagállamban is közlekedő járművezetők számára. Harmadrészt azok a jármű-üzemeltetők, akik a szóban forgó szabályokat nem tartják be, jelentős versenyelőnyhöz jutnak mind az előírásokat tiszteletben tartó versenytársaikkal, mind pedig más szállítási módokkal szemben. Ez gátolja a belső piac megfelelő működését. Mindezek miatt indokolt, hogy a tagállamok gyakrabban végezzenek ellenőrzéseket, és ennek érdekében megnöveljék mind az egyedi ellenőrzések, mind pedig az ilyen ellenőrzések céljából végrehajtott előzetes szűrések gyakoriságát.

járművek esetében. Ez a helyzet a 96/53/EK irányelv alapján elvégzett ellenőrzések elégtelen számának, illetve gyenge hatékonyságának tudható be. Másfelől az ellenőrzés eljárásai és szabályai tagállamonként eltérőek, ami jogi szempontból bizonytalan helyzetet eredményez az Unión belül több tagállamban is közlekedő járművezetők számára. Harmadrészt azok a jármű-üzemeltetők, akik a szóban forgó szabályokat nem tartják be, jelentős versenyelőnyhöz jutnak mind az előírásokat tiszteletben tartó versenytársaikkal, mind pedig más szállítási módokkal szemben. Ez gátolja a belső piac megfelelő működését, **és kockázatot jelent a közúti biztonságra nézve.** Mindezek miatt indokolt, hogy a tagállamok gyakrabban **és hatékonyabban** végezzenek ellenőrzéseket, és ennek érdekében megnöveljék mind az egyedi ellenőrzések, mind pedig az ilyen ellenőrzések céljából végrehajtott, **kockázatértékelésen alapuló** előzetes szűrések gyakoriságát.

Or. en

#### *Indokolás*

*A járműellenőrzés hatékonyságának biztosítása céljából a közút-felügyeleti kockázatértékelő rendszerben azonosított minden egyes vállalkozáshoz kockázati profilt kell hozzárendelni.*

#### **Módosítás 111**

**Patricia van der Kammen**

#### **Irányelvre irányuló javaslat 12 preambulumbekkezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(12) A közúti közlekedés szabályainak betartásáért felelős hatóságok egyre több szabálysértési esetről számolnak be, esetenként súlyosokról is, és ez különösen

*Módosítás*

(12) A közúti közlekedés szabályainak betartásáért felelős hatóságok egyre több szabálysértési esetről számolnak be, esetenként súlyosokról is, és ez különösen

így van a fuvarozási ágazatban használt járművek esetében. Ez a helyzet a 96/53/EK irányelv alapján elvégzett **ellenőrzések elégtelen számának**, illetve gyenge hatékonyságának tudható be. Másfelől az ellenőrzés eljárásai és szabályai tagállamonként eltérőek, **ami jogi szempontból bizonytalan helyzetet eredményez az Unión belül több tagállamban is közlekedő járművezetők számára. Harmadrészt** azok a jármű-üzemeltetők, akik a szóban forgó szabályokat nem tartják be, jelentős versenyelőnyhöz jutnak mind az előírásokat tiszteletben tartó versenytársaikkal, mind pedig más szállítási módokkal szemben. Ez gátolja a belső piac megfelelő működését. Mindezek miatt **indokolt, hogy** a tagállamok gyakrabban végezzenek ellenőrzéseket, és ennek érdekében megnöveljék mind az egyedi ellenőrzések, mind pedig az ilyen ellenőrzések céljából végrehajtott előzetes szűrések gyakoriságát.

így van a fuvarozási ágazatban használt járművek esetében. Ez a helyzet **többek között** a 96/53/EK irányelv alapján elvégzett **ellenőrzéseknek**, illetve **azok** gyenge hatékonyságának tudható be. Másfelől az ellenőrzés eljárásai és szabályai tagállamonként eltérőek, **valamint** azok a jármű-üzemeltetők, akik a szóban forgó szabályokat nem tartják be, jelentős versenyelőnyhöz jutnak mind az előírásokat tiszteletben tartó versenytársaikkal, mind pedig más szállítási módokkal szemben. Ez gátolja a belső piac megfelelő működését. Mindezek miatt a tagállamok **feladata, hogy szükség esetén** gyakrabban végezzenek ellenőrzéseket, és ennek érdekében megnöveljék mind az egyedi ellenőrzések, mind pedig az ilyen ellenőrzések céljából végrehajtott előzetes szűrések gyakoriságát.

Or. nl

## Módosítás 112 Anne E. Jensen

### Irányelvre irányuló javaslat 13 preambulumbekzdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(13) Napjainkban már állnak rendelkezésre olyan egyszerű, helyhez kötött vagy mobil technológiai megoldások, amelyek lehetővé teszik a vélelmezhetően szabálytalan járművek előzetes kiszűrését a jármű feltartóztatása nélkül, és amelyek működtetése így kevésbé zavarja a forgalom folyamatosságát, kevésbé költséges, és közlekedésbiztonsági szempontból kedvezőbb. A nehéz tehergépjárművek fedélzetén ma már

*Módosítás*

(13) Napjainkban már állnak rendelkezésre olyan egyszerű, helyhez kötött vagy mobil technológiai megoldások, amelyek lehetővé teszik a vélelmezhetően szabálytalan járművek előzetes kiszűrését a jármű feltartóztatása nélkül, és amelyek működtetése így kevésbé zavarja a forgalom folyamatosságát, kevésbé költséges, és közlekedésbiztonsági szempontból kedvezőbb. A nehéz tehergépjárművek fedélzetén ma már

elhelyezhetők olyan eszközök, amelyek automatikus módon jelzik a járművezetőnek, hogy a jármű teljesíti-e az előírásokat. Ezek az eszközök a jármű feltartóztatása nélkül, mikrohullámú kommunikáció segítségével képesek átadni az adatokat a közút mentén ellenőrzést végző hivatalos személyeknek vagy automatikus rendszereknek. ***Az előzetes kiszűrések keretében 2000 jármű-kilométerenként egy mérlegelés minimumkövetelményként való meghatározása elegendőnek tűnik az Unió területén végzett közúti ellenőrzések eredményességének biztosításához, ezáltal ugyanis minden jármű statisztikai átlagban háromnaponta kerül ellenőrzés alá.***

elhelyezhetők olyan eszközök, amelyek automatikus módon jelzik a járművezetőnek, hogy a jármű teljesíti-e az előírásokat. Ezek az eszközök a jármű feltartóztatása nélkül, mikrohullámú kommunikáció segítségével képesek átadni az adatokat a közút mentén ellenőrzést végző hivatalos személyeknek vagy automatikus rendszereknek. Az Unió területén végzett közúti ellenőrzések eredményességének biztosításához ***az előzetes kiszűréseknek arányosnak kell lenniük az adott ország területén nyilvántartásba vett és/vagy közlekedő, szóban forgó járművek teljes számával. A technológiai megoldásokat a tagállamok csak akkor használhatják, ha azok technológiai pontossága és megbízhatósága bizonyított, továbbá ha valamennyi tagállam megközelítőleg azonos módon alkalmazza őket.***

Or. en

#### Indokolás

*A tagállamoknak kizárólag „bizonyított” megoldásokat kellene használniuk, a végrehajtási eljárásokat pedig össze kell hangolni az uniós tagállamok között. Tagállami hatáskörben kell hagyni annak eldöntését, hány gépjármű előzetes szűrését kell elvégezni; a tagállamok a területükön nyilvántartásba vett és/vagy üzemben lévő, szóban forgó gépjárművek számának figyelembevételével meghatározzák az előzetes szűrések számát.*

#### Módosítás 113 Markus Ferber

#### Irányelvre irányuló javaslat 13 preambulumbekzdés

##### *A Bizottság által javasolt szöveg*

(13) Napjainkban már állnak rendelkezésre olyan egyszerű, helyhez kötött vagy mobil technológiai megoldások, amelyek lehetővé teszik a vélelmezhetően szabálytalan járművek előzetes kiszűrését a jármű feltartóztatása nélkül, és amelyek

##### *Módosítás*

(13) Napjainkban már állnak rendelkezésre olyan egyszerű, helyhez kötött vagy mobil technológiai megoldások, amelyek lehetővé teszik a vélelmezhetően szabálytalan járművek előzetes kiszűrését a jármű feltartóztatása nélkül, és amelyek



működtetése így kevésbé zavarja a forgalom folyamatosságát, kevésbé költséges, és közlekedésbiztonsági szempontból kedvezőbb. A nehéz tehergépjárművek fedélzetén ma már elhelyezhetők olyan eszközök, amelyek automatikus módon jelzik a járművezetőnek, hogy a jármű teljesíti-e az előírásokat. Ezek az eszközök a jármű feltartóztatása nélkül, mikrohullámú kommunikáció segítségével képesek átadni az adatokat a közút mentén ellenőrzést végző hivatalos személyeknek vagy automatikus rendszereknek. Az előzetes kiszűrések keretében **2000 jármű-kilométerenként egy mérlegelés minimumkövetelményként való meghatározása** elegendőnek tűnik az Unió területén végzett közúti ellenőrzések eredményességének biztosításához, **ezáltal ugyanis minden jármű statisztikai átlagban háromnaponta kerül ellenőrzés alá.**

működtetése így kevésbé zavarja a forgalom folyamatosságát, kevésbé költséges, és közlekedésbiztonsági szempontból kedvezőbb. A nehéz tehergépjárművek fedélzetén ma már elhelyezhetők olyan eszközök, amelyek automatikus módon jelzik a járművezetőnek, hogy a jármű teljesíti-e az előírásokat. Ezek az eszközök a jármű feltartóztatása nélkül, mikrohullámú kommunikáció segítségével képesek átadni az adatokat a közút mentén ellenőrzést végző hivatalos személyeknek vagy automatikus rendszereknek. **Minden ellenőrző rendszert és valamennyi műszaki követelményt európai szinten harmonizálni kell. A haszongépjárművekbe beépítendő rendszerek tekintetében kötelezően megfelelő szabályozásokat kell beépíteni minden haszongépjármű típus-jóváhagyási folyamataiba.** Az előzetes kiszűrések keretében **a tagállamok területén az alkalmazási körből bevont járművek []%-a** elegendőnek tűnik az Unió területén végzett közúti ellenőrzések eredményességének biztosításához. **A külföldi járműveket forgalmi részarányuknak megfelelően kell figyelembe venni az ellenőrzési kvótában.**

Or. de

#### Indokolás

*A tagállamokban eltérő műszaki szabványok vonatkoznak az ellenőrzési rendszerekre. Az Európa-szerte egységes mérési értékek biztosítása érdekében megfelelő követelményeket kell alkalmazni. A mérések előzetes kiszűrését hozzá kell igazítani a közlekedésre való alkalmasság ellenőrzési gyakoriságára vonatkozó módosításhoz.*

**Módosítás 114**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**13 preambulumbekzdés**

(13) Napjainkban már állnak rendelkezésre olyan egyszerű, helyhez kötött vagy mobil technológiai megoldások, amelyek lehetővé teszik a vélelmezhetően szabálytalan járművek előzetes kiszűrését a jármű feltartóztatása nélkül, és amelyek működtetése így kevésbé zavarja a forgalom folyamatosságát, kevésbé költséges, és közlekedésbiztonsági szempontból kedvezőbb. A nehéz tehergépjárművek fedélzetén ma már elhelyezhetők olyan eszközök, amelyek automatikus módon jelzik a járművezetőnek, hogy a jármű teljesíti-e az előírásokat. Ezek az eszközök a jármű feltartóztatása nélkül, mikrohullámú kommunikáció segítségével képesek **átadni** az adatokat a közút mentén ellenőrzést végző hivatalos személyeknek vagy automatikus rendszereknek. Az előzetes kiszűrések keretében 2000 jármű-kilométerenként egy mérlegelés minimumkövetelményként való meghatározása elegendőnek tűnik az Unió területén végzett közúti ellenőrzések eredményességének biztosításához, ezáltal ugyanis minden jármű statisztikai átlagban háromnaponta kerül ellenőrzés alá.

(13) Napjainkban már állnak rendelkezésre olyan egyszerű, helyhez kötött vagy mobil technológiai megoldások, amelyek lehetővé teszik a vélelmezhetően szabálytalan járművek előzetes kiszűrését a jármű feltartóztatása nélkül, és amelyek működtetése így kevésbé zavarja a forgalom folyamatosságát, kevésbé költséges, és közlekedésbiztonsági szempontból kedvezőbb. A nehéz tehergépjárművek fedélzetén ma már elhelyezhetők olyan eszközök, amelyek automatikus módon jelzik a járművezetőnek, hogy a jármű teljesíti-e az előírásokat. Ezek az eszközök **arra is** képesek, **hogy** a jármű feltartóztatása nélkül, mikrohullámú kommunikáció segítségével **átadják** az adatokat a közút mentén ellenőrzést végző hivatalos személyeknek vagy automatikus rendszereknek. Az előzetes kiszűrések keretében 2000 jármű-kilométerenként egy mérlegelés minimumkövetelményként való meghatározása elegendőnek tűnik az Unió területén végzett közúti ellenőrzések eredményességének biztosításához, ezáltal ugyanis minden jármű statisztikai átlagban háromnaponta kerül ellenőrzés alá.

Or. ro

## **Módosítás 115**

**Phil Bennion**

### **Irányelvre irányuló javaslat**

#### **13 preambulumbekzdés**

(13) Napjainkban már állnak rendelkezésre olyan egyszerű, helyhez kötött vagy mobil technológiai megoldások, amelyek lehetővé teszik a vélelmezhetően

(13) Napjainkban már állnak rendelkezésre olyan egyszerű, helyhez kötött vagy mobil technológiai megoldások, amelyek lehetővé teszik a vélelmezhetően

szabálytalan járművek előzetes kiszűrését a jármű feltartóztatása nélkül, és amelyek működtetése így kevésbé zavarja a forgalom folyamatosságát, kevésbé költséges, és közlekedésbiztonsági szempontból kedvezőbb. *A nehéz tehergépjárművek fedélzetén **ma már elhelyezhetők olyan eszközök***, amelyek automatikus módon jelzik a járművezetőnek, hogy a jármű teljesíti-e az előírásokat. Ezek az eszközök a jármű feltartóztatása nélkül, mikrohullámú kommunikáció segítségével képesek átadni az adatokat a közút mentén ellenőrzést végző hivatalos személyeknek vagy automatikus rendszereknek. Az előzetes kiszűrések keretében 2000 jármű-kilométerenként egy mérlegelés minimumkövetelményként való meghatározása elegendőnek tűnik az Unió területén végzett közúti ellenőrzések eredményességének biztosításához, ezáltal ugyanis minden jármű statisztikai átlagban háromnaponta kerül ellenőrzés alá.

szabálytalan járművek előzetes kiszűrését a jármű feltartóztatása nélkül, és amelyek működtetése így kevésbé zavarja a forgalom folyamatosságát, kevésbé költséges, és közlekedésbiztonsági szempontból kedvezőbb. ***Ezenkívül adott esetben olyan eszközöket kell elhelyezni a*** nehéz tehergépjárművek fedélzetén, amelyek automatikus módon jelzik a járművezetőnek, hogy a jármű teljesíti-e az előírásokat. Ezek az eszközök a jármű feltartóztatása nélkül, mikrohullámú kommunikáció segítségével képesek átadni az adatokat a közút mentén ellenőrzést végző hivatalos személyeknek vagy automatikus rendszereknek. Az előzetes kiszűrések keretében, ***amelyeknek az ellenőrzések hatékonyságának biztosítása céljából kockázatértékelő rendszeren kell alapulniuk***, 2000 jármű-kilométerenként egy mérlegelés minimumkövetelményként való meghatározása elegendőnek tűnik az Unió területén végzett közúti ellenőrzések eredményességének biztosításához, ezáltal ugyanis minden jármű statisztikai átlagban háromnaponta kerül ellenőrzés alá.

Or. en

### *Indokolás*

*A haszongépjármű-üzemeltetőknek fedélzeti tömegmérő eszközöket kell telepíteni a nyilvántartásba vett járművekbe, amelyek segítségével a járművezető ellenőrizheti, hogy járműve megfelel-e a jogszabályoknak.*

### **Módosítás 116 Phil Bennion**

#### **Irányelvre irányuló javaslat 14 preambulumbekzdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(14) Az a tapasztalat, hogy a 96/53/EK irányelvben foglalt előírásokat sokszor nem tartják be, nagymértékben betudható

*Módosítás*

(14) Az a tapasztalat, hogy a 96/53/EK irányelvben foglalt előírásokat sokszor nem tartják be, nagymértékben betudható

annak is, hogy a tagállamok által az előírások megsértőivel szemben alkalmazott szankciók visszatartó ereje nem elegendő, és esetenként ilyen szankciók nem is léteznek. Ezt a helyzetet súlyosbítja az a körülmény, hogy a különböző tagállamok a szóban forgó szabálysértések területén rendkívül eltérő mértékű szankciókat alkalmaznak. A helyzet javítása szükségessé teszi, hogy a 96/53/EK irányelv előírásaival kapcsolatos szabálysértések tipológiája és az alkalmazott szankciók uniós szinten közelebb kerüljenek egymáshoz. A szankcióknak *hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek* kell lenniük.

annak is, hogy a tagállamok által az előírások megsértőivel szemben alkalmazott szankciók visszatartó ereje nem elegendő, és esetenként ilyen szankciók nem is léteznek. Ezt a helyzetet súlyosbítja az a körülmény, hogy a különböző tagállamok a szóban forgó szabálysértések területén rendkívül eltérő mértékű szankciókat alkalmaznak. A helyzet javítása szükségessé teszi, hogy a 96/53/EK irányelv előírásaival kapcsolatos szabálysértések tipológiája és az alkalmazott szankciók uniós szinten közelebb kerüljenek egymáshoz. A szankcióknak *hatékonyaknak, arányosnak, visszatartó erejűeknek és megkülönböztetéstől mentesnek* kell lenniük.

Or. en

## **Módosítás 117** **Patricia van der Kammen**

### **Irányelvre irányuló javaslat** **14 preambulumbekkezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(14) Az a tapasztalat, hogy a **96/53/EK** irányelvben foglalt előírásokat sokszor nem tartják be, nagymértékben betudható annak is, hogy a tagállamok által az előírások megsértőivel szemben alkalmazott szankciók visszatartó ereje nem elegendő, és esetenként ilyen szankciók nem is léteznek. Ezt a helyzetet súlyosbítja az a körülmény, hogy a különböző tagállamok a szóban forgó szabálysértések területén rendkívül eltérő mértékű szankciókat alkalmaznak. A helyzet javítása szükségessé teszi, hogy a **96/53/EK** irányelv előírásaival kapcsolatos szabálysértések tipológiája és az alkalmazott szankciók uniós szinten közelebb kerüljenek egymáshoz. A

*Módosítás*

(14) Az a tapasztalat, hogy a **2002/7/EK** irányelvben foglalt előírásokat sokszor nem tartják be, nagymértékben betudható annak is, hogy a tagállamok által az előírások megsértőivel szemben alkalmazott szankciók visszatartó ereje nem elegendő, és esetenként ilyen szankciók nem is léteznek. Ezt a helyzetet súlyosbítja az a körülmény, hogy a különböző tagállamok a szóban forgó szabálysértések területén rendkívül eltérő mértékű szankciókat alkalmaznak. A helyzet javítása szükségessé teszi, hogy a **2002/7/EK** irányelv előírásaival kapcsolatos szabálysértések tipológiája és az alkalmazott szankciók uniós szinten közelebb kerüljenek egymáshoz. A

szankcióknak hatékonyaknak,  
arányosaknak és visszatartó erejűeknek  
kell lenniük.

szankcióknak hatékonyaknak,  
arányosaknak és visszatartó erejűeknek  
kell lenniük.

Or. nl

**Módosítás 118**  
**Patricia van der Kammen**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**15 preambulumbekzdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(15) Annak érdekében, hogy a járművek és a jármű-kombinációk tömegének ellenőrzése nemzetközi szinten hatékonyabbá váljék és ezen ellenőrzések lefolytatása – különösen a szabályszegők azonosítása, a szabálysértések és az alkalmazott szankciók rögzítése, valamint az érintett vállalkozás jó hírnevének megállapítása szempontjából – egyszerűbb legyen, lehetőséget kell teremteni arra, hogy az ellenőrzéseket végző tagállami hatóságok információkat cseréljenek egymással. ***Ezen információcsere céljából a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról és a 96/26/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2009. október 21-i 1071/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 18. cikkének (1) bekezdése alapján kijelölt kapcsolattartót célszerű igénybe venni.***

---

*HL L 300., 2009.11.14., 51. o.*

*Módosítás*

(15) Annak érdekében, hogy a járművek és a jármű-kombinációk tömegének ellenőrzése nemzetközi szinten hatékonyabbá váljék és ezen ellenőrzések lefolytatása – különösen a szabályszegők azonosítása, a szabálysértések és az alkalmazott szankciók rögzítése, valamint az érintett vállalkozás jó hírnevének megállapítása szempontjából – egyszerűbb legyen, lehetőséget kell teremteni arra, hogy az ellenőrzéseket végző tagállami hatóságok információkat cseréljenek egymással.

Or. nl

**Módosítás 119**  
**Patricia van der Kammen**

**Irányelvre irányuló javaslat  
16 preambulumbekzdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(16) Fontos, hogy az Európai Parlament és a Tanács rendszeres időközönként tájékoztatást kapjon a tagállamok által elvégzett közúti ellenőrzésekről. A tagállamok által e téren szolgáltatott információk lehetővé teszik a Bizottság számára annak nyomon követését, hogy a járművek üzemben tartói tiszteletben tartják-e ezen irányelv rendelkezéseit, valamint annak meghatározását, hogy szükség van-e további kiigazító intézkedések megállapítására.**

**törölve**

Or. nl

**Módosítás 120  
Phil Bennion**

**Irányelvre irányuló javaslat  
16 preambulumbekzdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

(16) Fontos, hogy az Európai Parlament és a Tanács rendszeres időközönként tájékoztatást kapjon a tagállamok által elvégzett közúti ellenőrzésekről. A tagállamok által e téren szolgáltatott információk lehetővé teszik a Bizottság számára annak nyomon követését, hogy a járművek üzemben tartói tiszteletben tartják-e ezen irányelv rendelkezéseit, valamint annak meghatározását, hogy szükség van-e további kiigazító intézkedések megállapítására.

(16) Fontos, hogy az Európai Parlament és a Tanács rendszeres időközönként tájékoztatást kapjon a tagállamok által elvégzett közúti ellenőrzésekről. A tagállamok által **kapcsolattartójukon keresztül** e téren szolgáltatott információk lehetővé teszik a Bizottság számára annak nyomon követését, hogy a járművek üzemben tartói tiszteletben tartják-e ezen irányelv rendelkezéseit, valamint annak meghatározását, hogy szükség van-e további kiigazító intézkedések megállapítására.

Or. en

## Módosítás 121

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

### Irányelvre irányuló javaslat 16 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(16) Fontos, hogy az Európai Parlament és a Tanács **rendszeres időközönként** tájékoztatást kapjon a tagállamok által elvégzett közúti ellenőrzésekről. A tagállamok által e téren szolgáltatott információk lehetővé teszik a Bizottság számára annak nyomon követését, hogy a járművek üzemben tartói tiszteletben tartják-e ezen irányelv rendelkezéseit, valamint annak meghatározását, hogy szükség van-e további kiigazító intézkedések megállapítására.

*Módosítás*

(16) Fontos, hogy az Európai Parlament és a Tanács tájékoztatást kapjon a tagállamok által **rendszeresen** elvégzett közúti ellenőrzésekről. A tagállamok által e téren szolgáltatott információk lehetővé teszik a Bizottság számára annak nyomon követését, hogy a járművek üzemben tartói tiszteletben tartják-e ezen irányelv rendelkezéseit, valamint annak meghatározását, hogy szükség van-e további kiigazító intézkedések megállapítására.

Or. en

## Módosítás 122

Patricia van der Kammen

### Irányelvre irányuló javaslat 17 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

***(17) Lehetővé kell tenni a Bizottság számára, hogy a járművek hátuljára felszerelt új típusú légtelőkre és az új gépjárművek kialakítására vonatkozó követelmények, a fedélzeti tömegmérő eszközök teljes műszaki átjárhatóságát biztosító műszaki előírások, valamint a forgalomban részt vevő nehéz tehergépjárművek ellenőrzésével kapcsolatos eljárási szabályokra vonatkozó iránymutatás megállapítása céljából az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikke alapján felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el. Különösen fontos, hogy***

*Módosítás*

***törölve***

*előkészítő munkája során a Bizottság – többek között szakértői szinten – mindvégig megfelelő konzultációkat folytasson. A Bizottságnak a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítése és kidolgozása során biztosítania kell a vonatkozó dokumentumoknak az Európai Parlament és a Tanács részére történő egyidejű, időszerű és megfelelő átadását.*

Or. nl

**Módosítás 123**  
**Dieter-Lebrecht Koch**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**17 preambulumbekzdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(17) Lehetővé kell tenni a Bizottság számára, hogy a járművek hátuljára felszerelt új típusú légtelőrökre és az új gépjárművek kialakítására vonatkozó követelmények, a fedélzeti tömegmérő eszközök teljes műszaki átjárhatóságát biztosító műszaki előírások, valamint a forgalomban részt vevő nehéz tehergépjárművek ellenőrzésével kapcsolatos eljárási szabályokra vonatkozó iránymutatás megállapítása céljából az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikke alapján felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el. Különösen fontos, hogy előkészítő munkája során a Bizottság – többek között szakértői szinten – mindvégig megfelelő konzultációkat folytasson. A Bizottságnak a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítése és kidolgozása során biztosítania kell a vonatkozó dokumentumoknak az Európai Parlament és a Tanács részére történő egyidejű, időszerű és megfelelő átadását.

*Módosítás*

(17) Lehetővé kell tenni a Bizottság számára, hogy a járművek **oldalára és hátuljára** felszerelt új típusú légtelőrökre és **aláfutásgátlókra** és az új gépjárművek kialakítására vonatkozó követelmények, a fedélzeti tömegmérő eszközök teljes műszaki átjárhatóságát biztosító műszaki előírások, valamint a forgalomban részt vevő nehéz tehergépjárművek ellenőrzésével kapcsolatos eljárási szabályokra vonatkozó iránymutatás megállapítása céljából az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikke alapján felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el. Különösen fontos, hogy előkészítő munkája során a Bizottság – többek között szakértői szinten – mindvégig megfelelő konzultációkat folytasson. A Bizottságnak a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítése és kidolgozása során biztosítania kell a vonatkozó dokumentumoknak az Európai Parlament és a Tanács részére történő egyidejű,



időszerű és megfelelő átadását.

Or. de

**Módosítás 124**  
**Phil Bennion**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**17 preambulumbekkezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(17) Lehetővé kell tenni a Bizottság számára, hogy a járművek hátuljára felszerelt új típusú légtérelőkre és az új gépjárművek kialakítására vonatkozó követelmények, a fedélzeti tömegmérő eszközök teljes műszaki átjárhatóságát biztosító műszaki előírások, valamint a forgalomban részt vevő nehéz tehergépjárművek ellenőrzésével kapcsolatos eljárási szabályokra vonatkozó iránymutatás megállapítása céljából az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikke alapján felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el. Különösen fontos, hogy előkészítő munkája során a Bizottság – többek között szakértői szinten – mindvégig megfelelő konzultációkat folytasson. A Bizottságnak a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítése és kidolgozása során biztosítania kell a vonatkozó dokumentumoknak az Európai Parlament és a Tanács részére történő egyidejű, időszerű és megfelelő átadását.

*Módosítás*

(17) Lehetővé kell tenni a Bizottság számára, hogy **a 2007/46/EK irányelvben említett európai típus-jóváhagyási eljárásoknak az ENSZ-EGB-előírások keretében történő felülvizsgálata érdekében** a járművek hátuljára felszerelt új típusú légtérelőkre és az új gépjárművek kialakítására vonatkozó követelmények, a fedélzeti tömegmérő eszközök teljes műszaki átjárhatóságát biztosító műszaki előírások, valamint a forgalomban részt vevő nehéz tehergépjárművek ellenőrzésével kapcsolatos eljárási szabályokra vonatkozó iránymutatás megállapítása céljából az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikke alapján felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el. Különösen fontos, hogy előkészítő munkája során a Bizottság – többek között szakértői szinten – mindvégig megfelelő konzultációkat folytasson. A Bizottságnak a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítése és kidolgozása során biztosítania kell a vonatkozó dokumentumoknak az Európai Parlament és a Tanács részére történő egyidejű, időszerű és megfelelő átadását.

Or. en

**Módosítás 125**  
**Philippe De Backer**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**17 preambulumbekkezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(17) Lehetővé kell tenni a Bizottság számára, hogy a járművek hátuljára felszerelt új típusú légtérelőkre és az új gépjárművek kialakítására vonatkozó követelmények, a fedélzeti tömegmérő eszközök teljes műszaki átjárhatóságát biztosító műszaki előírások, valamint a forgalomban részt vevő nehéz tehergépjárművek ellenőrzésével kapcsolatos eljárási szabályokra vonatkozó iránymutatás megállapítása céljából az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikke alapján felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el. Különösen fontos, hogy előkészítő munkája során a Bizottság – többek között szakértői szinten – mindvégig megfelelő konzultációkat folytasson. A Bizottságnak a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítése és kidolgozása során biztosítani kell a vonatkozó dokumentumoknak az Európai Parlament és a Tanács részére történő egyidejű, időszerű és megfelelő átadását.

*Módosítás*

(17) Lehetővé kell tenni a Bizottság számára, hogy a járművek hátuljára felszerelt új típusú légtérelőkre és az új gépjárművek kialakítására vonatkozó követelmények, a fedélzeti tömegmérő eszközök teljes műszaki átjárhatóságát biztosító műszaki előírások, valamint a forgalomban részt vevő nehéz tehergépjárművek ellenőrzésével kapcsolatos eljárási szabályokra vonatkozó iránymutatás megállapítása céljából az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikke alapján felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el. Különösen fontos, hogy előkészítő munkája során a Bizottság – többek között szakértői szinten – mindvégig megfelelő konzultációkat folytasson. ***A konzultációknak a főbb érdekelt felekre, köztük a nagyteherautógyártókra, valamint a karosszéria- és pótkocsigyártókra is ki kell terjedniük.*** A Bizottságnak a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítése és kidolgozása során biztosítani kell a vonatkozó dokumentumoknak az Európai Parlament és a Tanács részére történő egyidejű, időszerű és megfelelő átadását. ***Az érdekelt felek számára elegendő időt kell biztosítani a szóban forgó követelmények teljesítéséhez.***

Or. en

**Módosítás 126**  
**Patricia van der Kammen**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**18 preambulumbekkezdés**

PE524.694v01-00

66/224

AM\1011752HU.doc

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(18) Mivel ezen irányelv céljait a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért ezen irányelv léptéke és hatásai miatt ezek a célok uniós szinten jobban megvalósíthatók, az Unió az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritási elvnek megfelelően intézkedéseket hozhat. Az ugyanezen cikkben meghatározott arányossági elvvel összhangban ez az irányelv nem lépi túl az említett cél eléréséhez szükséges mértéket.**

**törölve**

Or. nl

**Módosítás 127  
Inés Ayala Sender**

**Irányelvre irányuló javaslat  
18 a preambulumbekkezdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(18a) Az e rendeletben megállapított tömegek és méretek esetleges módosítását harmonizált módon kell végrehajtani, és minden esetben elegendő időt kell hagyni a hatálybalépésig, hogy a vállalkozások megújíthassák járműparkjukat és ne torzuljon a piaci verseny.**

Or. es

**Módosítás 128  
Patricia van der Kammen**

**Irányelvre irányuló javaslat  
19 preambulumbekkezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

(19) A **96/53/EK** irányelvet ezért mindezeknek megfelelően módosítani kell,

(19) A **2002/7/EK** irányelvet ezért mindezeknek megfelelően módosítani kell,

Or. nl

## **Módosítás 129**

**Patricia van der Kammen**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – bevezető rész**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

A **96/53/EK** irányelv a következőképpen módosul:

A **2002/7/EK** irányelv a következőképpen módosul:

Or. nl

## **Módosítás 130**

**Corien Wortmann-Kool**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 1 pont – 1 francia bekezdés**

96/53/EK irányelv

2 cikk – 1 albekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**„– »hibrid hajtású jármű«: a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>1</sup> értelmében vett olyan jármű, amely hajtás céljából egy vagy több, a villamos hálózathoz állandó módon nem csatlakozó elektromos motorral és egy vagy több belső égésű**

**„– »alternatív üzemanyagok«: a közlekedés energiaellátásában a fosszilis kőolajforrások számára helyettesítőként szolgáló üzemanyagok, amelyek potenciálisan hozzájárulhatnak a közlekedés szén-dioxid-mentesítéséhez. Ezek az üzemanyagok többek között a következők:**

<sup>1</sup> HL L 263., 2007.10.9., 1. o.

*motorral van felszerelve,*

- *villamos energia,*
- *hidrogén,*
- *a 2009/28/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv fogalommeghatározása szerinti bioüzemanyagok,*
- *szintetikus üzemanyagok,*
- *földgáz, beleértve a biometánt, gáznemű (sűrített földgáz – CNG) és cseppfolyósított (cseppfolyósított földgáz – LNG) formában,*
- *cseppfolyósított földgáz (LPG) és hulladékhő.*

---

<sup>10</sup> *HL L 263., 2007.10.9., 1. o.*

Or. en

### **Módosítás 131** **Phil Bennion**

#### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 1 pont – 2 a francia bekezdés (új)**

96/53/EK irányelv

2 cikk – 1 bekezdés – 1 albekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**– »alacsony szén-dioxid-kibocsátású technológia«: olyan innovatív technológia, amelyet alkalmazva szén-dioxid-csökkentés mutatható ki,**

Or. en

#### *Indokolás*

*Az ezen irányelv nyújtotta többletidőt innovatív technológiák kifejlesztésének ösztönzésére kell felhasználni, amelyek csökkentik a nehéz tehergépjárművek szén-dioxid-kibocsátását.*

## Módosítás 132

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

### Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 1 pont – 3 francia bekezdés

96/53/EK irányelv

2 cikk – 1 bekezdés – 1 albekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

– „»intermodális szállítási egység«: a következő kategóriák valamelyikébe besorolható egység: konténer, csereszekrény, félpótkocsi;

*Módosítás*

– „»intermodális szállítási egység«: a következő kategóriák valamelyikébe besorolható egység: konténer, csereszekrény, félpótkocsi, **tehergépjármű**;

Or. pl

### *Indokolás*

*A javasolt meghatározás a konténerre, csereszekrényre és a félpótkocsira korlátozódik, és nem veszi figyelembe például a vasúti szerelvényeken szállított tehergépjárműveket. Fennáll a meghatározás más területekre való jövőbeni kiterjesztésének kockázata, ami megakadályozná, hogy a tehergépjárművek vasúti szerelvényeken történő szállítását intermodális szállításnak lehessen tekinteni, ha a szóban forgó járművek nem vontatnak félpótkocsit vagy csereszekrényeket.*

## Módosítás 133

Corien Wortmann-Kool

### Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 1 pont – 3 francia bekezdés

96/53/EK irányelv

2 cikk – 1 bekezdés – 1 albekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

– »intermodális **szállítási** egység«: a következő kategóriák valamelyikébe besorolható egység: konténer, csereszekrény, félpótkocsi.”

*Módosítás*

– »intermodális **rakodási** egység«: a következő kategóriák valamelyikébe besorolható egység: konténer, csereszekrény, félpótkocsi.”

Or. en

### *Indokolás*

*Az „intermodális rakodási egység” fogalma elterjedtebb az ágazatban.*

**Módosítás 134**  
**Jörg Leichtfried**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 1 pont – 3 a francia bekezdés (új)**

96/53/EK irányelv

2 cikk – 1 bekezdés – 1 albekezdés – 12 a francia bekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**„alternatív üzemanyagok”: a közlekedés energiaellátásában a fosszilis kőolajforrások számára helyettesítőként szolgáló üzemanyagok, amelyek potenciálisan hozzájárulhatnak a közlekedés szén-dioxid-mentesítéséhez. Közéjük sorolhatók az alábbiak:**

- villamos energia;**
- hidrogén;**
- szintetikus üzemanyagok;**
- földgáz, beleértve a biometánt, gáznemű (sűrített földgáz – CNG) és cseppfolyósított (cseppfolyósított földgáz – LNG) formában;**
- cseppfolyós propán-bután gáz (LPG); és**
- hulladékhő.**

Or. de

*Indokolás*

*Az „alternatív meghajtású gépjármű” fogalmának technológiasemleges meghatározásához hasznos, ha először meghatározzuk, hogy mi az „alternatív üzemanyag”.*

**Módosítás 135**  
**Jörg Leichtfried**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 1 pont – 3 b francia bekezdés (új)**

96/53/EK irányelv

2 cikk – 1 bekezdés – 1 albekezdés – 12 b francia bekezdés (új)

– „**kombinált szállítás**”: **tagállamok közötti áruszállítás, amelynek során a tehergépjármű, a pótkocsi, a félpótkocsi (vontatóegységgel vagy anélkül), a csereszekrény vagy a legalább 20 láb hosszúságú konténer az út kezdeti vagy befejező szakaszában közutat vesz igénybe, a másik szakaszban pedig vasutat vagy belvízi utat, illetve tengeri szolgáltatásokat vesz igénybe, amennyiben ez a szakasz meghaladja a 100 km-t, továbbá a jármű az út kezdeti vagy befejező közúti szakaszát:**

– **az áru berakodásának helye és a legközelebbi alkalmas vasúti berakodó állomás között teszi meg a kezdeti szakasz esetében, valamint a legközelebbi alkalmas vasúti kirakodó állomás és az áru kirakodásának helye között teszi meg a befejező szakasz esetében, vagy**

– **a belvízi vagy tengeri berakodó vagy kirakodó kikötőtől 150 km-t meg nem haladó sugarú körön belül teszi meg.**

Or. en

#### Indokolás

*A jelentéstervezetben szereplő módosítás javítása (a fogalommeghatározásból hiányzó szavak tekintetében). Az „intermodális szállítás” új fogalmának bevezetése helyett a „kombinált szállítás” fogalmának meglévő, a 92/106/EGK irányelv szerinti meghatározását kellene használni az egész szövegben.*

#### Módosítás 136

**Corien Wortmann-Kool**

#### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 1 pont – 3 b francia bekezdés (új)**

96/53/EK irányelv

**2 cikk – 1 bekezdés – 1 albekezdés – 12 b francia bekezdés (új)**



- „**kombinált szállítás**”: **áruszállítás, amelynek során a tehergépjármű, a pótkocsi, a félpótkocsi (vontatóegységgel vagy anélkül), a csereszekrény vagy a konténer az út kezdeti és befejező szakaszában közutat vesz igénybe, a másik szakaszban pedig vasutat vagy belvízi utat, illetve tengeri szolgáltatásokat vesz igénybe, amennyiben ez a szakasz meghaladja a 100 km-t, továbbá a jármű az út kezdeti és befejező közötti szakaszát:**
- **az áru berakodásának helye és a legközelebbi alkalmas vasúti berakodó állomás között teszi meg a kezdeti szakasz esetében, valamint a legközelebbi alkalmas vasúti kirakodó állomás és az áru kirakodásának helye között teszi meg a befejező szakasz esetében, vagy**
- **a belvízi vagy tengeri berakodó vagy kirakodó kikötőtől 150 km-t meg nem haladó sugarú körön belül teszi meg.**

Or. en

#### Indokolás

*A kombinált szállítás mindig két szakaszból áll: az első szakaszban megvalósuló közúti szállítás (a berakodás helyétől a terminálig) és a befejező szakaszban történő közúti szállítás (a termináltól a rendeltetési helyig) alkotja a két pillérét. A közúti szállítás egyetlen szakaszra való korlátozása azt jelentené, hogy a vállalkozóknak és a fuvarozóknak közvetlen kikötői/vasúti csatlakozással kellene rendelkezniük ahhoz, hogy hasznosíthassák a kombinált szállításról szóló irányelvben foglaltakat, ami aligha fordul elő az EU-ban.*

#### Módosítás 137

**Michel Dantin, Dominique Riquet**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

**2. A 4. cikk a következőképpen módosul:                    törölve**

a) az (1) bekezdés a) és b) pontjában a „nemzeti” szót el kell hagyni.

b) a 4. cikk (4) bekezdése második albekezdésének bevezető szövegrésze helyébe a következő szöveg lép:

„Akkor kell úgy tekinteni, hogy a közlekedési tevékenységek a nemzetközi versenyt a közlekedés területén nem érintik jelentős mértékben, ha egyetlen tagállam területén valósulnak meg, továbbá az államhatárokat keresztező tevékenységek esetében akkor, ha kizárólag két, egymással szomszédos olyan tagállam között valósulnak meg, amelyek mindegyike fogadott el intézkedéseket e bekezdés alapján, és az alábbi a) és b) pontban található feltételek közül legalább az egyik teljesül:”

Or. fr

**Módosítás 138**  
**Ismail Ertug**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – bevezető rész**  
96/53/EK irányelv  
4 cikk – 4 bekezdés – 2 a albekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

2. A 4. cikk a *követzőképpen módosul*:

*Módosítás*

2. A 4. cikk (4) bekezdése a második albekezdést követően a következő albekezdéssel egészül ki:

*A tagállamok Európai Unióhoz való csatlakozásáról szóló okmányokban foglalt jogainak sérelme nélkül az I. mellékletben meghatározott méretektől eltérő méretekkel rendelkező járművek vagy jármű-kombinációk számára tilos nemzetközi szállítási tevékenységet végezni. Azok tagállamok, ahol a már eltérő járművek megengedettek voltak, továbbra is engedélyezhetik az ilyen járművek számára a belföldi szállítási*

*tevékenységeket.”*

Or. de

*Indokolás*

*A módosítás pontosítja, hogy az érvényes előírások nem engedik meg a túl hosszú és túl nehéz járművek országhatárokon átnyúló használatát. Használatuk veszélyeztethetné a fehér könyvben elfogadott célokat. Ezért először is átfogó hatásvizsgálatot kell végezni, amely kiterjed a forgalom áterelésére, a biztonságra, az infrastruktúrára, a szociális feltételekre és munkakörülményekre, a kkv-kra, a logisztikára, a levegő- és zajszennyezésre stb. gyakorolt hatásokra is.*

**Módosítás 139**  
**Hubert Pirker**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – bevezető rész**

96/53/EK irányelv

4 cikk – 4 bekezdés – 2 a albekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

2. A 4. cikk a *következésképpen módosul*:

2. A 4. cikk (4) *bekezdése a második albekezdést követően a következő albekezdéssel egészül ki*:

*„A tagállamok Európai Unióhoz való csatlakozásáról szóló okmányokban foglalt jogainak sérelme nélkül az európai belső piac biztosítása érdekében azok a haszongépjárművek, amelyek meghaladják az ezen irányelv szerinti megengedett legnagyobb méreteket és tömegeket, egy tagállamon belül csak meghatározott utakon, kérelem alapján közlekedhetnek. A tagállamok e kérelmek értékelésekor figyelembe vesznek különösen olyan tényezőket, mint a meglévő infrastruktúra és a közúti közlekedésbiztonsági követelmények.”*

Or. de

*Indokolás*

*Ez a pontosítás az irányelv céljának ismételt megvilágítása érdekében szükséges: a*

*megengedett legnagyobb méreteket és tömeget Európa-szerte a működő belső piac szerint kell meghatározni. Az ezzel ellentétes fellépés torzítja a versenyt és ártalmas a belső piacra nézve.*

## **Módosítás 140**

**Artur Zasada**

### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – bevezető rész**

96/53/EK irányelv

4 cikk – 4 bekezdés – 2 a albekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

2. A 4. cikk a ***következésképpen módosul:***

2. A 4. cikk (4) ***bekezdése a második albekezdés után a következő albekezdéssel egészül ki:***

***„Az I. mellékletben, az 1.1., 1.2–1.8., 4.2. és 4.4. pontban meghatározott méretektől eltérő méretű jármű-kombinációk határokon átnyúló használata tilos. Az Európai Bizottság felkérést kap arra, hogy alaposan vizsgálja meg a hosszabb és nehezebb tehergépjárművek országhatárokat átlépő forgalmának az európai közlekedési rendszerre és különösen a nemzetközi versenyre gyakorolt lehetséges hatását.”***

Or. en

## **Módosítás 141**

**Franco Frigo, David-Maria Sassoli**

### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – bevezető rész**

96/53/EK irányelv

4 cikk – 4 bekezdés – 2 a albekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

2. A 4. cikk a ***következésképpen módosul:***

2) A 4. cikk (4) ***bekezdése a második albekezdés után a következő albekezdéssel egészül ki:*** „Az (1) bekezdés szerinti célkitűzéssel összhangban tilos az I.

***mellélet 1.1., 1.2., 1.4–1.8., 4.2. és 4.4. pontjában meghatározott méretektől eltérő méretekkel rendelkező járművek határokat átlépő áruszállításban történő igénybevétele.”***

Or. it

#### *Indokolás*

*A módosítás célja annak tisztázása, hogy a 96/53/EK irányelvnek sosem volt célja, hogy engedélyezze az ún. moduláris koncepciónak megfelelő járművek határokon átnyúló használatát. E járművek határokon átnyúló használata ugyanis ellentétes az Unió fő – többek között a modális átcsoportosítással, a biztonsággal, a kkv-kkal, a légszennyezéssel stb. kapcsolatos és a fehér könyvben szereplő – politikai célkitűzéseivel.*

#### **Módosítás 142 Markus Ferber**

##### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – bevezető rész**

96/53/EK irányelv

4 cikk

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

2. A 4. cikk a következőképpen módosul:

2. A 4. cikk a következőképpen módosul:

***A tagállamok azonban szigorú feltételek és ellenőrzési mechanizmusok mellett területükön engedélyezhetik azoknak a járműveknek vagy jármű-kombinációknak a forgalmát nemzeti áruszállításra, amelyek az I. melléklet 1.3., 2., 3., és 4.3. pontja jellemzőinek nem felelnek meg. Azok a tagállamok, amelyek nem engedélyezik a területükön az I. melléklet 1.3., 2., 3 és 4.3. pontja szerinti jellemzőktől eltérő járműveket vagy jármű-kombinációkat, megtilthatják a külföldi haszongépjárművek forgalmát is.***

Or. de

### Módosítás 143

Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort

#### Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – bevezető rész

96/53/EK irányelv

4 cikk – 4 bekezdés – 2 a albekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

2. A 4. cikk a *következőkép*pen módosul:

*Módosítás*

2. A 4. cikk (4) bekezdése a második albekezdés után a következő albekezdéssel egészül ki:

*„A tagállamok Európai Unióhoz való csatlakozásáról szóló okmányokban foglalt jogainak sérelme nélkül, az I. mellékletben meghatározott méretektől eltérő méretekkkel rendelkező járművek vagy jármű-kombinációk számára tilos nemzetközi szállítási tevékenységet végezni.”*

Or. fr

### Módosítás 144

Ismail Ertug

#### Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – a pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

a) az (1) bekezdés a) és b) pontjában a „nemzeti” szót el kell hagyni;

*Módosítás*

*törölve*

Or. de

### Módosítás 145

Michel Dantin, Dominique Riquet

#### Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – a pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**a) az (1) bekezdés a) és b) pontjában a „nemzeti” szót el kell hagyni;**

**törölve**

Or. fr

**Módosítás 146**  
**Brian Simpson**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – a pont**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**a) az (1) bekezdés a) és b) pontjában a „nemzeti” szót el kell hagyni;**

**törölve**

Or. en

**Módosítás 147**

**Petri Sarvamaa, Eija-Riitta Korhola, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Hannu Takkula, Christofer Fjellner, Anna Ibrisagic, Gunnar Hökmark, Alf Svensson, Nils Torvalds, Anneli Jäätteenmäki, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – a pont**  
96/53/EK irányelv  
4 cikk – 2 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**a) az (1) bekezdés a) és b) pontjában a „nemzeti” szót el kell hagyni;**

**a) a (2) bekezdés a) és b) pontjában a „nemzeti” szót el kell hagyni;**

Or. en

*Indokolás*

*A hosszabb járművekkel való, országhatárokat átlépő áruszállítás kifejezett engedélyezése és emellett a nehezebb és/vagy magasabb járművekkel való, országhatárokat átlépő szállítás tiltása túlzott korlátozást jelent. Nem lenne következetes, ha a nehezebb vagy magasabb járművekkel való szállítási tevékenységeket a határ mindkét oldalán a nemzeti*

tevékenységekre korlátoznák, ugyanakkor a hosszabb járművekkel folytatott, országhatárokat átlépő szállítást engedélyeznék.

#### **Módosítás 148**

**Silvia-Adriana Țicău**

#### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – a pont**

96/53/EK irányelv

4 cikk – 1 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

a) az (1) bekezdés a) és b) pontjában a „nemzeti” szót el kell hagyni;

*Módosítás*

a) az (1) bekezdés a) pontjában a „nemzeti” szót el kell hagyni;

Or. ro

#### **Módosítás 149**

**Peter van Dalen**

#### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – a a pont (új)**

96/53/EK irányelv

4 cikk – 2 bekezdés – 2 pont – a a pont (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**aa) a) A (2) bekezdés a következő aa) ponttal egészül ki:**

**aa) „A tagállamok engedélyezik, hogy az I. melléklet 1.3, 2., 3., 4.1 és/vagy 4.3 pontjában megállapított sajátosságoknak meg nem felelő közúti jármű-kombinációk/járművek az államhatárokat keresztező tevékenységet folytassanak olyan szomszédos tagállamok között, amelyek e bekezdés alapján intézkedéseket fogadtak el;**

Or. nl



## Módosítás 150

Corien Wortmann-Kool, Philippe De Backer, Mathieu Grosch, Gesine Meissner, Dieter-Lebrecht Koch

### Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – a a pont (új)

96/53/EK irányelv

4 cikk – 4 bekezdés – 1 albekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*aa) A 4. cikk (4) bekezdésének első mondata helyébe a következő szöveg lép:*

*„A tagállamok engedélyezhetik, hogy a szállítási ágazatban áruszállításra használt, bizonyos szállítási tevékenységeket végző, a nemzetközi versenyt jelentősen nem érintő, az 1. melléklet 1., 2. és 4. pontjában foglalt tömegtől és mérettől eltérő*

*járművek vagy jármű-kombinációk*

*a*

*területükön*

*közlekedjenek.”*

Or. en

## Módosítás 151

Herbert Dorfmann, Richard Seeber

### Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – b pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*b) a 4. cikk (4) bekezdése második albekezdésének bevezető szövegrésze helyébe a következő szöveg lép:*

*törölve*

*„Akkor kell úgy tekinteni, hogy a közlekedési tevékenységek a nemzetközi versenyt a közlekedés területén nem érintik jelentős mértékben, ha egyetlen tagállam területén valósulnak meg,*

*továbbá az államhatárokat keresztező tevékenységek esetében akkor, ha kizárólag két, egymással szomszédos olyan tagállam között valósulnak meg, amelyek mindegyike fogadott el intézkedéseket e bekezdés alapján, és az alábbi a) és b) pontban található feltételek közül legalább az egyik teljesül:”*

Or. de

## **Módosítás 152**

**Ismail Ertug**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – b pont**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*b) a 4. cikk (4) bekezdése második albekezdésének bevezető szövegrésze helyébe a következő szöveg lép:*

*törölve*

*„Akkor kell úgy tekinteni, hogy a közlekedési tevékenységek a nemzetközi versenyt a közlekedés területén nem érintik jelentős mértékben, ha egyetlen tagállam területén valósulnak meg, továbbá az államhatárokat keresztező tevékenységek esetében akkor, ha kizárólag két, egymással szomszédos olyan tagállam között valósulnak meg, amelyek mindegyike fogadott el intézkedéseket e bekezdés alapján, és az alábbi a) és b) pontban található feltételek közül legalább az egyik teljesül:”*

Or. de

## **Módosítás 153**

**Michel Dantin, Dominique Riquet**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – b pont**

**b) a 4. cikk (4) bekezdése második albekezdésének bevezető szövegrésze helyébe a következő szöveg lép:**

**törölve**

**„Akkor kell úgy tekinteni, hogy a közlekedési tevékenységek a nemzetközi versenyt a közlekedés területén nem érintik jelentős mértékben, ha egyetlen tagállam területén valósulnak meg, továbbá az államhatárokat keresztező tevékenységek esetében akkor, ha kizárólag két, egymással szomszédos olyan tagállam között valósulnak meg, amelyek mindegyike fogadott el intézkedéseket e bekezdés alapján, és az alábbi a) és b) pontban található feltételek közül legalább az egyik teljesül:”**

Or. fr

#### **Módosítás 154**

**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – b pont**

**b) a 4. cikk (4) bekezdése második albekezdésének bevezető szövegrésze helyébe a következő szöveg lép:**

**törölve**

**„Akkor kell úgy tekinteni, hogy a közlekedési tevékenységek a nemzetközi versenyt a közlekedés területén nem érintik jelentős mértékben, ha egyetlen tagállam területén valósulnak meg, továbbá az államhatárokat keresztező tevékenységek esetében akkor, ha kizárólag két, egymással szomszédos olyan tagállam között valósulnak meg, amelyek mindegyike fogadott el intézkedéseket e bekezdés alapján, és az alábbi a) és b) pontban található feltételek közül**

*legalább az egyik teljesül:”*

Or. en

**Módosítás 155**  
**Sabine Wils**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – b pont**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*b) a 4. cikk (4) bekezdése második albekezdésének bevezető szövegrésze helyébe a következő szöveg lép:*

*törölve*

*„Akkor kell úgy tekinteni, hogy a közlekedési tevékenységek a nemzetközi versenyt a közlekedés területén nem érintik jelentős mértékben, ha egyetlen tagállam területén valósulnak meg, továbbá az államhatárokat keresztező tevékenységek esetében akkor, ha kizárólag két, egymással szomszédos olyan tagállam között valósulnak meg, amelyek mindegyike fogadott el intézkedéseket e bekezdés alapján, és az alábbi a) és b) pontban található feltételek közül legalább az egyik teljesül:”*

Or. en

*Indokolás*

*Nem megalapozott az az állítás, miszerint az országhatárokat átlépő tevékenység két tagállamra való korlátozása nem gyakorolna jelentős hatást a nemzetközi versenyre, és a szabványos tömegtől és mérettől való eltérésnek tisztán nemzeti kérdésnek kellene maradnia.*

**Módosítás 156**  
**Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – b pont**

**b) a 4. cikk (4) bekezdése második albekezdésének bevezető szövegrésze helyébe a következő szöveg lép:**

**törölve**

***Akkor kell úgy tekinteni, hogy a közlekedési tevékenységek a nemzetközi versenyt a közlekedés területén nem érintik jelentős mértékben, ha egyetlen tagállam területén valósulnak meg, továbbá az államhatárokat keresztező tevékenységek esetében akkor, ha kizárólag két, egymással szomszédos olyan tagállam között valósulnak meg, amelyek mindegyike fogadott el intézkedéseket e bekezdés alapján, és az alábbi a) és b) pontban található feltételek közül legalább az egyik teljesül.***

Or. fr

**Módosítás 157**  
**Phil Bennion**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – b pont – bevezető rész**

96/53/EK irányelv

4 cikk – 4 bekezdés – 1 albekezdés

**b) a 4. cikk (4) bekezdése második albekezdésének bevezető szövegrésze helyébe a következő szöveg lép:**

**b) a 4. cikk (4) bekezdésének első albekezdése az alábbiak szerint módosul:**

***A tagállamok kizárólag azon áruszállításra használt, az I. mellékletben, az 1.1., 1.2., 1.4–1.8., 4.2. és 4.4. pontban meghatározottól eltérő méretű járművek vagy jármű-kombinációk forgalomban való részvételét engedélyezhetik a területükön, amelyek a nemzetközi versenyt a közlekedés területén, valamint az Európai Unió környezetvédelmi és biztonsági célkitűzéseit nem érintik***

*jelentős mértékben:*

Or. en

*Indokolás*

*Az eltérést csak akkor szabad engedélyezni, ha nem érinti az egységes piac zökkenőmentes működését, és nem ellentétes az EU-nak a vonatkozó jogszabályokban megállapított környezetvédelmi és biztonsági célkitűzéseivel, többek között például az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz és a transzeurópai közlekedési hálózatok programjában rögzített célkitűzésekkel.*

**Módosítás 158**  
**Hubert Pirker**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – b pont**

96/53/EK irányelv

4 cikk – 4 bekezdés – 2 albekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*Akkor kell úgy tekinteni, hogy a közlekedési tevékenységek a nemzetközi versenyt a közlekedés területén nem érintik jelentős mértékben, ha egyetlen tagállam területén valósulnak meg, továbbá az államhatárokat keresztező tevékenységek esetében akkor, ha kizárólag két, egymással szomszédos olyan tagállam között valósulnak meg, amelyek mindegyike fogadott el intézkedéseket e bekezdés alapján, és az alábbi a) és b) pontban található feltételek közül legalább az egyik teljesül:*

*törölve*

Or. de

*Indokolás*

*Ezt a bekezdést törölni kell, mivel a Bizottság pusztán feltételezésén alapul, megfelelő számokkal alátámasztott hatásvizsgálat és elemzés nélkül.*

**Módosítás 159**  
**Brian Simpson**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – b pont**  
96/53/EK irányelv  
4 cikk – 4 bekezdés – 2 albekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**„Akkor kell úgy tekinteni, hogy a közlekedési tevékenységek a nemzetközi versenyt a közlekedés területén nem érintik jelentős mértékben, ha egyetlen tagállam területén valósulnak meg, továbbá az államhatárokat keresztező tevékenységek esetében akkor, ha kizárólag két, egymással szomszédos olyan tagállam között valósulnak meg, amelyek mindegyike fogadott el intézkedéseket e bekezdés alapján, és az alábbi a) és b) pontban található feltételek közül legalább az egyik teljesül:”**

*törölve*

Or. en

**Módosítás 160**  
**Georges Bach, Bogusław Liberadzki**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – b pont**  
96/53/EK irányelv  
4 cikk – 4 bekezdés – 2 albekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**„Akkor kell úgy tekinteni, hogy a közlekedési tevékenységek a nemzetközi versenyt a közlekedés területén nem érintik jelentős mértékben, ha egyetlen tagállam területén valósulnak meg, továbbá az államhatárokat keresztező tevékenységek esetében akkor, ha kizárólag két, egymással szomszédos olyan tagállam között valósulnak meg, amelyek mindegyike fogadott el intézkedéseket e**

*törölve*

**bekezdés alapján, és az alábbi a) és b) pontban található feltételek közül legalább az egyik teljesül:”**

Or. en

*Indokolás*

*Ez feltevés a Bizottság részéről, amelyet a hosszabb és nehezebb tehergépjárművek (LHV-k) nemzetközi közúti közlekedésben való általános használatának lehetséges hatásaira és következményeire is kiterjedő hatásvizsgálattal bizonyítani kell.*

**Módosítás 161**

**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – b pont**

96/53/EK irányelv

4 cikk – 4 bekezdés – 2 albekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Akkor kell úgy tekinteni, hogy a közlekedési tevékenységek a nemzetközi versenyt a közlekedés területén nem érintik jelentős mértékben, **ha egyetlen tagállam területén valósulnak meg, továbbá az államhatárokat keresztező tevékenységek esetében akkor, ha kizárólag két, egymással szomszédos olyan tagállam között valósulnak meg, amelyek mindegyike fogadott el intézkedéseket e bekezdés alapján,** és az alábbi a) és b) pontban található feltételek közül legalább az egyik teljesül:

*Módosítás*

Akkor kell úgy tekinteni, hogy a közlekedési tevékenységek a nemzetközi versenyt a közlekedés területén nem érintik jelentős mértékben, és az alábbi a) és b) pontban található feltételek közül legalább az egyik teljesül:

Or. pl

*Indokolás*

*A nem szabványos járművek országhatárokat átlépő forgalmának lehetővé tétele ellentétben áll az irányelv legfőbb céljával, mely nem más, mint az egyes közúti járművek számára meghatározni a megengedett legnagyobb méreteket a nemzeti és a nemzetközi közúti forgalomban, továbbá meghatározni a legnagyobb össz tömeget a nemzetközi forgalomban.*



**Módosítás 162**  
**Oldřich Vlasák**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – b pont**

96/53/EK irányelv

4 cikk – 4 bekezdés – 2 albekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Akkor kell úgy tekinteni, hogy a közlekedési tevékenységek a nemzetközi versenyt a közlekedés területén nem érintik jelentős mértékben, ha egyetlen tagállam területén valósulnak meg, továbbá az államhatárokat keresztező tevékenységek esetében akkor, ha kizárólag két, egymással szomszédos olyan tagállam között valósulnak meg, amelyek mindegyike fogadott el intézkedéseket e bekezdés alapján, és az alábbi a) és b) pontban található feltételek közül legalább az egyik teljesül:

*Módosítás*

Akkor kell úgy tekinteni, hogy a közlekedési tevékenységek a nemzetközi versenyt a közlekedés területén nem érintik jelentős mértékben, ha egyetlen tagállam területén valósulnak meg, továbbá az államhatárokat keresztező tevékenységek esetében akkor, ha kizárólag két, egymással szomszédos olyan tagállam között valósulnak meg, amelyek mindegyike fogadott el intézkedéseket e bekezdés alapján, és az alábbi a) és b) pontban található feltételek közül legalább az egyik teljesül. ***Egyetlen tagállam területén megvalósuló szállítási tevékenységek, valamint a fent említett, államhatárokat keresztező tevékenységek esetében az érintett tagállamok – megkülönböztetéstől mentes módon – a kijelölt infrastruktúrára korlátozhatják e tevékenységeket. A tagállamok ilyen esetben kötelesek megfelelően és a lehető legkorábban tájékoztatni a fuvarozókat e korlátozásokról.***

Or. cs

*Indokolás*

*A közlekedésbiztonság és az infrastruktúra állapotának fenntartása érdekében a tagállamok számára biztosítani kell, hogy a túlméretes rakomány szállítását az ilyen fuvarozásra alkalmas infrastruktúrára korlátozzák.*

**Módosítás 163**

**Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Nils Torvalds, Anneli Jäätteenmäki, Gunnar Hökmark, Christofer Fjellner, Anna Ibrisagic, Jim Higgins, Alf Svensson, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen**

## Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – b pont

96/53/EK irányelv

4 cikk – 4 bekezdés – 2 albekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

„Akkor kell úgy tekinteni, hogy a közlekedési tevékenységek a nemzetközi versenyt a közlekedés területén nem érintik jelentős mértékben, ha egyetlen tagállam területén valósulnak meg, továbbá az államhatárokat keresztező tevékenységek esetében akkor, ha **kizárólag két, egymással szomszédos olyan tagállam** között valósulnak meg, amelyek mindegyike fogadott el intézkedéseket **e bekezdés** alapján, és az alábbi a) és b) pontban található feltételek közül legalább az egyik teljesül:”

*Módosítás*

„Akkor kell úgy tekinteni, hogy a közlekedési tevékenységek a nemzetközi versenyt a közlekedés területén nem érintik jelentős mértékben, ha egyetlen tagállam területén valósulnak meg, továbbá az államhatárokat keresztező tevékenységek esetében akkor, ha egymással szomszédos olyan **tagállamok** között valósulnak meg, amelyek mindegyike fogadott el intézkedéseket **ennek** alapján, és **ha a méret tekintetében** az alábbi a) és b) pontban található feltételek közül legalább az egyik teljesül:”

Or. en

## Módosítás 164

Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

### Rendeletre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – b pont

96/53/EK irányelv

4 cikk – 4 bekezdés – 2 albekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Akkor kell úgy tekinteni, hogy a közlekedési tevékenységek a nemzetközi versenyt a közlekedés területén nem érintik jelentős mértékben, ha egyetlen tagállam területén valósulnak meg, továbbá az államhatárokat keresztező tevékenységek esetében akkor, ha **kizárólag két, egymással szomszédos** olyan **tagállam** között valósulnak meg, amelyek **mindegyike fogadott el** intézkedéseket **e bekezdés** alapján, és az alábbi a) és b) pontban található feltételek közül legalább

*Módosítás*

Akkor kell úgy tekinteni, hogy a közlekedési tevékenységek a nemzetközi versenyt a közlekedés területén nem érintik jelentős mértékben, ha egyetlen tagállam területén valósulnak meg, továbbá az államhatárokat keresztező tevékenységek esetében akkor, ha **kizárólag** olyan **tagállamok** között valósulnak meg, amelyek intézkedéseket **fogadtak el** **e bekezdés** alapján, és az alábbi a) és b) pontban található feltételek közül legalább az egyik teljesül:

az egyik teljesül:

Or. sv

**Módosítás 165**  
**Peter van Dalen**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – b pont**  
96/53/EK irányelv  
4 cikk – 4 bekezdés – 2 albekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Akkor kell úgy tekinteni, hogy a közlekedési tevékenységek a nemzetközi versenyt a közlekedés területén nem érintik jelentős mértékben, ha egyetlen tagállam területén valósulnak meg, továbbá az államhatárokat keresztező tevékenységek esetében akkor, ha **kizárólag két, egymással szomszédos olyan tagállam között** valósulnak meg, amelyek **mindegyike fogadott el intézkedéseket** e bekezdés alapján, és az alábbi a) és b) pontban található feltételek közül legalább az egyik teljesül:

*Módosítás*

Akkor kell úgy tekinteni, hogy a közlekedési tevékenységek a nemzetközi versenyt a közlekedés területén nem érintik jelentős mértékben, ha egyetlen tagállam területén valósulnak meg, továbbá az államhatárokat keresztező tevékenységek esetében akkor, ha **olyan szomszédos tagállamok** között valósulnak meg, amelyek e bekezdés alapján **intézkedéseket fogadtak el**, és az alábbi a) és b) pontban található feltételek közül legalább az egyik teljesül:

Or. nl

**Módosítás 166**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – b pont**  
96/53/EK irányelv  
4 cikk – 4 bekezdés – 2 albekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

„Akkor kell úgy tekinteni, hogy a közlekedési tevékenységek a nemzetközi versenyt a közlekedés területén nem érintik jelentős mértékben, ha egyetlen tagállam

*Módosítás*

„Akkor kell úgy tekinteni, hogy a közlekedési tevékenységek a nemzetközi versenyt a közlekedés területén nem érintik jelentős mértékben, ha egyetlen tagállam

területén valósulnak meg, továbbá az államhatárokat keresztező tevékenységek esetében akkor, ha kizárólag két, egymással szomszédos olyan tagállam között valósulnak meg, amelyek mindegyike fogadott el intézkedéseket e bekezdés alapján, és az alábbi a) és b) pontban található feltételek közül legalább az egyik teljesül.”

területén valósulnak meg, továbbá az államhatárokat keresztező tevékenységek esetében akkor, ha kizárólag két, egymással szomszédos olyan tagállam között valósulnak meg, amelyek mindegyike fogadott el intézkedéseket e bekezdés alapján, és az alábbi a) és b) pontban található feltételek közül legalább az egyik teljesül. *A szóban forgó járművek vagy jármű-kombinációk államhatárokat keresztező üzemeltetésének engedélyezésekor mindegyik tagállam meghatározza azt a közúthálózatot, ahol e járművek használata engedélyezett. E közúthálózatnak a 2013/.../EU rendelet (a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról szóló rendelet) értelmében vett TEN-T hálózatok részét kell képeznie.”*

Or. en

#### Módosítás 167

Corien Wortmann-Kool, Gesine Meissner, Mathieu Grosch, Philippe De Backer, Dieter-Lebrecht Koch

#### Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – b pont

96/53/EK irányelv

4 cikk – 4 bekezdés – 2 albekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

„*Akkor* kell úgy tekinteni, hogy *a* közlekedési tevékenységek a nemzetközi versenyt a közlekedés területén nem érintik jelentős mértékben, ha egyetlen tagállam területén valósulnak meg, továbbá az államhatárokat keresztező tevékenységek esetében akkor, ha **kizárólag** két, egymással szomszédos olyan tagállam **között valósulnak meg**, amelyek mindegyike fogadott el intézkedéseket e bekezdés alapján, és az alábbi a) és b) pontban található feltételek közül legalább

*Módosítás*

*A szubszidiaritás elvének megfelelően akkor* kell úgy tekinteni, hogy *az 1. melléklet 1., 2., 3. és 4. pontjában foglalt mérettől és tömegtől eltérő járművekkel és jármű-kombinációkkal folytatott* közlekedési tevékenységek a nemzetközi versenyt a közlekedés területén nem érintik jelentős mértékben, ha egyetlen tagállam **illetékes hatósága** területén valósulnak meg, továbbá az államhatárokat keresztező tevékenységek esetében akkor, ha két **vagy több**, egymással szomszédos olyan

az egyik teljesül:”

tagállam *illetékes hatósága engedélyezi azokat*, amelyek mindegyike fogadott el intézkedéseket e bekezdés alapján, és az alábbi a) és b) pontban található feltételek közül legalább az egyik teljesül. *A megfelelő biztonsági szint garantálása érdekében a tagállamok illetékes hatóságai meghatározzák a járműre, az infrastruktúrára és a vezetőre vonatkozó egyedi követelményeket. E járművek országhatárokat átlépő használatát az útvonalakat és egyéb teljesítendő feltételeket meghatározó, érintett tagállamok közötti két- vagy többoldali megállapodásokkal kell alátámasztani.”*

Or. en

## Módosítás 168 Phil Bennion

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – b pont**  
96/53/EK irányelv  
4 cikk – 4 bekezdés – 2 albekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

„Akkor kell úgy tekinteni, hogy a közlekedési tevékenységek a nemzetközi versenyt a közlekedés területén nem érintik jelentős mértékben, ha egyetlen tagállam területén valósulnak meg, továbbá az államhatárokat keresztező tevékenységek esetében akkor, ha kizárólag két, egymással szomszédos *olyan* tagállam között valósulnak meg, *amelyek* mindegyike fogadott el intézkedéseket e bekezdés alapján, és *az alábbi a) és b) pontban található feltételek közül legalább az egyik teljesül.*”

*Módosítás*

„Akkor kell úgy tekinteni, hogy a közlekedési tevékenységek a nemzetközi versenyt a közlekedés területén, *továbbá az Európai Unió környezetvédelmi és biztonsági célkitűzéseit* nem érintik jelentős mértékben, ha egyetlen tagállam területén valósulnak meg, továbbá az államhatárokat keresztező tevékenységek esetében akkor, ha kizárólag két, egymással szomszédos tagállam között valósulnak meg, *és az a) pontban foglalt feltételek teljesülnek, vagy ha e tagállamok* mindegyike fogadott el *a 4a. (új) cikkben említett* intézkedéseket, és *a b) pontban található feltételek teljesülnek.*”

Or. en

## Indokolás

*A szabad mozgáson alapuló térségen belül az egységes piac torzulását megelőzendő, közös követelményeket kell meghatározni a hosszabb járművek országhatárokat átlépő használatára vonatkozóan. Ez azonban nem vonatkozik az érintett tagállamokban az erdészeti ágazatra és a fakitermelésre.*

### Módosítás 169

**Phil Bennion**

#### Irányelvre irányuló javaslat

**1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – b a pont (új)**

96/53/EK irányelv

4 cikk – 7 a bekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***ba) A 4. cikk az alábbi bekezdéssel egészül ki:***

***(7a) A Bizottság legkésőbb [az ezen irányelv kihirdetését követő három éven] belül jelentést küld az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a 4. és 4a. (új) cikk alkalmazásáról. A jelentésnek tartalmaznia kell annak értékelését, hogy a 4. cikk szerinti rendelkezések ellentmondanak-e az Unió biztonsági és környezetvédelmi célkitűzéseinek, továbbá hogy a 4a. (új) cikket szükséges-e módosítani annak érdekében, hogy megfeleljen az új technológiai fejlesztéseknek. A jelentéshez adott esetben jogalkotási javaslatot is csatolni kell.***

Or. en

### Módosítás 170

**Phil Bennion**

#### Irányelvre irányuló javaslat

**1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – b b pont (új)**

96/53/EK irányelv

4 cikk – 7 b bekezdés (új)

**bb) A 4. cikk az alábbi bekezdéssel egészül ki:**

**(7b) Két szomszédos tagállam engedélyezheti áruszállításra használt, az 1. melléklet 1.3. pontjában meghatározottól eltérő méretű járművek vagy jármű-kombinációk forgalomban való részvételét – az államhatárokat keresztező tevékenységek esetében – a területén, amennyiben a szóban forgó járművek használatát ezen irányelv elfogadása előtt bejelentik az Európai Bizottságnak.**

Or. en

## **Módosítás 171**

**Ismail Ertug, Brian Simpson**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – b a pont (új)**

96/53/EK irányelv

4 cikk – 5 bekezdés

**ba) a 4. cikk (5) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:**

**„(5) A tagállamok engedélyezhetik meghatározott közlekedési tevékenység végzését egy kísérleti időszak alatt olyan járművek vagy jármű-kombinációk vonatkozásában, amelyek új technológiákon vagy koncepciókon nyugszanak, és amelyek nem tudják teljesíteni az irányelv egy vagy több követelményét, amennyiben teljesülnek a következő feltételek:**

**- a közlekedési tevékenység helyileg korlátozottan, a tagállam területén belül egy pontosan körbehátárolt területen**

*folyik;*

*– a kísérleti időszakot 24 hónapra korlátozzák;*

*– a kísérletet tudományos vizsgálatnak kell kísérnie. Ennek során a következő szempontból vizsgálják a kísérleti járműveket: infrastruktúra, közlekedésbiztonság, forgalom áterelése, összeegyeztethetőség a kombinált közlekedés már meglévő lehetőségeivel, környezet, a járművezető munkakörülményei és nyilvános elfogadottság;*

*– évente hivatalos jelentés nyújtanak be az Európai Bizottságnak a kísérlet lefolyásáról és a kísérő tudományos vizsgálat eredményeiről;*

*– az Európai Bizottság közzéteszi ezeket a jelentéseket.*

*A tagállamok előzetesen értesítik az Európai Bizottságot a tervezett kísérletekről. A Bizottság megvizsgálja a fenti feltételek alapján a kísérletek elfogadhatóságát. A Bizottság elutasítja azokat a kísérleteket, amelyek nincsenek összhangban ezzel az irányelvvel, illetve megsértik a nemzetközi versenyt. A Bizottság tájékoztatja az Európai Parlamentet a döntéséről.”*

Or. de

#### *Indokolás*

*A tagállamok továbbra is engedélyezhetik a megengedett méretektől és tömegektől eltérő járművekkel végzett kísérleteket. A kísérleteket úgy kell elvégezni, hogy ne veszélyeztessék a nemzetközi versenyt, és a belső piacot ne ériék negatív következmények. A keretfeltételek biztosítják, hogy a kísérleti időszakban ténylegesen új felismerésekre tegyenek szert. A kísérleti eredményeket elérhetővé kell tenni az EU, a tagállamok és a nyilvánosság számára.*

#### **Módosítás 172**

**Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Sari Essayah, Nils Torvalds, Anneli Jäätteenmäki**



**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – b a pont (új)**

96/53/EK irányelv

4 cikk – 3 a bekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**ba) A 4. cikk az alábbi bekezdéssel egészül ki:**

**(3a) A Bizottságnak javaslatot kell készítenie az oszthatatlan rakományok forgalomban való részvételét engedélyező különböző tagállamokban és/vagy régiókban a különleges engedélyek illetékes hatóságok általi kiadására alkalmazandó eljárásokra vonatkozó összehangolt megközelítésről.**

Or. en

**Módosítás 173**

**Peter van Dalen**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 2 a pont (új)**

96/53/EK irányelv

4 cikk – 5 a bekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(2a) A 4. cikk (5) bekezdése a következő a) ponttal egészül ki:**

**(5a) A tagállamok engedélyezhetik azt, hogy a melléklet 1., 2., 3., és 4. pontjában megállapított sajátosságoknak meg nem felelő jármű-kombinációk/járművek államhatárokat keresztező tevékenységet folytassanak, amennyiben a tagállamok nem tesznek különbséget az alapján, hogy az adott járművet melyik tagállamban vették nyilvántartásba. A tagállamok kijelölik az úthálózat azon részeit, ahol e jármű-kombinációk/járművek közlekedhetnek. Ezek az információk nyilvánosan elérhetők.**

**Módosítás 174**  
**Brian Simpson, Georges Bach**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 2 a pont (új)**  
96/53/EK irányelv  
4 cikk – 4 bekezdés – 2 a albekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**2a. A 4. cikk (4) bekezdése a második albekezdés után a következő albekezdéssel egészül ki:**

***A tagállamok Európai Unióhoz való csatlakozásáról szóló okmányokban foglalt jogainak sérelme nélkül, az 1. melléklet 1.1., 1.2., 1.4–1.8., 4.2. és 4.4. pontjában meghatározott méretektől eltérő méretekkal rendelkező járművek vagy jármű-kombinációk számára tilos nemzetközi szállítási tevékenységet végezni.***

Or. en

*Indokolás*

*E módosítás célja az összehangolás a 4. cikk (1) bekezdésének struktúrájával és céljával.*

**Módosítás 175**  
**Dieter-Lebrecht Koch**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 2 a pont (új)**  
96/53/EK irányelv  
4 cikk – 5 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**2a. A 4. cikk (5) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:**

*(5) A tagállamokat ösztönzik arra, hogy engedélyezzék meghatározott helyi közlekedési tevékenység végzését egy kísérleti időszak alatt olyan járművek vagy jármű-kombinációk vonatkozásában, amelyek új technológiákon vagy koncepciókon nyugszanak, és amelyek nem tudják teljesíteni az irányelv egy vagy több követelményét. A tagállamok erről értesítik a Bizottságot.*

Or. xm

**Módosítás 176**  
**Michel Dantin, Dominique Riquet**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 2 a pont (új)**  
96/53/EK irányelv  
4 cikk – 4 bekezdés – 2 a albekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*2a. A 4. cikk (4) bekezdése a második albekezdés után a következő albekezdéssel egészül ki:*

*„A tagállamok Európai Unióhoz való csatlakozásáról szóló okmányokban foglalt jogainak sérelme nélkül, azon járművek vagy jármű-kombinációk számára tilos nemzetközi szállítási tevékenységet végezni, amelyek hossza és 44 tonnát meghaladó tömege eltér az ezen irányelv I. mellékletében meghatározott méretektől.”*

Or. fr

**Módosítás 177**  
**Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari**

**Rendeletre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 2 a pont (új)**

96/53/EK irányelv  
4 cikk – 2 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(2a) A 96/53/EK irányelv 4. cikkének (2) bekezdése a következőképpen módosul:**

**Új második bekezdés:**

**„Az I. melléklet 2. pontjában megállapított sajátosságoknak meg nem felelő áruszállító járművek vagy jármű-kombinációk kizárólag olyan tagállamok között végezhetnek országhatárokat átlépő szállítást, amelyek intézkedéseket fogadtak el az ilyen eltérések engedélyezésével kapcsolatban.”**

Or. sv

#### **Módosítás 178**

**Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari**

**Rendeletre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 2 b pont (új)**

96/53/EK irányelv

4 cikk – 4 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**2b) A 96/53/EK irányelv 4. cikkének (4) bekezdésének első albekezdése a következőképpen módosul:**

**„(4) A tagállamok területükön engedélyezhetik az I. melléklet 1.1., 1.2., 1.4-1.8., 4.2. és 4.4. pontjában megadott értékektől eltérő méretekkal rendelkező szállító járművek vagy jármű-kombinációk részvételét azokban a közlekedési tevékenységekben, amelyek a nemzetközi versenyt a közlekedés területén nem érintik jelentős mértékben.”**

Or. sv

**Módosítás 179**  
**Philip Bradbourn**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 3 pont**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(3) A 4. cikk (6) **bekezdését**, az 5. cikk b) pontját és a 8a. cikket el kell hagyni.

*Módosítás*

3. A 4. cikk (6) **bekezdése a következőképpen módosul:**

*A szomszédos tagállamok illetékes hatóságai engedélyezhetik az 1. melléklet 1., 2., 3. és 4. pontjában meghatározott méretektől eltérő méretekkel rendelkező járművek vagy jármű-kombinációk igénybevételével történő, országhatárokat átlépő tevékenységeket, amennyiben e tagállamok nem tesznek különbséget a vontató, pótkocsi vagy félpótkocsi lajstromozó tagállama szerint. Ezen illetékes hatóságok meghatározhatják (vagy meghatározzák) azokat az útvonalakat, amelyeken az 1. melléklet 1., 2., 3. és 4. pontjában meghatározott méretektől eltérő méretekkel rendelkező járművek vagy jármű-kombinációk részt vehetnek a forgalomban. A tagállamok tájékoztatják erről a Bizottságot, és ezen információkat a nyilvánosság számára is elérhetővé teszik.*

Az 5. cikk b) pontját és a 8a. cikket el kell hagyni.

Or. en

**Módosítás 180**  
**Jim Higgins, Phil Prendergast, Jacqueline Foster**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 3 pont**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(3) A 4. cikk (6) **bekezdését**, az 5. cikk b) pontját és a 8a. cikket el kell hagyni.

*Módosítás*

3. A 4. cikk (6) **bekezdése az alábbiak szerint módosul: A szomszédos**

*tagállamok illetékes hatóságai engedélyezhetik az 1. melléklet 1., 2., 3. és 4. pontjában meghatározott méretektől eltérő méretekkel rendelkező járművek vagy jármű-kombinációk igénybevételével történő, országhatárokat átlépő áruszállítási tevékenységeket, amennyiben e tagállamok nem tesznek különbséget a vontató, pótkocsi vagy félpótkocsi lajstromozó tagállama szerint. Ezen illetékes hatóságok meghatározhatják azokat az útvonalakat, amelyeken az 1. melléklet 1., 2., 3. és 4. pontjában meghatározott méretektől eltérő méretekkel rendelkező járművek vagy jármű-kombinációk részt vehetnek a forgalomban. A Bizottság fentiekről való tájékoztatását előírhatják a tagállamok számára; az 5. cikk b) pontját és a 8a. cikket el kell hagyni.*

Or. en

#### *Indokolás*

*Azon tagállamok számára, amelyek infrastruktúrája a 4 métert meghaladó magasságú járművek közlekedését is lehetővé teszi, engedélyezni kell az országhatárokat átlépő kereskedelemben való részvételt. Ez soha nem lehet azonban diszkriminatív a lajstromozási ország szerint, ugyanígy nem kötelezheti azon tagállamokat a 4 méternél magasabb járművek befogadására, amelyek legfeljebb 4 méteres magasságig kívánják engedélyezni a területükön közlekedő járműveket.*

#### **Módosítás 181 Dieter-Lebrecht Koch**

**Irányelvre irányuló javaslat  
1 cikk – 1 bekezdés – 3 a pont (új)  
96/53/EK irányelv  
4 cikk – 6 a bekezdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**3a. A 4. cikk a következő (6a) bekezdéssel egészül ki:**

**(6a) Az Európai Bizottság felhatalmazást kap, hogy a 4. cikk (5) bekezdésében**

*említett adatok alapján e járművek alapvető engedélyezésére előírásokat határozzon meg, amelyek garantálják a közúti közlekedésbiztonság és a környezetvédelem terén a hozzáadott értéket.*

Or. xm

**Módosítás 182**  
**Georges Bach, Bogusław Liberadzki**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 4 a pont (új)**  
96/53/EK irányelv  
4 cikk – 5 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***4a. Az irányelv 4. cikkének (5) bekezdése a következőkkel egészül ki:***

***A kísérleti időszak megállapításához a következő feltételeknek kell teljesülniük:***

***– a kísérleti időszak nem haladhatja meg az 5 évet,***

***– a közlekedési tevékenységekre a tagállam egyik helyi, jól körülhatárolt területén kerül sor,***

***– a kísérleti időszak során hivatalosan nyomon követik a tevékenységet, figyelembe véve az infrastruktúrára, a közúti biztonságra, a modális megosztásra és a környezetre tett hatásokat,***

***– a kísérleti időszak nyomon követésének eredményeit tartalmazó hivatalos jelentést el kell küldeni a Bizottságnak, és nyilvánosan hozzáférhetővé kell tenni.***

Or. en

*Indokolás*

*Annak érdekében, hogy uniós szinten tényleges eredményeket érjenek el, a tagállamok által meghatározott kísérleti időszakoknak meg kell felelniük bizonyos feltételeknek, és azokat*

*ellenőrizni kell.*

### **Módosítás 183**

**Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Nils Torvalds, Anneli Jäätteenmäki, Anna Ibrisagic, Gunnar Hökmark, Christofer Fjellner, Alf Svensson, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen**

#### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 5 a pont (új)**

96/53/EK irányelv

4 cikk – 7 a bekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**5a. A 4. cikk az alábbi (7a) bekezdéssel egészül ki:**

**(7a) Azon szomszédos tagállamok, amelyek a 96/53/EK irányelv hatálybalépése óta állandóan engedélyezik – a 4. cikk (1) bekezdésének a) pontja és a 4. cikk (2) bekezdésének a) pontja szerint – az 1. melléklettől eltérő súlyú és/vagy méretű, valamint ezenfelül az államhatárokat keresztező tevékenységek esetében a 4. cikk (4) bekezdésével összhangban az 1. melléklet 1.3. pontjától eltérő méretű járművek vagy jármű-kombinációk részvételét a közúti áruszállításban, engedélyezhetik a szóban forgó járművek és jármű-kombinációk részvételét a közöttük folyó, országhatárokat átlépő közúti áruszállításban. E tagállamok és szomszédos tagállamok, ahol a megengedettnél hosszabb, nehezebb vagy magasabb járművek ideiglenesen engedélyezettek, kölcsönös megállapodás alapján hasonlóképpen engedélyezhetik e járműveknek a közöttük lévő országhatárt átlépő tevékenységek során történő használatát. A tagállamok értesítik a Bizottságot erről az eljárásról.**

Or. en



## Indokolás

*A szubszidiaritás elvével összhangban, a tagállamoknak biztosítani kell a jogot arra, hogy a saját egyedi körülményeiknek legjobban megfelelő szállítási megoldásokról dönthessenek – mindaddig, amíg e megoldások nem tesznek különbséget a nemzeti és más járművek között. A 96/53/EK irányelv már most is széles mérlegelési jogkört biztosít e téren a tagállamoknak.*

### **Módosítás 184** **Petri Sarvamaa**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 5 b pont (új)**  
96/53/EK irányelv  
4 cikk – 7 b bekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**5b. A 4. cikk az alábbi (7b) bekezdéssel egészül ki:**

***(7b) Ezt a tagállami eljárást, amely kölcsönös megállapodás alapján lehetővé teszi a megengedettnél nehezebb, hosszabb és/vagy magasabb járművek országhatárokat átlépő tevékenységét, valamint a Bizottság értesítésére vonatkozó eljárást 5 évvel ezen irányelv hatálybalépését követően újraértékelik.***

Or. en

### **Módosítás 185** **Phil Bennion**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – a pont (új)**  
96/53/EK irányelv  
4 a cikk (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**2a. Az irányelv az alábbi 4a. cikkel egészül ki:**

**4a. cikk**

*Az engedélyező tagállam biztosítja a területén az 1. melléklet 1.1., 1.2., 1.4–1.8., 4.2. és 4.4. pontjában meghatározottól eltérő méretű járművek vagy jármű-kombinációkra vonatkozóan a következő intézkedések végrehajtását:*

*a) a járművek vagy jármű-kombinációk súlya nem haladhatja meg a 2. cikk (2) bekezdése második albekezdésének c) pontjában meghatározott maximálisan engedélyezett súlyt, és a járműveknek és jármű-kombinációknak meg kell felelniük a 661/2009/EK rendelet 10. és 12.*

*cikkében foglalt biztonsági előírásoknak,*

*b) a járműveknek és jármű-kombinációknak meg kell felelniük az 595/2009/EK rendelet I. mellékletében megállapított kibocsátási határértékeknek,*

*c) az engedélyező tagállam mechanizmust fogadott el a szóban forgó járművek használatával kapcsolatos külső költségek internalizálására, valamint a közútról a vasútra történő modális váltásra vonatkozó megállapodásokat kötött,*

*d) az engedélyező tagállam a 2003/59/EK irányelvvel összhangban az illetékes hatóságok által nyújtott egyedi képzési és tanúsítási előírásokat, köztük a legalább ötéves járművezetési gyakorlatra vonatkozó előírást fogadott el,*

*e) a járművek vagy jármű-kombinációk közlekedése kizárólag kijelölt útvonalakon engedélyezett. Ilyen útvonal-kijelölés csak akkor lehetséges, ha a közutat és a teljes útvonalhoz kapcsolódó infrastruktúrát ilyen járművek általi igénybevételre tervezték, és ilyen módon épült meg.*

*A tagállam tájékoztatja a Bizottságot az e cikk alkalmazása során hozott intézkedésekről. Az I. melléklet 1.1., 1.2., 1.4–1.8., 4.2. és 4.4. pontjában meghatározottól eltérő méretű járművek engedélyezésére vonatkozó határozatok nem léphetnek hatályba, ha az Európai Bizottság – indokolást is tartalmazó –*

*kifogást emel ellenük.*

Or. en

*Indokolás*

*A szabad mozgáson alapuló térségen belül az egységes piac torzulását és az Európai Unió biztonsági és környezetvédelmi célkitűzéseivel való ellentétet megelőzendő, közös előírásokat kell megállapítani.*

**Módosítás 186**

**Ismail Ertug**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont**

96/53/EK irányelv

8 cikk – 1 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

A járművek és a jármű-kombinációk aerodinamikai viselkedésének javítása érdekében az I. melléklet 1.1. pontjában található megengedett legnagyobb hosszúságokat túllépheti azon járművek és jármű-kombinációk hosszúsága, amelyek az alábbiakban meghatározott követelményeket teljesítő légterelőkkel vannak felszerelve. Ennek a túllépésnek kizárólag az lehet a célja, hogy a jármű vagy jármű-kombináció hátuljára a jármű vagy jármű-kombináció aerodinamikai jellemzőit javító légterelők felszerelhetők legyenek.

*Módosítás*

A járművek és a jármű-kombinációk aerodinamikai viselkedésének javítása érdekében az I. melléklet 1.1. pontjában található megengedett legnagyobb hosszúságokat túllépheti azon járművek és jármű-kombinációk hosszúsága, amelyek az alábbiakban meghatározott követelményeket teljesítő légterelőkkel vannak felszerelve, **azzal a feltétellel, hogy nem ezzel nem befolyásolják a járművek vagy járműrészek (nyerges félpótkocsi, csereszekrény) kombinált közlekedésben való részvételét.** Ennek a túllépésnek kizárólag az lehet a célja, hogy a jármű vagy jármű-kombináció hátuljára a jármű vagy jármű-kombináció aerodinamikai jellemzőit javító légterelők felszerelhetők legyenek.

Or. de

*Indokolás*

*A tehergépjárművek aerodinamikájának megváltoztatása során biztosítani kell, hogy a járművek jövőben is korlátlanul részt vehessenek a kombinált közlekedésben.*

**Módosítás 187**  
**Markus Ferber**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont**  
96/53/EK irányelv  
8 cikk – 1 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

A járművek és a jármű-kombinációk aerodinamikai viselkedésének javítása érdekében az I. melléklet 1.1. pontjában található megengedett legnagyobb hosszúságokat túllépheti azon járművek és jármű-kombinációk hosszúsága, amelyek az alábbiakban meghatározott követelményeket teljesítő légterelőkkel vannak felszerelve. Ennek a túllépésnek kizárólag az lehet a célja, hogy a jármű vagy jármű-kombináció hátuljára a jármű vagy jármű-kombináció aerodinamikai jellemzőit javító légterelők felszerelhetők legyenek.

*Módosítás*

A járművek és a jármű-kombinációk aerodinamikai viselkedésének javítása **és a többi alkatrész/jármű-alkotóelem optimalizálása** érdekében az I. melléklet 1.1. pontjában található megengedett legnagyobb hosszúságokat túllépheti azon járművek és jármű-kombinációk hosszúsága, amelyek az alábbiakban meghatározott követelményeket teljesítő légterelőkkel vannak felszerelve. Ennek a túllépésnek kizárólag az lehet a célja, hogy a jármű vagy jármű-kombináció hátuljára a jármű vagy jármű-kombináció aerodinamikai jellemzőit javító légterelők felszerelhetők legyenek.

Or. de

*Indokolás*

*Az energiahatékonyság és a közlekedésbiztonság javítása során átfogó szemléletet kell követni.*

**Módosítás 188**  
**Inés Ayala Sender**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont**  
96/53/EK irányelv  
8 cikk – 1 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

A járművek és a jármű-kombinációk aerodinamikai viselkedésének javítása

*Módosítás*

**A közúti közlekedésbiztonság és a járművek és a jármű-kombinációk**

érdekében az I. melléklet 1.1. pontjában található megengedett legnagyobb hosszúságokat túllépheti azon járművek és jármű-kombinációk hosszúsága, amelyek az alábbiakban meghatározott követelményeket teljesítő légterelőkkel vannak felszerelve. Ennek a túllépésnek kizárólag az lehet a célja, hogy a jármű vagy jármű-kombináció hátuljára a jármű vagy jármű-kombináció aerodinamikai jellemzőit javító légterelők felszerelhetők legyenek.

aerodinamikai viselkedésének javítása érdekében az I. melléklet 1.1. pontjában található megengedett legnagyobb hosszúságokat túllépheti azon járművek és jármű-kombinációk hosszúsága, amelyek az alábbiakban meghatározott követelményeket teljesítő légterelőkkel vannak felszerelve. Ennek a túllépésnek kizárólag az lehet a célja, hogy a jármű vagy jármű-kombináció hátuljára a jármű vagy jármű-kombináció aerodinamikai jellemzőit javító légterelők felszerelhetők legyenek.

Or. es

#### *Indokolás*

*A módosítás a bekezdés szövegét összhangba hozza a 9. cikk szövegével, emellett azt is kifejezi, hogy a csereszekrényen végrehajtott változtatásoknak a közúti közlekedésbiztonság javításához is hozzá kell járulniuk.*

#### **Módosítás 189 Dieter-Lebrecht Koch**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont**  
96/53/EK irányelv  
8 cikk – 1 a bekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(1a) A közúti közlekedésbiztonság javítása érdekében a járművek és pótkocsijaik oldalára és hátuljára felszerelt légterelőknek és aláfutásgátlóknak energiaelnyelő anyagból kell készülniük, amelyek jelentősen minimalizálják a baleset során a többi úthasználót érő következményeket.***

Or. de

## Módosítás 190

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

### Irányelvre irányuló javaslat

**1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont**

96/53/EK irányelv

8 cikk – 1 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***A járművek és a jármű-kombinációk aerodinamikai viselkedésének javítása érdekében az I. melléklet 1.1. pontjában található megengedett legnagyobb hosszúságokat túllépheti azon járművek és jármű-kombinációk hosszúsága, amelyek az alábbiakban meghatározott követelményeket teljesítő légterelőkkel vannak felszerelve. Ennek a túllépésnek kizárólag az lehet a célja, hogy a jármű vagy jármű-kombináció hátuljára a jármű vagy jármű-kombináció aerodinamikai jellemzőit javító légterelők felszerelhetők legyenek.***

*törölve*

Or. en

## Módosítás 191

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

### Irányelvre irányuló javaslat

**1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont**

96/53/EK irányelv

8 cikk – 3 a bekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(3a) A tehergépjárművek új elülső része, oldala, valamint a hátulsó rész biztonsági hatásainak – a gyalogosok és kerékpárosok szempontjából történő – maximalizálása érdekében a Bizottság összehangolt vizsgálati rendszert fejleszt ki és javasol.***

Or. en

**Módosítás 192**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont**  
96/53/EK irányelv  
8 cikk – 2 bekezdés – bevezető rész

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Az (1) bekezdésben említett **légterelőknél teljesíteniük kell** a következő műszaki és biztonsági követelményeket:

*Módosítás*

Az (1) bekezdésben említett **légterelők engedélyezéséhez** a következő műszaki és biztonsági követelményeket **kell mérlegelni**:

Or. en

**Módosítás 193**  
**Gesine Meissner**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont**  
96/53/EK irányelv  
8 cikk – 2 bekezdés – bevezető rész

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Az (1) bekezdésben említett **légterelőknél teljesíteniük kell** a következő műszaki és biztonsági követelményeket:

*Módosítás*

Az (1) bekezdésben említett **légterelők engedélyezéséhez** a következő műszaki és biztonsági követelményeket **kell mérlegelni**:

Or. en

**Módosítás 194**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont**  
96/53/EK irányelv  
8 cikk – 2 bekezdés – 2 francia bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

a közúti közlekedés biztonsága **és az intermodális szállítás** szemszögéből **különösen**:

a közúti közlekedés biztonsága szemszögéből:

Or. en

**Módosítás 195**  
**Gesine Meissner**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont**

96/53/EK irányelv

8 cikk – 2 bekezdés – 2 francia bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

a közúti közlekedés biztonsága **és az intermodális szállítás** szemszögéből **különösen**:

a közúti közlekedés biztonsága szemszögéből:

Or. en

*Indokolás*

*A közúti közlekedésnek csupán kis része intermodális szállítás. Ennélfogva nem szükséges, hogy minden légtelőrő kompatibilis legyen az intermodális szállításal. Ez korlátozza a jelenlegi piaci fejlesztéseket és technológiai innovációkat. A közúti szállítási tevékenységek során a kibocsátás és az üzemanyag-fogyasztás csökkentésére irányuló célkitűzés általános fenntarthatósága szempontjából is kontraproduktív.*

**Módosítás 196**  
**Inés Ayala Sender**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont**

96/53/EK irányelv

8 cikk – 2 bekezdés – 2 francia bekezdés – i pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

úgy kell őket a járműhöz rögzíteni, és

úgy kell őket a járműhöz rögzíteni, és



ennek a rögzítésnek az idő függvényében úgy kell viselkednie, hogy a leválás veszélye *korlátozott legyen*;

ennek a rögzítésnek az idő függvényében úgy kell viselkednie, hogy a leválás veszélye *még szélsőséges körülmények között se álljon elő*;

Or. es

**Módosítás 197**  
**Markus Ferber**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont**

96/53/EK irányelv

8 cikk – 2 bekezdés – 2 francia bekezdés – ii pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

olyan nappali és éjszakai jelzéssel kell őket ellátni, amely kedvezőtlen időjárási körülmények között is hatékony, és lehetővé teszi a többi úthasználó számára a jármű befoglaló méreteinek észlelését;

*Módosítás*

*a világító- és fényjelző berendezések kialakítására vonatkozó típusjóváhagyás feltételeinek megfelelően* olyan nappali és éjszakai jelzéssel kell őket ellátni, amely kedvezőtlen időjárási körülmények között is hatékony, és lehetővé teszi a többi úthasználó számára a jármű befoglaló méreteinek észlelését;

Or. de

*Indokolás*

*A közlekedésbiztonság javítása érdekében az ECE-R48 szerinti egységes típusjóváhagyást kell alkalmazni.*

**Módosítás 198**  
**Inés Ayala Sender**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont**

96/53/EK irányelv

8 cikk – 2 bekezdés – 2 francia bekezdés – ii pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

olyan nappali és éjszakai jelzéssel kell

*Módosítás*

olyan nappali és éjszakai jelzéssel kell őket

őket ellátni, amely kedvezőtlen időjárási körülmények között is hatékony, és lehetővé teszi a többi úthasználó számára a jármű befoglaló méreteinek észlelését;

ellátni, amely kedvezőtlen időjárási körülmények között is hatékony, és lehetővé teszi a többi úthasználó számára a jármű befoglaló méreteinek *és a csereszekrény kerületének* észlelését;

Or. es

## **Módosítás 199** **Inés Ayala Sender**

### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont**

96/53/EK irányelv

8 cikk – 2 bekezdés – 2 francia bekezdés – ii a pont (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*ii. úgy kell azokat kialakítani, hogy ne csökkentsék a jármű hátsó részének láthatóságát a járművezető számára; a láthatóság javítása érdekében lehetővé kell tenni a közvetett láthatóságot biztosító kiegészítő eszközök, például kamerák, érzékelők, tükrök járműre szerelését;*

Or. es

## **Módosítás 200** **Inés Ayala Sender**

### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont**

96/53/EK irányelv

8 cikk – 2 bekezdés – 2 francia bekezdés – iii pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

úgy kell őket kialakítani, hogy *az* ütközés során az ütközésben érintett többi jármű és utasaik veszélyeztetettsége korlátozott legyen;

úgy kell őket kialakítani, hogy *minél kevésbé veszélyeztessék a többi úthasználót, különösen a fokozottan veszélyeztetett úthasználókat (kerékpárosokat, gyalogosokat, motorkerékpárosokat), valamint hogy*

ütközés során az ütközésben érintett többi jármű és utasaik veszélyeztetettsége korlátozott legyen;

Or. es

**Módosítás 201**  
**Ismail Ertug**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont**

96/53/EK irányelv

8 cikk – 2 bekezdés – 2 francia bekezdés – iv a pont (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***iva) a légtelőrő hossza nem haladja meg az I. melléklet 1.1. pontjában meghatározott 500 mm-es maximális hosszt;***

Or. de

*Indokolás*

*Az aerodinamikai külső elemekre az 1230/2012/EU rendelet alkalmazandó. Eszerint az aerodinamikai külső elemeket úgy kell kialakítani, hogy azok a rakodófelület növelése nélkül legfeljebb 50 cm-re nyúljanak túl a jármű hátsó részén, és a jármű korlátozás nélkül részt tudjon venni a kombinált közlekedésben.*

**Módosítás 202**  
**Gesine Meissner**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont**

96/53/EK irányelv

8 cikk – 2 bekezdés – 3 francia bekezdés – ii pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***nem akadályozhatják meg az érintett pótkocsiknak és félpótkocsiknak az intermodális szállításban igénybe vett vasúti, tengeri és folyami***

***törölve***

*szállítóeszközökben történő elhelyezését;*

Or. en

*Indokolás*

*A közúti közlekedésnek csupán kis része intermodális szállítás. Ennélfogva nem szükséges, hogy minden légtelők kompatibilis legyen az intermodális szállításal. Ez korlátozza a jelenlegi piaci fejlesztéseket és technológiai innovációkat. A közúti szállítási tevékenységek során a kibocsátás és az üzemanyag-fogyasztás csökkentésére irányuló célkitűzés általános fenntarthatósága szempontjából is kontraproduktív.*

**Módosítás 203**

**Saïd El Khadraoui, Brian Simpson**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont**

96/53/EK irányelv

8 cikk – 2 bekezdés – 3 francia bekezdés – iii pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*a járművezető által könnyen behajthatóknak, behúzhatóknak vagy eltávolíthatóknak kell lenniük.*

*Módosítás*

*automatikusan be- és kihajthatóknak kell lenniük*

Or. en

*Indokolás*

*A jelenlegi bizottsági javaslat 2 méterre növeli a hátulra szerelt légtelők maximális méretét, és bevezeti a kézi kezelés lehetőségét. Az idővesztés miatt ez problémákat okozhat a vezetőknek, és veszélyeztetheti a vezető egészségét.*

**Módosítás 204**

**Mathieu Grosch**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont**

96/53/EK irányelv

8 cikk – 2 bekezdés – 3 francia bekezdés – iii pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*a járművezető által könnyen*

*Módosítás*

*A légtelőknek automatikusan be- és*

**behajthatóknak, behúzhatóknak vagy eltávolíthatóknak** kell lenniük.

**kihajthatóknak** kell lenniük.

Or. en

*Indokolás*

*A járművezető egészsége veszélyeztetésének elkerülése és a jobb kezelés miatt a légterelőknak automatikusan be- és kihajthatónak kell lenniük.*

**Módosítás 205**  
**Markus Ferber**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont**

96/53/EK irányelv

8 cikk – 2 bekezdés – 3 francia bekezdés – utolsó mondat

*A Bizottság által javasolt szöveg*

A megengedett legnagyobb hosszúságok túllépése **nem eredményezi** a jármű vagy jármű-kombináció megengedett össztömegének **növekedését**.

*Módosítás*

A megengedett legnagyobb hosszúságok túllépése a jármű vagy jármű-kombináció megengedett össztömegének **növekedése nélkül bővíti a rakodókapacitást**.

Or. de

*Indokolás*

*Az energiahatékonyság következetes javítása érdekében a megengedett hossz aerodinamikai célból való növelését a rakodókapacitás bővítésére kell felhasználni.*

**Módosítás 206**  
**Markus Ferber**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont**

96/53/EK irányelv

8 cikk – 3 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

A forgalomba hozatalt megelőzően a járműre szerelhető légterelőt és a járműre történő felszerelését a tagállamok

*Módosítás*

A forgalomba hozatalt megelőzően a járműre szerelhető légterelőt és a járműre történő felszerelését a tagállamok

engedélyezik, és ebből a célból tanúsítványt állítanak ki. A tanúsítvány igazolja a (2) bekezdésben felsorolt követelmények teljesülését, valamint azt, hogy a légterelő jelentős mértékben javítja az aerodinamikai viselkedést. Az egyik tagállam által kiállított tanúsítványt a többi tagállam elismeri. Az egyik tagállam által kiállított tanúsítványt a többi tagállam elismeri.

engedélyezik. ***A járművek engedélyezésére Európa-szerte azonos és gyakorlatias szabályoknak kell vonatkoznuk. A tagállamok*** ebből a célból tanúsítványt állítanak ki. A tanúsítvány igazolja a (2) bekezdésben felsorolt követelmények teljesülését, valamint azt, hogy a légterelő jelentős mértékben javítja az aerodinamikai viselkedést. Az egyik tagállam által kiállított tanúsítványt a többi tagállam elismeri. Az egyik tagállam által kiállított tanúsítványt a többi tagállam elismeri.

Or. de

## **Módosítás 207** **Jacqueline Foster**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont**  
96/53/EK irányelv  
8 cikk – 3 bekezdés

### *A Bizottság által javasolt szöveg*

A forgalomba hozatalt megelőzően a járműre szerelhető légterelőt és a járműre történő felszerelését a tagállamok engedélyezik, és ebből a célból tanúsítványt állítanak ki. A tanúsítvány igazolja a (2) bekezdésben felsorolt követelmények teljesülését, valamint azt, hogy a légterelő jelentős mértékben javítja az aerodinamikai viselkedést. Az egyik tagállam által kiállított tanúsítványt a többi tagállam elismeri.

### *Módosítás*

A forgalomba hozatalt megelőzően a járműre szerelhető légterelőt és a járműre történő felszerelését a tagállamok engedélyezik, és ebből a célból tanúsítványt állítanak ki. A tanúsítvány igazolja a (2) bekezdésben felsorolt követelmények teljesülését, valamint azt, hogy a légterelő jelentős mértékben javítja az aerodinamikai viselkedést. Az egyik tagállam által kiállított tanúsítványt a többi tagállam – ***az (5) bekezdésben meghatározott korlátozásokkal*** – elismeri.

Or. en

### *Indokolás*

*Ezen irányelvnek összhangban kell állnia a típusjövahagyásra vonatkozó hatályos jogszabályokkal. Ezenkívül a tagállamokat nem szabad arra kényszeríteni, hogy más tagállamok által engedélyezett olyan légterelőkkel felszerelt járműveket elfogadjanak, amelyek kedvezőtlen hatással lehetnek a közúti biztonságra.*

**Módosítás 208**  
**Carlo Fidanza**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont**  
96/53/EK irányelv  
8 cikk – 3 a bekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(3a) Az új N2 és N3 kategóriájú járművek olyan, tehergépjárműveknél alkalmazott vezetőfülkével rendelkeznek, amelyek ezen irányelv hatálybalépésétől számított tíz éven belül megfelelnek a 9. cikk (2) bekezdésében említett biztonsági követelményeknek.***

Or. en

**Módosítás 209**  
**Patricia van der Kammen**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont**  
96/53/EK irányelv  
8 cikk – 4 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a (2) bekezdésben felsorolt követelmények teljesülésének biztosítása érdekében a 16. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el. Ezek az aktusok a műszaki jellemzőket, az üzemi minimumkövetelményeket, a tervezéssel összefüggésben teljesítendő követelményeket és a (3) bekezdés szerinti tanúsítvány kiállításának eljárását szabályozhatják.***

***törölve***

Or. nl

**Módosítás 210**  
**Jacqueline Foster**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont**  
96/53/EK irányelv  
8 cikk – 4 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a (2) bekezdésben felsorolt követelmények teljesülésének biztosítása érdekében a 16. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el. **Ezek** az aktusok a műszaki jellemzőket, az üzemi minimumkövetelményeket, a tervezéssel összefüggésben teljesítendő követelményeket és a (3) bekezdés szerinti vizsgálati tanúsítvány kiállításának eljárását szabályozhatják.

*Módosítás*

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a (2) bekezdésben felsorolt követelmények teljesülésének biztosítása érdekében a 16. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el. **Ezeket az aktusokat a 2007/46/EK irányelv járműtípus-jóváhagyási keretén belül kell végrehajtani, és ezen** aktusok a műszaki jellemzőket, az üzemi minimumkövetelményeket, a tervezéssel összefüggésben teljesítendő követelményeket és a (3) bekezdés szerinti vizsgálati tanúsítvány kiállításának eljárását szabályozhatják.

Or. en

*Indokolás*

*Ezen irányelvnek összhangban kell állnia a típusjóváhagyásra vonatkozó hatályos jogszabályokkal. Ezenkívül a tagállamokat nem szabad arra kényszeríteni, hogy más tagállamok által engedélyezett olyan légtérrelőkkel felszerelt járműveket elfogadjanak, amelyek kedvezőtlen hatással lehetnek a közúti biztonságra.*

**Módosítás 211**  
**Dieter-Lebrecht Koch**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont**  
96/53/EK irányelv  
8 cikk – 4 bekezdés



*A Bizottság által javasolt szöveg*

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a (2) bekezdésben felsorolt követelmények teljesülésének biztosítása érdekében a 16. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el. Ezek az aktusok a műszaki jellemzőket, az üzemi minimumkövetelményeket, a tervezéssel összefüggésben teljesítendő követelményeket és a (3) bekezdés szerinti tanúsítvány kiállításának eljárását szabályozhatják.

*Módosítás*

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a (2) bekezdésben felsorolt követelmények teljesülésének biztosítása érdekében a 16. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el. Ezek az aktusok a műszaki jellemzőket, az üzemi minimumkövetelményeket, a tervezéssel összefüggésben teljesítendő követelményeket és a (3) bekezdés szerinti tanúsítvány kiállításának eljárását szabályozhatják. ***Mivel szükségszerűen kölcsönhatás alakul ki a hátsó aláfutásgátló és a légtérrelők között, az Európai Bizottság felhatalmazást kap arra is, hogy az új helyzethez igazítsa az aláfutásgátló műszaki jellemzőit, minimális teljesítményszintjét stb.***

Or. de

**Módosítás 212**  
**Inés Ayala Sender**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont**  
96/53/EK irányelv  
8 cikk – 4 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a (2) bekezdésben felsorolt követelmények teljesülésének biztosítása érdekében a 16. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el. Ezek az aktusok a műszaki jellemzőket, az üzemi minimumkövetelményeket, a tervezéssel összefüggésben teljesítendő követelményeket és a (3) bekezdés szerinti tanúsítvány kiállításának eljárását szabályozhatják.

*Módosítás*

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a (2) bekezdésben felsorolt követelmények teljesülésének biztosítása érdekében a 16. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el. Ezek az aktusok a műszaki jellemzőket, az üzemi minimumkövetelményeket, a tervezéssel összefüggésben teljesítendő követelményeket és a (3) bekezdés szerinti tanúsítvány kiállításának eljárását szabályozhatják. ***A (2) bekezdésben említett, a jármű befoglaló méretének és kerületének jelzésére szolgáló eszközökre***

*vonatkozóan a Bizottság közös harmonizált előírásokat dolgoz ki, amelyek meghatározzák e kiegészítő eszközök észlelését, típusait és fényerejét.*

Or. es

*Indokolás*

*A láthatóság és a közúti közlekedésbiztonság javítása érdekében a Bizottságnak harmonizálnia kell a légtérrelőkre, befoglaló méretekre és kerületre vonatkozó előírásokat.*

**Módosítás 213**

**Patricia van der Kammen**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont**

96/53/EK irányelv

8 cikk – 5 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*Az említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadásáig a jármű hátuljára felszerelt, a (2) bekezdés követelményeit teljesítő, a (3) bekezdés értelmében vizsgálat alá vetett légtérrelőekkel ellátott járművek és jármű-kombinációk részt vehetnek a forgalomban, ha hosszuk nem vagy legfeljebb 2 m-rel haladja meg az I. melléklet 1.1. pontjában előírt hosszúságot. Ez az átmeneti intézkedés ezen irányelv hatálybalépésének napjától alkalmazandó.*

*törölve*

Or. nl

**Módosítás 214**

**Oldřich Vlasák**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont**

96/53/EK irányelv

8 cikk – 5 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*Az említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadásáig a jármű hátuljára felszerelt, a (2) bekezdés követelményeit teljesítő, a (3) bekezdés értelmében vizsgálat alá vetett légtelőkkel ellátott járművek és jármű-kombinációk részt vehetnek a forgalomban, ha hosszuk nem vagy legfeljebb 2 m-rel haladja meg az I. melléklet 1.1. pontjában előírt hosszúságot. Ez az átmeneti intézkedés ezen irányelv hatálybalépésének napjától alkalmazandó.*

*Az irányelv hatálybalépését követő egy éven belül az Európai Bizottság a 8. cikk (4) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el.*

Or. cs

*Indokolás*

*A közlekedésbiztonság és a javasolt berendezések gyártók által történő fejlesztésének lehetővé tétele érdekében kívánatos lenne, ha az Európai Bizottság a lehető legrövidebb időn belül részletesebb leírást adna a javasolt berendezésekről.*

## **Módosítás 215**

**Corien Wortmann-Kool**

### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont**

96/53/EK irányelv

8 cikk – 5 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*Az említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadásáig a jármű hátuljára felszerelt, a (2) bekezdés követelményeit teljesítő, a (3) bekezdés értelmében vizsgálat alá vetett légtelőkkel ellátott járművek és jármű-kombinációk részt vehetnek a forgalomban, ha hosszuk nem vagy legfeljebb 2 m-rel haladja meg az I. melléklet 1.1. pontjában előírt hosszúságot. Ez az átmeneti intézkedés ezen irányelv hatálybalépésének napjától alkalmazandó.”*

*Az említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadásáig a jármű hátuljára felszerelt, **legalább** a (2) bekezdés **első és második francia bekezdésének** követelményeit teljesítő, a (3) bekezdés értelmében vizsgálat alá vetett légtelőkkel ellátott járművek és jármű-kombinációk részt vehetnek a forgalomban, ha hosszuk nem vagy legfeljebb 2 m-rel haladja meg az I. melléklet 1.1. pontjában előírt hosszúságot. Ez az átmeneti intézkedés ezen irányelv*

*Indokolás*

*Az 1230/2012/EK rendelet már további 500 mm-rel megnövelte a maximális hosszot. Ez az 500 mm a légtérrelők hosszával kapcsolatos további innováció szempontjából korlátozza a rugalmasságot. Az Európai Bizottság 2 métert előírányzó javaslata biztosítja ezt a rugalmasságot. A szabályokat tehát a súlyra és méretre vonatkozó új előírásokkal való összehangolás érdekében módosítani kell. A gépjárművek intermodális szállítási tevékenységével való összhang mérlegelése is fontos szempont, de nem tehető kötelezővé mindenki számára.*

**Módosítás 216**  
**Markus Ferber**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont**

96/53/EK irányelv

8 cikk – 5 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Az említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadásáig a jármű hátuljára felszerelt, a (2) bekezdés követelményeit teljesítő, a (3) bekezdés értelmében vizsgálat alá vetett légtérrelőkkel ellátott járművek és jármű-kombinációk részt vehetnek a forgalomban, ha hosszuk nem vagy legfeljebb 2 m-rel haladja meg az I. melléklet 1.1. pontjában előírt hosszúságot. Ez az átmeneti intézkedés ezen irányelv hatálybalépésének napjától alkalmazandó.

*Módosítás*

Az említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadásáig a jármű hátuljára felszerelt, a (2) bekezdés követelményeit teljesítő, a (3) bekezdés értelmében vizsgálat alá vetett légtérrelőkkel ellátott járművek és jármű-kombinációk részt vehetnek a forgalomban, ha hosszuk nem vagy legfeljebb 2 m-rel haladja meg az I. melléklet 1.1. pontjában előírt hosszúságot. ***Az így létrejött rakodófelület a haszongépjármű össztömegének növekedése nélkül a rakodókapacitás növelésére használható.*** Ez az átmeneti intézkedés ezen irányelv hatálybalépésének napjától alkalmazandó.

**Módosítás 217**  
**Jacqueline Foster**

## **Irányelvre irányuló javaslat**

### **1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont**

96/53/EK irányelv

8 cikk – 5 bekezdés

#### *A Bizottság által javasolt szöveg*

Az említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadásáig a jármű hátuljára felszerelt, a (2) bekezdés követelményeit teljesítő, a (3) bekezdés értelmében vizsgálat alá vetett légtérrel ellátott járművek és jármű-kombinációk részt vehetnek a forgalomban, ha hosszuk nem vagy legfeljebb 2 m-rel haladja meg az I. melléklet 1.1. pontjában előírt hosszúságot. Ez az átmeneti intézkedés ezen irányelv hatálybalépésének napjától alkalmazandó.”

#### *Módosítás*

Az említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadásáig a jármű hátuljára felszerelt, a (2) bekezdés követelményeit teljesítő, a (3) bekezdés értelmében vizsgálat alá vetett légtérrel ellátott járművek és jármű-kombinációk részt vehetnek a forgalomban, ha hosszuk nem vagy legfeljebb 2 m-rel haladja meg az I. melléklet 1.1. pontjában előírt hosszúságot. ***A tagállamok kötelesek elfogadni az ilyen légtérrel ellátott járművek területükön történő használatát, kivéve, ha alapos indokkal feltételezik, hogy az adott légtérrel jóváhagyásának alapjául szolgáló műszaki követelmények nem azonosak a gépjármű saját paramétereivel.*** Ez az átmeneti intézkedés ezen irányelv hatálybalépésének napjától alkalmazandó.”

Or. en

#### *Indokolás*

*Ezen irányelvnek összhangban kell állnia a típusjóváhagyásra vonatkozó hatályos jogszabályokkal. Ezenkívül a tagállamokat nem szabad arra kényszeríteni, hogy más tagállamok által engedélyezett olyan légtérrel felszerelt járműveket elfogadjanak, amelyek kedvezőtlen hatással lehetnek a közúti biztonságra.*

## **Módosítás 218**

**Jim Higgins, Phil Prendergast, Petri Sarvamaa, Alain Cadec, Dominique Riquet**

## **Irányelvre irányuló javaslat**

### **1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont**

96/53/EK irányelv

8 cikk – 5 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Az említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadásáig a jármű hátuljára felszerelt, a (2) bekezdés követelményeit teljesítő, a (3) bekezdés értelmében vizsgálat alá vetett légtelőkkel ellátott járművek és jármű-kombinációk részt vehetnek a forgalomban, ha hosszuk nem vagy legfeljebb 2 m-rel haladja meg az I. melléklet 1.1. pontjában előírt hosszúságot. Ez az átmeneti intézkedés ezen irányelv hatálybalépésének napjától alkalmazandó.”

*Módosítás*

Az említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadásáig a jármű hátuljára felszerelt, a (2) bekezdés követelményeit teljesítő, a (3) bekezdés értelmében vizsgálat alá vetett légtelőkkel ellátott járművek és jármű-kombinációk részt vehetnek a forgalomban, ha hosszuk nem vagy legfeljebb 2 m-rel haladja meg az I. melléklet 1.1. pontjában előírt hosszúságot. Ez az átmeneti intézkedés ezen irányelv hatálybalépésének napjától alkalmazandó.  
***Speciális járművek, köztük járműszállítók, amelyeknek sajátos, nyitott kialakításuk miatt nem származhat előnyük a hátsó légtelőkből, a szóban forgó kétméternyi többletet hatékonyságuk más módon való optimalizálására, például az optimális terhelés elülső és hátsó ereszekkel történő megvalósítására használhatják fel.***

Or. en

*Indokolás*

*A gépjárműszállítók formája a nyitott kialakítás miatt aerodinamikai szempontból nem kedvező. Mivel a járműszállítókat kizárólag a kész járművek szállításával foglalkozó ágazaton belül használják, ezek a szállítójárművek nem tudják kihasználni a hátsó részre kívülről felszerelt légtelőkkel kapcsolatos aerodinamikai fejlesztések előnyeit. A járműszállítók azonban rendkívüli mértékben javíthatnák (üzemanyag)hatékonyságukat, ha az e cikkben javasolt kétméternyi többletet járműszállítónként legfeljebb további három gépkocsi (6–9) felrakására használnák fel.*

**Módosítás 219**  
**Inés Ayala Sender**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont**  
96/53/EK irányelv  
8 cikk – 5 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Az említett felhatalmazáson alapuló jogi

*Módosítás*

Az említett felhatalmazáson alapuló jogi

aktusok elfogadásáig a jármű hátuljára felszerelt, a (2) bekezdés követelményeit teljesítő, a (3) bekezdés értelmében vizsgálat alá vetett légterelővel ellátott járművek és jármű-kombinációk részt vehetnek a forgalomban, ha hosszuk nem vagy legfeljebb 2 m-rel haladja meg az I. melléklet 1.1. pontjában előírt hosszúságot. Ez az átmeneti intézkedés ezen irányelv hatálybalépésének napjától alkalmazandó.”

aktusok elfogadásáig a jármű hátuljára felszerelt, a (2) bekezdés követelményeit teljesítő, a (3) bekezdés értelmében vizsgálat alá vetett légterelővel ellátott járművek és jármű-kombinációk részt vehetnek a forgalomban, ha hosszuk nem vagy legfeljebb 2 m-rel haladja meg az I. melléklet 1.1. pontjában előírt hosszúságot. Ez az átmeneti intézkedés ezen irányelv hatálybalépésének napjától alkalmazandó.  
***Speciális járművek, köztük járműszállítók, amelyeknek sajátos, nyitott kialakításuk miatt nem származhat előnyük sem az elülső, sem a hátsó légterelőkből, a szóban forgó kétméternyi többletet hatékonyságuk más módon való optimalizálására, például az optimális terhelés elülső és hátsó ereszekkel történő megvalósítására használhatják fel. A vezetőfülkének feltétlenül meg kell felelnie a 9. cikkben megállapított előírásoknak.***”

Or. en

#### Indokolás

*Mivel a járműszállítókat kizárólag a kész járművek szállításával foglalkozó ágazaton belül használják, ezek a szállítójárművek nem tudják kihasználni a hátsó részre kívülről felszerelt légterelővel kapcsolatos aerodinamikai fejlesztések előnyeit. A járműszállítók azonban rendkívüli mértékben javíthatnák (üzemanyag)hatékonyságukat, ha az e cikkben javasolt kétméternyi többletet járműszállítónként legfeljebb további három gépkocsi (6–9) felrakására használnák fel.*

#### Módosítás 220

**Bogusław Liberadzki**

#### Irányelvre irányuló javaslat

**1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont**

96/53/EK irányelv

9 cikk – 1 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

A járművek és a jármű-kombinációk **aerodinamikai viselkedésének és** a közúti

*Módosítás*

A járművek és a jármű-kombinációk a közúti közlekedés szempontjából vett

közlekedés szempontjából vett biztonságosságának javítása érdekében az I. melléklet 1.1. pontjában található megengedett legnagyobb hosszúságokat túllépheti azon járművek és jármű-kombinációk hosszúsága, amelyek teljesítik a (2) bekezdésben meghatározott követelményeket. Ennek a túllépésnek elsősorban azt a célt kell szolgálnia, hogy a járműben **olyan** vezetőfülke legyen kialakítható, amely javítja a jármű vagy jármű-kombináció aerodinamikai jellemzőit és **fokozza a közúti közlekedés biztonságosságát**.

biztonságosságának **és aerodinamikai viselkedésének** javítása érdekében az I. melléklet 1.1. pontjában található megengedett legnagyobb hosszúságokat **legfeljebb 800 mm-rel** túllépheti azon járművek és jármű-kombinációk hosszúsága, amelyek teljesítik a (2) bekezdésben meghatározott követelményeket. Ennek a túllépésnek elsősorban azt a célt kell szolgálnia, hogy a járműben **biztonságosabb** vezetőfülke legyen kialakítható, amely **ugyanakkor** javítja a jármű vagy jármű-kombináció aerodinamikai jellemzőit, és **lehetővé teszi az üzemanyag-hatékonyság további fejlesztését**.

Or. en

## Módosítás 221

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

### Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont

96/53/EK irányelv

9 cikk – 1 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

A járművek és a jármű-kombinációk **aerodinamikai viselkedésének és a közúti közlekedés szempontjából vett biztonságosságának** javítása érdekében az I. melléklet 1.1. pontjában található megengedett legnagyobb hosszúságokat **túllépheti** azon járművek és jármű-kombinációk hosszúsága, amelyek teljesítik a (2) bekezdésben meghatározott követelményeket. **Ennek a túllépésnek elsősorban azt a célt kell szolgálnia, hogy a járműben olyan vezetőfülke legyen kialakítható, amely javítja a** jármű vagy jármű-kombináció aerodinamikai jellemzőit **és fokozza a közúti közlekedés biztonságosságát**.

*Módosítás*

A járművek és a jármű-kombinációk a közúti közlekedés szempontjából vett biztonságosságának **és aerodinamikai viselkedésének** javítása érdekében az I. melléklet 1.1. pontjában található megengedett legnagyobb hosszúságokat **nem lépheti túl** azon járművek és jármű-kombinációk hosszúsága, amelyek teljesítik a (2) bekezdésben meghatározott követelményeket. **A vezetőfülke kialakításának fokoznia** kell a jármű vagy jármű-kombináció **közúti biztonságosságát, és javítania kell az említettek aerodinamikai jellemzőit**.



**Módosítás 222**  
**Jörg Leichtfried**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont**  
 96/53/EK irányelv  
 9 cikk – 1 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

A járművek és a jármű-kombinációk aerodinamikai viselkedésének és a közúti közlekedés szempontjából vett biztonságosságának javítása érdekében az I. melléklet 1.1. pontjában található megengedett legnagyobb hosszúságokat túllépheti azon járművek és jármű-kombinációk hosszúsága, amelyek teljesítik a (2) bekezdésben meghatározott követelményeket. Ennek a túllépésnek elsősorban azt a célt kell szolgálnia, hogy a járműben **olyan** vezetőfülke legyen kialakítható, **amely javítja** a jármű vagy jármű-kombináció aerodinamikai **jellemzőit és fokozza a közúti közlekedés biztonságosságát.**

*Módosítás*

A járművek és a jármű-kombinációk aerodinamikai viselkedésének és a közúti közlekedés szempontjából vett biztonságosságának javítása érdekében az I. melléklet 1.1. pontjában található megengedett legnagyobb hosszúságokat túllépheti azon járművek és jármű-kombinációk hosszúsága, amelyek teljesítik a (2) bekezdésben meghatározott követelményeket. Ennek a túllépésnek elsősorban azt a célt kell szolgálnia, hogy a járműben **biztonságosabb** vezetőfülke legyen kialakítható, **és javuljon** a jármű vagy jármű-kombináció aerodinamikai **viselkedése.**

Or. en

*Indokolás*

*A jelentéstervezetben szereplő módosítás további pontosítása. Az angol nyelvű változatban a „tractor” szót törölni kell, mivel ez csak pótkocsis tehergépjárművekre vonatkozna. Ezen irányelv azonban valamennyi tehergépjármű vezetőfülkéjének közúti biztonságosságát javítani kívánja.*

**Módosítás 223**  
**Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Georges Bach**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

A járművek és a jármű-kombinációk **aerodinamikai viselkedésének** és a közúti közlekedés szempontjából vett biztonságosságának javítása érdekében az I. melléklet 1.1. pontjában található megengedett legnagyobb hosszúságokat túllépheti azon járművek és jármű-kombinációk hosszúsága, amelyek teljesítik a (2) bekezdésben meghatározott követelményeket. Ennek a túllépésnek **elsősorban azt a célt kell szolgálnia, hogy a járműben olyan vezetőfülke legyen kialakítható, amely javítja a jármű vagy jármű-kombináció aerodinamikai jellemzőit és fokozza a közúti közlekedés biztonságosságát.**

*Módosítás*

A járművek és a jármű-kombinációk **energiahatékonysági mutatóinak** és a közúti közlekedés szempontjából vett biztonságosságának javítása érdekében az I. melléklet 1.1. pontjában található megengedett legnagyobb hosszúságokat túllépheti azon járművek és jármű-kombinációk hosszúsága, amelyek teljesítik a (2) bekezdésben meghatározott követelményeket. Ennek a túllépésnek **mindenekelőtt lehetővé kell tennie a jármű vagy jármű-kombináció energiahatékonysági mutatóinak javítását és fokoznia kell a közúti közlekedés biztonságosságát. Következésképpen a 661/2009/EK rendeletet módosítani kell..**

Or. fr

*Indokolás*

*Mivel a cél a fenntartható közlekedés előmozdítása, kifejezett utalást kell tenni az energianyereség fogalmára. Az aerodinamizmus önmagában nem célja ezen irányelvnek, hanem csak a cél elérésének eszköze. Az érintett szereplők általi félreértelmezés elkerülése végett pontosítani kell, hogy e rendelkezések módosítják a gépjárművek általános biztonságáról szóló 661/2009/EK rendeletben szereplő intézkedéseket.*

**Módosítás 224**  
**Dieter-Lebrecht Koch**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont**  
96/53/EK irányelv  
9 cikk – 1 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

A járművek és a jármű-kombinációk aerodinamikai viselkedésének és a közúti közlekedés szempontjából vett biztonságosságának javítása érdekében az

*Módosítás*

A járművek és a jármű-kombinációk aerodinamikai viselkedésének és a közúti közlekedés szempontjából vett biztonságosságának javítása érdekében az

I. melléklet 1.1. pontjában található megengedett legnagyobb hosszúságokat túllépheti azon járművek és jármű-kombinációk hosszúsága, amelyek teljesítik a (2) bekezdésben meghatározott követelményeket. Ennek a túllépésnek elsősorban azt a célt kell szolgálnia, hogy a járműben olyan vezetőfülke legyen kialakítható, amely javítja a jármű vagy jármű-kombináció aerodinamikai jellemzőit és fokozza a közúti közlekedés biztonságosságát.

I. melléklet 1.1. pontjában található megengedett legnagyobb hosszúságokat túllépheti azon járművek és jármű-kombinációk hosszúsága, amelyek teljesítik a (2) bekezdésben meghatározott követelményeket. Ennek a túllépésnek elsősorban azt a célt kell szolgálnia, hogy a járműben olyan vezetőfülke legyen kialakítható, amely javítja a jármű vagy jármű-kombináció aerodinamikai jellemzőit és fokozza a közúti közlekedés biztonságosságát ***ráfutásos balesetek során mind a gyengébb úthasználók, mind pedig a járművek számára.***

Or. de

## **Módosítás 225** **Brian Simpson**

### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont**

96/53/EK irányelv

9 cikk – 1 bekezdés

#### *A Bizottság által javasolt szöveg*

A járművek és a jármű-kombinációk aerodinamikai viselkedésének és a közúti közlekedés szempontjából vett biztonságosságának javítása érdekében az I. melléklet 1.1. pontjában található megengedett legnagyobb hosszúságokat túllépheti azon járművek és jármű-kombinációk hosszúsága, amelyek teljesítik a (2) bekezdésben meghatározott követelményeket. Ennek a túllépésnek elsősorban azt a célt kell szolgálnia, hogy a járműben ***olyan*** vezetőfülke legyen kialakítható, amely javítja a jármű vagy jármű-kombináció aerodinamikai jellemzőit és ***fokozza*** a közúti közlekedés biztonságosságát.

#### *Módosítás*

A járművek és a jármű-kombinációk aerodinamikai viselkedésének és a közúti közlekedés szempontjából vett biztonságosságának javítása érdekében az I. melléklet 1.1. pontjában található megengedett legnagyobb hosszúságokat túllépheti azon járművek és jármű-kombinációk hosszúsága, amelyek teljesítik a (2) bekezdésben meghatározott követelményeket. Ennek a túllépésnek elsősorban azt a célt kell szolgálnia, hogy a járműben ***biztonságosabb*** vezetőfülke legyen kialakítható, amely ***ugyanakkor*** javítja a jármű vagy jármű-kombináció aerodinamikai jellemzőit, és a közúti közlekedés biztonságosságát ***is fokozza***.

Or. en

## Indokolás

*A közúti közlekedés biztonságossága javításának elsőrendű fontosságúnak kell lennie. Ezenkívül a „tractor” szó törlendő, mivel ezen irányelv az összes teherautó biztonságosságát javítani kívánja, nemcsak a pótkocsis tehergépjárműveket.*

### Módosítás 226

Ismail Ertug

#### Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont

96/53/EK irányelv

9 cikk – 1 bekezdés

#### *A Bizottság által javasolt szöveg*

A járművek és a jármű-kombinációk aerodinamikai viselkedésének és a közúti közlekedés szempontjából vett biztonságosságának javítása érdekében az I. melléklet 1.1. pontjában található megengedett legnagyobb hosszúságokat túllépheti azon járművek és jármű-kombinációk hosszúsága, amelyek teljesítik a (2) bekezdésben meghatározott követelményeket. Ennek a túllépésnek elsősorban azt a célt kell szolgálnia, hogy a járműben olyan vezetőfülke legyen kialakítható, amely javítja a jármű vagy jármű-kombináció aerodinamikai jellemzőit és fokozza a közúti közlekedés biztonságosságát.

#### *Módosítás*

A járművek és a jármű-kombinációk aerodinamikai viselkedésének és a közúti közlekedés szempontjából vett biztonságosságának javítása érdekében az I. melléklet 1.1. pontjában található megengedett legnagyobb hosszúságokat **legfeljebb 400 mm-rel** túllépheti azon járművek és jármű-kombinációk hosszúsága, amelyek teljesítik a (2) bekezdésben meghatározott követelményeket, **feltéve, hogy ez nem érinti hátrányosan a járművek vagy járműrészek (pl. a vezetőfülke) kombinált közlekedésben való részvételét.** Ennek a túllépésnek elsősorban azt a célt kell szolgálnia, hogy a járműben olyan vezetőfülke legyen kialakítható, amely javítja a jármű vagy jármű-kombináció aerodinamikai jellemzőit és fokozza a közúti közlekedés biztonságosságát.

Or. de

## Indokolás

*A járművek vezetőfülkéinek meghosszabbítása javítja a közlekedésbiztonságot és az energiahatékonyságot. A változtatás során azonban biztosítani kell, hogy a jármű továbbra is részt tudjon venni a kombinált közlekedésben. Ugyanakkor azt is biztosítani kell, hogy a járművek kompatibilisek legyenek az elsősorban az Alpokon áthaladó forgalomban nagy szerepet játszó „gördülő országutakkal” (RoLa). A jármű vezetőfülkéjének legfeljebb 400*

mm-es meghosszabbítása biztosítja ezt.

## Módosítás 227

Silvia-Adriana Țicău

### Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont

96/53/EK irányelv

9 cikk – 1 bekezdés

#### *A Bizottság által javasolt szöveg*

A járművek és a jármű-kombinációk aerodinamikai viselkedésének és a közúti közlekedés szempontjából vett biztonságosságának javítása érdekében az I. melléklet 1.1. pontjában található megengedett legnagyobb hosszúságokat túllépheti azon járművek és jármű-kombinációk hosszúsága, amelyek teljesítik a (2) bekezdésben meghatározott követelményeket. **Ennek a túllépésnek elsősorban azt a célt kell szolgálnia**, hogy a járműben olyan vezetőfülke legyen kialakítható, amely javítja a jármű vagy jármű-kombináció aerodinamikai jellemzőit és fokozza a közúti közlekedés biztonságosságát.

#### *Módosítás*

A járművek és a jármű-kombinációk aerodinamikai viselkedésének és a közúti közlekedés szempontjából vett biztonságosságának javítása érdekében az I. melléklet 1.1. pontjában található megengedett legnagyobb hosszúságokat túllépheti azon járművek és jármű-kombinációk hosszúsága, amelyek teljesítik a (2) bekezdésben meghatározott követelményeket. **E túllépés egyedüli célja**, hogy a járműben olyan vezetőfülke legyen kialakítható, amely javítja a jármű vagy jármű-kombináció aerodinamikai jellemzőit és fokozza a közúti közlekedés biztonságosságát.

Or. ro

## Módosítás 228

Anna Ibrisagic

### Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont

96/53/EK irányelv

9 cikk – 1 bekezdés

#### *A Bizottság által javasolt szöveg*

A járművek és a jármű-kombinációk aerodinamikai viselkedésének és a közúti közlekedés szempontjából vett

#### *Módosítás*

A járművek és a jármű-kombinációk **üzemanyag-hatékonyságának** javítása érdekében az I. melléklet 1.1. pontjában

biztonságosságának javítása érdekében az I. melléklet 1.1. pontjában található megengedett legnagyobb hosszúságokat túllépheti azon járművek és jármű-kombinációk hosszúsága, amelyek teljesítik a (2) bekezdésben meghatározott követelményeket. Ennek a túllépésnek elsősorban azt a célt kell szolgálnia, hogy **a járműben olyan vezetőfülke legyen kialakítható, amely javítja a jármű vagy jármű-kombináció aerodinamikai jellemzőit és fokozza a közúti közlekedés biztonságosságát.**

található megengedett legnagyobb hosszúságokat túllépheti azon járművek és jármű-kombinációk hosszúsága, amelyek teljesítik a (2) bekezdésben meghatározott követelményeket, **mégpedig az európai típus-jóváhagyási jogszabályokban (2007/46/EK irányelv) és ezen irányelv előírásaiban megállapított határértékeken belül, amelyeket a 16. cikk (3) bekezdésében meghatározott eljárások szerint tovább kell fejleszteni.** Ennek a túllépésnek elsősorban azt a célt kell szolgálnia, hogy **lehetővé tegye a jármű vagy jármű-kombináció közúti biztonságosságát fokozó, jobb kialakítását. A 661/2009/EK rendeletet ennek megfelelően módosítani kell.**

Or. en

#### Módosítás 229

Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Georges Bach

#### Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont

96/53/EK irányelv

9 cikk – 2 bekezdés – 2 francia bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

javítaniuk kell a járművek **aerodinamikai viselkedését,**

*Módosítás*

javítaniuk kell a járművek **energiahatékonyágát,**

Or. fr

#### *Indokolás*

*Mivel a cél a fenntartható közlekedés előmozdítása, kifejezett utalást kell tenni az energianyereség fogalmára. Az aerodinamizmus önmagában nem célja ezen irányelvnek, hanem csak a cél elérésének eszköze.*

#### Módosítás 230

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

## **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont**

96/53/EK irányelv

9 cikk – 2 bekezdés – 2 francia bekezdés – i pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

javítsa a járművezető számára a közlekedés fokozottan veszélyeztetett résztvevőinek láthatóságát **különösen** azáltal, hogy csökkenti az elülső szélvédő alatti holtteret;

*Módosítás*

javítsa a járművezető számára a közlekedés fokozottan veszélyeztetett résztvevőinek láthatóságát azáltal, hogy **javítja a technológiát, a tükrök méretét és beállítását, azaz többek között** csökkenti az elülső szélvédő alatti holtteret;

Or. en

## **Módosítás 231**

**Brian Simpson**

## **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont**

96/53/EK irányelv

9 cikk – 2 bekezdés – 2 francia bekezdés – i pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

javítsa a járművezető számára a közlekedés fokozottan veszélyeztetett **résztvevőinek láthatóságát** különösen azáltal, hogy csökkenti az elülső szélvédő alatti holtteret;

*Módosítás*

javítsa a **közvetlen kilátást, hogy** a járművezető számára a közlekedés fokozottan veszélyeztetett **résztvevői láthatóbbá váljanak** különösen azáltal, hogy csökkenti az elülső szélvédő alatti **és a jármű melletti** holtteret;

Or. en

*Indokolás*

*A közvetlen kilátást nemcsak az elülső szélvédő alatt, hanem a jármű melletti részekben is javítani kell.*

## **Módosítás 232**

**Dieter-Lebrecht Koch**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont**

96/53/EK irányelv

9 cikk – 2 bekezdés – 2 francia bekezdés – i pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

javítsa a járművezető számára a közlekedés fokozottan veszélyeztetett résztvevőinek láthatóságát különösen azáltal, hogy csökkenti az elülső szélvédő alatti holtteret;

*Módosítás*

javítsa a járművezető számára a közlekedés fokozottan veszélyeztetett résztvevőinek láthatóságát különösen azáltal, hogy csökkenti az elülső szélvédő alatti holtteret, **és kiegészítő visszapillantó tükrök felszerelésével kifejezetten a lábtér felé növeli az oldalsó ablakokat. Ahol a gyengébb úthasználók jobb láthatóságát szolgálja, valamint azokon a főleg a jármű hátsó részénél lévő területeken, amelyek az ablakon vagy tükrön keresztül nem láthatók, kamerarendszereket kell elhelyezni.**

Or. de

**Módosítás 233**

**Brian Simpson**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont**

96/53/EK irányelv

9 cikk – 2 bekezdés – 2 francia bekezdés – ii pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

csökkentse a jármű ütközése esetén bekövetkező károkat,

*Módosítás*

csökkentse a jármű **más járművel való** ütközése esetén bekövetkező károkat **azáltal, hogy javítja a vezetőfülke energiaelnyelő viselkedését;**

Or. en

**Módosítás 234**

**Inés Ayala Sender**



**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont**

96/53/EK irányelv

9 cikk – 2 bekezdés – 2 francia bekezdés – ii pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

csökkentse a jármű ütközése esetén  
bekövetkező károkat,

*Módosítás*

csökkentse a jármű ütközése esetén  
bekövetkező károkat, **és elősegítse  
különösen, hogy a fokozottan  
veszélyeztetett úthasználók oldalirányba  
lökődjenek, és ne csapódjanak neki a  
jármű-vezetőfülkének,**

Or. es

*Indokolás*

*Az új vezetőfülkéket úgy kell kialakítani, hogy kiküszöböljék a kerékpárosok, gyalogosok és motorkerékpárosok elgázolását, akik számára az ütközés – bármennyire is tökéletesítik és lekerekítik a fülke karosszériájának éleit – végzetes lehet. A fülke olyan kialakításával, amely elősegíti a gyalogos vagy kerékpáros oldalirányú kilökődését, egyrészt elkerülhető a végzetes ütközés, másrészt pedig jelentősen csökkenthetők a károk és növelhetők a túlélés esélyei.*

**Módosítás 235**

**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont**

96/53/EK irányelv

9 cikk – 2 bekezdés – 2 francia bekezdés – ii pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

csökkentse a jármű ütközése esetén  
bekövetkező károkat,

*Módosítás*

csökkentse a jármű ütközése esetén  
bekövetkező károkat **azáltal, hogy javítja a  
vezetőfülke energiaelnyelő viselkedését,**

Or. en

**Módosítás 236**

**Brian Simpson**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont**

96/53/EK irányelv

9 cikk – 2 bekezdés – 2 francia bekezdés – ii a pont (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***ii. javítsa a gyalogosok védelmét a jármű elülső része kialakításának olyan módosításával, hogy a közlekedés fokozottan veszélyeztetett résztvevőivel való ütközés esetén minimálisra csökkentsék a gázolások kockázatát,***

Or. en

*Indokolás*

*A gázolások kezelése is igen fontos.*

**Módosítás 237**

**Dieter-Lebrecht Koch**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont**

96/53/EK irányelv

9 cikk – 2 bekezdés – 4 francia bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

– javítaniuk kell a járművezető kényelmét és biztonságát.

– ***figyelembe véve a munkahely minőségének javítását,*** javítaniuk kell a járművezető kényelmét és biztonságát.

Or. de

**Módosítás 238**

**Bogusław Liberadzki**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont**

96/53/EK irányelv

9 cikk – 2 bekezdés – utolsó mondat

*A Bizottság által javasolt szöveg*

A megengedett legnagyobb **hosszúság** túllépése nem eredményezi a jármű vagy jármű-kombináció megengedett **össztömegének** növekedését.

*Módosítás*

A **tehergépjármű vezetőfülkéje** megengedett legnagyobb **hosszúságának 800 mm-rel való** túllépése nem eredményezi a jármű vagy jármű-kombináció megengedett **befogadóképességének** növekedését.

Or. en

**Módosítás 239**

**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont**

96/53/EK irányelv

9 cikk – 2 bekezdés – 4 francia bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

javítaniuk kell a járművezető kényelmét és biztonságát.

*Módosítás*

javítaniuk kell a járművezető kényelmét, **egészségét** és biztonságát.

Or. en

*Indokolás*

*A munkahelyi egészségvédelemről és biztonságról szóló, 89/391/EGK keretirányelv, amely a megelőzés hierarchiáját is meghatározza, keretet biztosít a teljes test rázkódásának a forrásnál történő kiküszöbölésére, valamint a vázizomrendszeri megbetegedések, köztük a hátproblémák forrásainak felszámolására. Lásd még: „Implications of the Stresses and Strains of Traffic Behaviour of HGV Drivers (BAST)” – 2010 (A nehéz tehergépjárművek vezetőinek közlekedési viselkedése során előforduló stresszhatások és megterhelések hatása)*

**Módosítás 240**

**Bogusław Liberadzki**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont**

96/53/EK irányelv

9 cikk – 3 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

A forgalomba hozatal megelőzően az új kialakítású gépjárművek aerodinamikai viselkedését a tagállamok vizsgálat útján ellenőrzik, és **ebből a célból tanúsítványt állítanak ki. A tanúsítvány igazolja a (2) bekezdésben foglalt követelmények teljesülését.** Az egyik tagállam által kiállított vizsgálati tanúsítványt a többi tagállam elismeri.

*Módosítás*

A forgalomba hozatal megelőzően az új kialakítású gépjárművek aerodinamikai viselkedését a tagállamok vizsgálat útján ellenőrzik és **tanúsítvánnyal igazolják.** Az egyik tagállam által kiállított vizsgálati tanúsítványt a többi tagállam elismeri. **A vizsgálati eljárás eredményét, valamint a tesztelt tehergépjárművek aerodinamikai viselkedését és más bemeneti értékeit nyilvánosan hozzáférhetővé kell tenni.**

Or. en

**Módosítás 241**

**Phil Bennion**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont**

96/53/EK irányelv

9 cikk – 3 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

A forgalomba hozatal megelőzően az új kialakítású gépjárművek aerodinamikai viselkedését a tagállamok vizsgálat útján ellenőrzik, és ebből a célból tanúsítványt állítanak ki. A tanúsítvány igazolja a (2) bekezdésben foglalt követelmények teljesülését. Az egyik tagállam által kiállított vizsgálati tanúsítványt a többi tagállam elismeri.

*Módosítás*

A forgalomba hozatal megelőzően az új kialakítású gépjárművek aerodinamikai viselkedését a tagállamok vizsgálat útján ellenőrzik, és ebből a célból tanúsítványt állítanak ki. **E járművek aerodinamikai viselkedésének vizsgálatát az Európai Bizottság által az aerodinamikai viselkedés mérésére kidolgozott szabályokkal összhangban kell elvégezni.** A tanúsítvány igazolja a (2) bekezdésben foglalt követelmények **koherenciáját és** teljesülését. Az egyik tagállam által kiállított vizsgálati tanúsítványt a többi tagállam elismeri.

Or. en

**Módosítás 242**  
**Jörg Leichtfried**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont**  
96/53/EK irányelv  
9 cikk – 3 a bekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(3a) A megengedett legnagyobb hosszúnak a 8. és 9. cikk szerinti aerodinamikai kiigazítás miatt túllépésére figyelemmel összességében meg kell vizsgálni a járművet vagy járműkombinációt, amely biztosítja, hogy a hossz teljes túllépése ne gyakoroljon negatív hatást a közlekedésbiztonságra és a járműforgalomra, különös tekintettel az előírt infrastrukturális paraméterekre.**

Or. de

**Módosítás 243**  
**Brian Simpson, Saïd El Khadraoui**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont**  
96/53/EK irányelv  
9 cikk – 3 a bekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(3a) A 9. cikk (2) bekezdésében említett biztonsági követelmények és a vezetőfülke kialakítására vonatkozóan az (új) 9a. cikkben említett követelmények 2020. január 1-jétől minden N2 és N3 kategóriába sorolt új járműre kötelezőek lesznek.**

Or. en

*Indokolás*

*A közúti közlekedés biztonságosságának javítása érdekében elengedhetetlen, hogy a*

*biztonsági fejlesztéseket valamennyi tehergépjárműre, köztük a városi tehergépjárművekre is kötelezővé tegyék.*

#### **Módosítás 244**

**Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Dominique Riquet**

#### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont**

96/53/EK irányelv

1 cikk – 3 a bekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(3a) Az új járművek olyan, tehergépjárműveknél alkalmazott vezetőfülkével rendelkeznek, amelyek [ezen irányelv hatálybalépésétől számított tíz éven belül] megfelelnek a 9. cikk (2) bekezdésében említett biztonsági követelményeknek.***

Or. fr

#### *Indokolás*

*Figyelembe véve a vezetőfülke életciklusát, elegendő időt kell biztosítani ahhoz, hogy az ágazatban tevékenykedő vállalkozások alkalmazkodni tudjanak a szabályozásban bekövetkezett változásokhoz, valamint hogy biztosítani lehessen a szabad és torzulásoktól mentes versenyt.*

#### **Módosítás 245**

**Patricia van der Kammen**

#### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont**

96/53/EK irányelv

9 cikk – 4 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az új jármű-vezetőfülkék által a (2) bekezdés értelmében teljesítendő követelmények kiegészítése érdekében a 16. cikkel összhangban felhatalmazáson***

***törölve***

*alapuló jogi aktusokat fogadjon el. Ezek az aktusok a műszaki jellemzőket, az üzemi minimumkövetelményeket, a tervezéssel összefüggésben teljesítendő követelményeket és a (3) bekezdés szerinti vizsgálati tanúsítvány kiállításának eljárását szabályozhatják.*

Or. nl

**Módosítás 246**  
**Oldřich Vlasák**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont**  
96/53/EK irányelv  
9 cikk – 4 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az új jármű-vezetőfülkék által a (2) bekezdés értelmében teljesítendő követelmények kiegészítése érdekében a 16. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el. Ezek az aktusok a műszaki jellemzőket, az üzemi minimumkövetelményeket, a tervezéssel összefüggésben teljesítendő követelményeket és a (3) bekezdés szerinti vizsgálati tanúsítvány kiállításának eljárását szabályozhatják.

*Módosítás*

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az új jármű-vezetőfülkék által a (2) bekezdés értelmében teljesítendő követelmények kiegészítése érdekében a 16. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el. Ezek az aktusok a műszaki jellemzőket, az üzemi minimumkövetelményeket, a tervezéssel összefüggésben teljesítendő követelményeket és a (3) bekezdés szerinti vizsgálati tanúsítvány kiállításának eljárását szabályozhatják. ***A felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat a Bizottság ezen irányelv hatálybalépését követő egy éven belül elfogadja.***

Or. cs

*Indokolás*

*A közlekedésbiztonság és a javasolt berendezések gyártók által történő fejlesztésének lehetővé tétele érdekében kívánatos lenne, ha az Európai Bizottság a lehető legrövidebb időn belül részletesebb leírást adna a javasolt berendezésekről.*

**Módosítás 247**  
**Jörg Leichtfried**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont**

96/53/EK irányelv

9 cikk – 4 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az új **jármű-vezetőfülkék** által **a (2) bekezdés értelmében** teljesítendő követelmények kiegészítése érdekében a 16. cikkkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el. Ezek az aktusok a műszaki jellemzőket, az üzemi minimumkövetelményeket, a tervezéssel összefüggésben teljesítendő követelményeket és a (3) bekezdés szerinti vizsgálati tanúsítvány kiállításának eljárását szabályozhatják.”

*Módosítás*

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az új **vezetőfülkék** által teljesítendő követelmények kiegészítése érdekében a 16. cikkkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el. Ezek az aktusok a műszaki jellemzőket, az üzemi minimumkövetelményeket, a tervezéssel összefüggésben teljesítendő követelményeket és a (3) bekezdés szerinti vizsgálati tanúsítvány kiállításának eljárását szabályozhatják.”

Or. en

*Indokolás*

*Az angol nyelvű változatban a „tractor” (jármű) szót törölni kell, mivel ez csak pótkocsis tehergépjárművekre vonatkozna. Ezen irányelv azonban valamennyi tehergépjármű vezetőfülkéjének közúti biztonságosságát javítani kívánja.*

**Módosítás 248**  
**Brian Simpson**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont**

96/53/EK irányelv

9 cikk – 4 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az új **jármű-vezetőfülkék** által **a (2) bekezdés értelmében** teljesítendő követelmények kiegészítése érdekében a 16. cikkkel összhangban felhatalmazáson

*Módosítás*

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az új **vezetőfülkék** által teljesítendő követelmények kiegészítése érdekében a 16. cikkkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el. Ezek az



alapuló jogi aktusokat fogadjon el. Ezek az aktusok a műszaki jellemzőket, az üzemi minimumkövetelményeket, a tervezéssel összefüggésben teljesítendő követelményeket és a (3) bekezdés szerinti vizsgálati tanúsítvány kiállításának eljárását szabályozhatják.”

aktusok a műszaki jellemzőket, az üzemi minimumkövetelményeket, a tervezéssel összefüggésben teljesítendő követelményeket és a (3) bekezdés szerinti vizsgálati tanúsítvány kiállításának eljárását szabályozhatják, **és legkésőbb 2 évvel ezen irányelv közzétételét követően el kell őket fogadni.**”

Or. en

### Indokolás

*A közúti biztonság, valamint az utakon bekövetkező megelőzhető és szükségtelen halálesetek számának csökkentése érdekében alapvető fontosságú, hogy ezeket a szabályokat a lehető leggyorsabban elfogadják.*

### Módosítás 249

Phil Bennion

#### Irányelvre irányuló javaslat

**1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont**

96/53/EK irányelv

9 cikk – 4 bekezdés

#### *A Bizottság által javasolt szöveg*

A Bizottság **felhatalmazást kap arra, hogy** az új jármű-vezetőfülkék által **a (2) bekezdés értelmében** teljesítendő követelmények kiegészítése érdekében a 16. cikkkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat **fogadjon** el. Ezek az aktusok a műszaki jellemzőket, az üzemi minimumkövetelményeket, a tervezéssel összefüggésben teljesítendő követelményeket és a (3) bekezdés szerinti vizsgálati tanúsítvány kiállításának eljárását szabályozhatják.”

#### *Módosítás*

A Bizottság **legkésőbb egy évvel ezen irányelv közzétételének napját követően** az új jármű-vezetőfülkék által teljesítendő követelmények kiegészítése érdekében – **az ENSZ-EGB-előírások keretében** – a 16. cikkkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat **fogad** el. Ezek az aktusok a műszaki jellemzőket, **a biztonsági és az aerodinamikai viselkedésre vonatkozó** üzemi minimumkövetelményeket, a tervezéssel összefüggésben teljesítendő követelményeket és a (3) bekezdés szerinti vizsgálati tanúsítvány kiállításának eljárását szabályozhatják.”

Or. en

**Módosítás 250**  
**Inés Ayala Sender**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont**  
96/53/EK irányelv  
9 cikk – 4 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az új jármű-vezetőfülkék által a (2) bekezdés értelmében teljesítendő követelmények kiegészítése érdekében a 16. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el. Ezek az aktusok a műszaki jellemzőket, az üzemi minimumkövetelményeket, a tervezéssel összefüggésben teljesítendő követelményeket és a (3) bekezdés szerinti vizsgálati tanúsítvány kiállításának eljárását szabályozhatják.

*Módosítás*

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az új jármű-vezetőfülkék által a (2) bekezdés értelmében teljesítendő követelmények kiegészítése érdekében a 16. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el. Ezek az aktusok a műszaki jellemzőket, az üzemi minimumkövetelményeket, a tervezéssel összefüggésben teljesítendő követelményeket és a (3) bekezdés szerinti vizsgálati tanúsítvány kiállításának eljárását szabályozhatják. ***A Bizottság, mielőtt felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogadna el, konzultál az érdekelt felekkel (járműgyártókkal, járművezetőkkel, a közúti közlekedésbiztonságot felügyelő szervezetekkel, közlekedési hatóságokkal, szakképzési intézményekkel stb.), és a konzultáció eredményeiről jelentést tesz közzé.***

Or. es

*Indokolás*

*A Bizottságot arra kell kötelezni, hogy konzultációt folytasson az érdekelt felekkel, például a járművezetőkkel, mivel az új követelmények közvetlenül érintik őket, és hasznos információkat nyújthatnak.*

**Módosítás 251**  
**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont**

96/53/EK irányelv  
9 cikk – 5 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az új jármű-vezetőfülkék által **a (2) bekezdés értelmében** teljesítendő követelmények kiegészítése érdekében a 16. cikkkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el. Ezek az aktusok a műszaki jellemzőket, **az üzemi minimumkövetelményeket, a tervezéssel összefüggésben teljesítendő követelményeket** és a (3) bekezdés szerinti vizsgálati tanúsítvány kiállításának eljárását szabályozhatják.”

*Módosítás*

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az új jármű-vezetőfülkék által teljesítendő követelmények kiegészítése érdekében a 16. cikkkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el. Ezek az aktusok a műszaki jellemzőket és a (3) bekezdés szerinti vizsgálati tanúsítvány kiállításának eljárását szabályozhatják, **és legkésőbb 2 évvel ezen irányelv közzétételét követően el kell őket fogadni.”**

Or. en

## **Módosítás 252**

**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 7 a pont (új)**

96/53/EK irányelv

9 a cikk (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**7a. Az irányelv az alábbi 9a. cikkel egészül ki:**

#### **9a. cikk**

**A 9. cikk (2) bekezdésében említett biztonsági követelmények 2016. január 1-jétől valamennyi N2 és N3 kategóriába sorolt járműre kötelezőek lesznek.**

Or. en

## **Módosítás 253**

**Brian Simpson, Saïd El Khadraoui**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 7 a pont (új)**  
96/53/EK irányelv  
9 a cikk (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**7a. Az irányelv az alábbi 9a. cikkel  
egészül ki:**

**9a. cikk**

**(1) Azzal a céllal, hogy ezen irányelv  
keretében javítsák a járművezető  
biztonságát és kényelmét, és végső soron  
biztosítsák a járművek  
közlekedésbiztonságának javulását, a  
vezetőkabinnak a következő biztonsági és  
kényelmi követelményeknek kell  
megfelelnie:**

**– A munkahelyi egészségvédelemről és  
biztonságról szóló 89/391/EGK  
keretirányelv betartása, amely a teljes test  
rázkódása és a vázizomrendszeri  
megbetegedések forrásainak  
felszámolására irányuló megelőző  
intézkedések hierarchiáját is  
meghatározza;**

**– A vezetőkabin biztonsági elemekkel való  
ellátása, kezdve a fülke elhagyását  
szolgáló biztonságos vészkijárat  
kialakításával;**

**– A vezetőkabin méretének megnövelése a  
következők biztosítása céljából:**

**i. nagyobb hely a vezetőülés és a fekvőhely  
között;**

**ii. a járművezető fekvőhelye méretének  
magnövelése;**

**iii. elegendő hely két járművezetőnek, ha  
a járműben két járművezetőnek kell  
tartózkodnia;**

**iv. megfelelő tárolóhely a járművezető  
személyes tárgyainak.**

**(2) A forgalomba hozatalt megelőzően az  
új kialakítású gépjárművekben a  
járművezető biztonságára és kényelmére**

*vonatkozó jellemzőket a tagállamok vizsgálat útján ellenőrzik, és ebből a célból tanúsítványt állítanak ki. A tanúsítvány igazolja a (1) bekezdésben foglalt követelmények teljesülését. Az egyik tagállam által kiállított vizsgálati tanúsítványt a többi tagállam elismeri.*

*(3) Az (1) bekezdésben meghatározott kritériumok továbbfejlesztése során a Bizottság munkáját a tagállamok képviselőiből, szakértőkből és szociális partnerekből álló bizottság segíti. A bizottság kidolgozza a műszaki jellemzőket, az üzemi minimumkövetelményeket és a járművezető fokozott biztonságát és kényelmét jelző, az (1) bekezdés szerinti vizsgálati tanúsítvány kiállítására vonatkozó eljárást.*

Or. en

#### *Indokolás*

*Alapvető fontosságú, hogy ezt az alkalmat kihasználjuk a vezetőfülke méretének, biztonságosságának és kényelmének javítására. A járművezető munkakörnyezetével kapcsolatos fenti egyszerű változtatások pozitív hatással lehetnek a vezető biztonságos vezetésre való alkalmasságára, azaz hozzájárulhatnak a fokozottabb közúti biztonsághoz.*

#### **Módosítás 254**

**Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch**

#### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 7 a pont (új)**

96/53/EK irányelv

9 a cikk (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**7a. Az irányelv az alábbi 9a. cikkel egészül ki:**

**9a. cikk**

***Azzal a céllal, hogy ezen irányelv keretében javítsák a járművezető biztonságát és kényelmét, és végső soron***

*biztosítsák a járművek közlekedésbiztonságának javulását, a vezetőkabinnak a következő biztonsági és kényelmi követelményeknek kell megfelelnie:*

*– A munkahelyi egészségvédelemről és biztonságról szóló 89/391/EGK keretirányelv betartása, amely a teljes test rázkódása és a vázizomrendszeri megbetegedések forrásainak felszámolására irányuló megelőző intézkedések hierarchiáját is meghatározza;*

*– A vezetőkabin biztonsági elemekkel való ellátása, kezdve a fülke elhagyását szolgáló biztonságos vészkijárat kialakításával;*

*– A vezetőfülke méretének megnövelése annak érdekében, hogy a méretet – a vészhelyzeteket is figyelembe véve – hozzáigazítsák a vezetőülésre és a fekvőhelyre vonatkozó kényelmi és biztonsági követelményekhez.*

Or. en

**Módosítás 255**  
**Oldřich Vlasák**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 9 pont**  
96/53/EK irányelv  
10a cikk – 1 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*A hibrid hajtású járművek és a kizárólag elektromos hajtással rendelkező járművek megengedett legnagyobb össz tömege az I. melléklet 2.3.1. pontjában található értékekkel egyezik meg.*

*Módosítás*

*A nem kizárólag fosszilis tüzelőanyagokat használó, ezáltal pedig környezetszennyezést nem okozó vagy csupán kisebb mértékű szennyezést előidéző alternatív hajtási rendszerű járművek megengedett legnagyobb össz tömege az I. melléklet 2.3.1. pontjában található értékekkel egyezik meg.*

*Indokolás*

*A javasolt jogszabály technológiai semlegességének megőrzése érdekében elengedhetetlen a jövőbeli technológiák – így például a hidrogén-üzemanyagcellák – beillesztése.*

**Módosítás 256**  
**Philippe De Backer**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 9 pont**  
 96/53/EK irányelv  
 10a cikk – 1 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

***A hibrid hajtású járművek és a kizárólag elektromos hajtással rendelkező járművek** megengedett legnagyobb össz tömege az I. melléklet **2.3.1.** pontjában található értékekkel egyezik meg.*

*Módosítás*

***Az alternatív meghajtású járművek** megengedett legnagyobb össz tömege az I. melléklet **2.5.** pontjában található értékekkel egyezik meg.*

*Indokolás*

*Fontos, hogy technológia-semleges jogszabályok legyenek, ezért minden alternatív üzemanyagot használó jármű számára lehetővé kell tenni az össz tömeg-növekedést.*

**Módosítás 257**  
**Phil Bennion**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 9 pont**  
 96/53/EK irányelv  
 10a cikk – 1 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

***A hibrid hajtású járművek és a kizárólag elektromos hajtással rendelkező járművek** megengedett legnagyobb össz tömege az I. melléklet **2.3.1.** pontjában található*

*Módosítás*

***Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású technológiával felszerelt járművek** megengedett legnagyobb össz tömege az I. melléklet **2.3.4.** pontjában található*

értékekkel egyezik meg.

értékekkel egyezik meg.

Or. en

**Módosítás 258**  
**Hubert Pirker**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 9 pont**  
96/53/EK irányelv  
10a cikk – 2 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*A hibrid és az elektromos* hajtású járműveknek mindazonáltal teljesíteniük kell az I. melléklet 3. pontjában a legnagyobb megengedett tengelyterhelés vonatkozásában előírt határértékeket.

*Módosítás*

*Az alternatív* hajtású járműveknek mindazonáltal teljesíteniük kell az I. melléklet 3. pontjában a legnagyobb megengedett tengelyterhelés vonatkozásában előírt határértékeket.

Or. de

*Indokolás*

*A megfogalmazás eleget tesz a technológiasemlegesség elvének.*

**Módosítás 259**  
**Phil Bennion**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 9 pont**  
96/53/EK irányelv  
10a cikk – 2 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*A hibrid és az elektromos hajtású* járműveknek mindazonáltal teljesíteniük kell az I. melléklet 3. pontjában a legnagyobb megengedett tengelyterhelés vonatkozásában előírt határértékeket.”

*Módosítás*

*Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású technológiával felszerelt* járműveknek mindazonáltal teljesíteniük kell az I. melléklet 3. pontjában a legnagyobb megengedett tengelyterhelés vonatkozásában előírt határértékeket.”

Or. en



**Módosítás 260**  
**Bogusław Liberadzki**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 9 a pont (új)**  
96/53/EK irányelv  
10a a cikk (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*Az N2 és N3 kategóriába sorolt új járműveknek 2020. január 1-jétől kezdődően meg kell felelniük a 9. cikk (2) bekezdésében említett biztonsági követelményeknek.*

Or. en

**Módosítás 261**  
**Georges Bach, Bogusław Liberadzki**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 9 a pont (új)**  
96/53/EK irányelv  
10a b cikk (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*Az I. mellékletben meghatározott legnagyobb megengedett méreteket túllépő járművek vagy jármű-kombinációk országhatárokat átlépő használata hatásainak elemzése érdekében a Bizottság 2018 végéig felülvizsgálja ezt az irányelvet. A Bizottság a hatásvizsgálat során elemzi a közúti biztonságra, a modális váltásra gyakorolt hatásokat, továbbá az infrastruktúrát és a környezetet érintő következményeket. E hatásvizsgálat eredményei alapján a Bizottság szükség esetén jogalkotási javaslatot terjeszt elő az irányelv módosítására.*

*Indokolás*

*A hosszabb és nehezebb tehergépjárművek nemzetközi közúti szállításban való alkalmazása következményeinek átfogó elemzését el kell végezni, mielőtt a korlátozásokat feloldanák. A hatásvizsgálatnak ki kell terjednie a közúti közlekedésbiztonságra gyakorolt hatásokra, a modális váltásra, a környezetre és a szén-dioxid-kibocsátásra, valamint az infrastruktúrára.*

**Módosítás 262**  
**Anne E. Jensen**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 10 pont**  
 96/53/EK irányelv  
 11 cikk – 1 bekezdés – 1 rész

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Az I. melléklet 1.1. és 1.6. pontjában található megengedett legnagyobb méreteket legfeljebb 15 cm-rel túlléphetik azon járművek és jármű-kombinációk méretei, amelyek 45 láb hosszúságú konténereket vagy csereszekrényeket szállítanak, **amennyiben a konténer vagy csereszekrény közúti szállítása intermodális szállítás részeként történik.**

*Módosítás*

Az I. melléklet 1.1. és 1.6. pontjában található megengedett legnagyobb méreteket legfeljebb 15 cm-rel túlléphetik azon járművek és jármű-kombinációk méretei, amelyek 45 láb hosszúságú konténereket vagy csereszekrényeket szállítanak.

*Indokolás*

*A 45 láb hosszúságú konténerek kiterjesztett használatát nem szabad csupán az intermodális szállítási tevékenységre korlátozni.*

**Módosítás 263**  
**Markus Ferber**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 10 pont**  
 96/53/EK irányelv  
 11 cikk – 1 bekezdés – 1 rész

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*Az I. melléklet 1.1. és 1.6. pontjában található megengedett legnagyobb méreteket legfeljebb 15 cm-rel túlléphetik azon járművek és jármű-kombinációk méretei, amelyek 45 láb hosszúságú konténereket vagy csereszekrényeket szállítanak, amennyiben a konténer vagy csereszekrény közúti szállítása intermodális szállítás részeként történik.*

*Az intermodális/kombinált szállítás erősítése és az energiahatékonyság növelése érdekében a járművek/járműkombinációk méreteit hozzáigazítják az intermodális szállítási egységekhez, és az I. mellékletben rögzített legnagyobb megengedett méreteknél megfelelően kiigazítják azokat.*

Or. de

#### **Módosítás 264**

**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 10 pont**

96/53/EK irányelv

11 cikk – 1 bekezdés – 1 rész

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*Az I. melléklet 1.1. és 1.6. pontjában található megengedett legnagyobb méreteket legfeljebb 15 cm-rel túlléphetik azon járművek és jármű-kombinációk méretei, amelyek 45 láb hosszúságú konténereket vagy csereszekrényeket szállítanak, amennyiben a konténer vagy csereszekrény közúti szállítása intermodális szállítás részeként történik.*

*Az I. melléklet 1.1. és 1.6. pontjában található megengedett legnagyobb **méretek nem veszélyeztethetik a kombinált szállítási rendszerekben, köztük a horizontális vagy bimodális intermodális rendszerekben tapasztalható pozitív fejleményeket.***

Or. en

#### **Módosítás 265**

**Peter van Dalen**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 10 pont**

96/53/EK irányelv

11 cikk – 1 bekezdés – 1 rész

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Az I. melléklet 1.1. és 1.6. pontjában található megengedett legnagyobb méreteket legfeljebb **15** cm-rel túlléphetik azon járművek és jármű-kombinációk méretei, amelyek 45 láb hosszúságú konténereket vagy csereszekrényeket szállítanak, amennyiben a konténer vagy csereszekrény közúti szállítása intermodális szállítás részeként történik.

*Módosítás*

Az I. melléklet 1.1. és 1.6. pontjában található megengedett legnagyobb méreteket legfeljebb **80** cm-rel túlléphetik azon járművek és jármű-kombinációk méretei, amelyek 45 láb hosszúságú konténereket vagy csereszekrényeket szállítanak, amennyiben a konténer vagy csereszekrény közúti szállítása intermodális szállítás részeként történik.

Or. nl

**Módosítás 266**  
**Philippe De Backer**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 10 pont**  
96/53/EK irányelv  
11 cikk – 1 bekezdés – 1 rész

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Az I. melléklet 1.1. és 1.6. pontjában található megengedett legnagyobb méreteket legfeljebb **15** cm-rel túlléphetik azon járművek és jármű-kombinációk méretei, amelyek 45 láb hosszúságú konténereket vagy csereszekrényeket szállítanak, amennyiben a konténer vagy csereszekrény közúti szállítása intermodális szállítás részeként történik.

*Módosítás*

Az I. melléklet 1.1. és 1.6. pontjában található megengedett legnagyobb méreteket legfeljebb **80** cm-rel túlléphetik azon járművek és jármű-kombinációk méretei, amelyek 45 láb hosszúságú konténereket vagy csereszekrényeket szállítanak, amennyiben a konténer vagy csereszekrény közúti szállítása intermodális szállítás részeként történik.

Or. en

*Indokolás*

*A hosszúság 15 cm-es túllépése a 45 láb hosszúságú konténereket szállító járművek esetében nem mindig elegendő. Belgium például az ország területén egy 45 láb hosszúságú konténer intermodális terminálból való el- és visszaszállítása esetében 77 cm-es túllépést engedélyez. Szükség van tehát egy extra túllépést javasoló módosításra.*

**Módosítás 267**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 10 pont**  
96/53/EK irányelv  
11 cikk – 1 bekezdés – 1 rész

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Az I. melléklet 1.1. és 1.6. pontjában található megengedett legnagyobb méreteket legfeljebb 15 cm-rel túlléphetik azon járművek és jármű-kombinációk méretei, amelyek 45 láb hosszúságú konténereket vagy csereszekrényeket szállítanak, amennyiben a konténer vagy csereszekrény közúti szállítása intermodális szállítás részeként történik.

*Módosítás*

Az I. melléklet 1.1. és 1.6. pontjában található megengedett legnagyobb méreteket legfeljebb 15 cm-rel, **továbbá az 1.2. pontjának a) alpontjában található méreteket legfeljebb 5 cm-rel** túlléphetik azon járművek és jármű-kombinációk méretei, amelyek 45 láb hosszúságú konténereket, **45 láb raklapszélességű konténereket** vagy csereszekrényeket szállítanak, amennyiben a konténer vagy csereszekrény közúti szállítása intermodális szállítás részeként történik.

Or. en

**Módosítás 268**  
**Anne E. Jensen**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 10 pont**  
96/53/EK irányelv  
11 cikk – 1 bekezdés – 2 rész

*A Bizottság által javasolt szöveg*

***E cikk és az I. melléklet 2.2.2. c) pontja alkalmazásában az intermodális szállítás fogalma úgy értendő, hogy az legalább egy vasúti szállítási, folyami szállítási vagy tengeri szállítási műveletet magában foglal. Az intermodális szállítás első és/vagy utolsó szakaszának közúti szállítás formájában kell megvalósulnia. E közúti szállítási szakaszoknak külön-külön tekintve 300 km-nél kisebb távolságú szállítást kell jelenteniük az Európai Unió***

*Módosítás*

***törölve***

*területén belül, kivéve abban az esetben, ha a legközelebbi olyan terminálok, amelyeken menetrend szerinti szolgáltatás vehető igénybe, ennél távolabb fekszenek. A szállítás az első, illetve az utolsó közötti szállítási szakasz hosszától függetlenül intermodális szállításnak minősül akkor is, ha Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletet foglal magában. Az Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletet magában foglaló szállítás esetében úgy kell tekinteni, hogy az első szakasz az áru berakodásának helyétől a legközelebbi megfelelő tengeri kikötőig tart, az utolsó szakasz pedig a legközelebbi megfelelő tengeri kikötő és az áru kirakodásának helye között valósul meg.”*

Or. en

#### *Indokolás*

*A 45 láb hosszúságú konténerek kiterjesztett használatát nem szabad csupán az intermodális szállítási tevékenységre korlátozni.*

#### **Módosítás 269**

**Patricia van der Kammen**

#### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 10 pont**

96/53/EK irányelv

11 cikk – 1 bekezdés – 2 rész

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*E cikk és az I. melléklet 2.2.2. c) pontja alkalmazásában az intermodális szállítás fogalma úgy értendő, hogy az legalább egy vasúti szállítási, folyami szállítási vagy tengeri szállítási műveletet magában foglal. Az intermodális szállítás első és/vagy utolsó szakaszának közötti szállítás formájában kell megvalósulnia. E közötti szállítási szakaszoknak külön-külön tekintve 300 km-nél kisebb távolságú*

*törölve*

*szállítást kell jelenteniük az Európai Unió területén belül, kivéve abban az esetben, ha a legközelebbi olyan terminálok, amelyeken menetrend szerinti szolgáltatás vehető igénybe, ennél távolabb fekszenek. A szállítás az első, illetve az utolsó közúti szállítási szakasz hosszától függetlenül intermodális szállításnak minősül akkor is, ha Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletet foglal magában. Az Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletet magában foglaló szállítás esetében úgy kell tekinteni, hogy az első szakasz az áru berakodásának helyétől a legközelebbi megfelelő tengeri kikötőig tart, az utolsó szakasz pedig a legközelebbi megfelelő tengeri kikötő és az áru kirakodásának helye között valósul meg.*

Or. nl

**Módosítás 270**  
**Hubert Pirker**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 10 pont**  
96/53/EK irányelv  
11 cikk – 1 bekezdés – 2 rész

*A Bizottság által javasolt szöveg*

E cikk és az I. melléklet 2.2.2. c) pontja alkalmazásában az intermodális szállítás fogalma úgy értendő, hogy az legalább egy vasúti szállítási, folyami szállítási vagy tengeri szállítási műveletet magában foglal. Az intermodális szállítás első és/vagy utolsó szakaszának közúti szállítás formájában kell megvalósulnia. E közúti szállítási szakaszoknak külön-külön tekintve **300 km-nél kisebb** távolságú szállítást kell jelenteniük **az Európai Unió területén belül**, kivéve abban az esetben, ha a legközelebbi olyan terminálok, amelyeken menetrend szerinti szolgáltatás

*Módosítás*

E cikk és az I. melléklet 2.2.2. c) pontja alkalmazásában az intermodális szállítás fogalma úgy értendő, hogy az legalább egy vasúti szállítási, folyami szállítási vagy tengeri szállítási műveletet magában foglal. Az intermodális szállítás első és/vagy utolsó szakaszának közúti szállítás formájában kell megvalósulnia. E közúti szállítási szakaszoknak külön-külön tekintve **a tagállamok által a meglévő infrastruktúra és a földrajzi adottságok alapján meghatározott** távolságú szállítást kell jelenteniük, kivéve abban az esetben, ha a legközelebbi olyan terminálok,

vehető igénybe, ennél távolabb fekszenek. A szállítás az első, illetve az utolsó közötti szállítási szakasz hosszától függetlenül intermodális szállításnak minősül akkor is, ha Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletet foglal magában. Az Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletet magában foglaló szállítás esetében úgy kell tekinteni, hogy az első szakasz az áru berakodásának helyétől a legközelebbi megfelelő tengeri kikötőig tart, az utolsó szakasz pedig a legközelebbi megfelelő tengeri kikötő és az áru kirakodásának helye között valósul meg.

amelyeken menetrend szerinti szolgáltatás vehető igénybe, ennél távolabb fekszenek. A szállítás az első, illetve az utolsó közötti szállítási szakasz hosszától függetlenül intermodális szállításnak minősül akkor is, ha Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletet foglal magában. Az Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletet magában foglaló szállítás esetében úgy kell tekinteni, hogy az első szakasz az áru berakodásának helyétől a legközelebbi megfelelő tengeri kikötőig tart, az utolsó szakasz pedig a legközelebbi megfelelő tengeri kikötő és az áru kirakodásának helye között valósul meg.

Or. de

#### *Indokolás*

*Az intermodális szállítás keretében a közúti szállítási szakasz merev, kilométerben megadott meghatározása a gyakorlatban ésszerűen nem valósítható meg, és egyáltalán nem veszi figyelembe a hatékonyságot, a gazdaságosságot, a környezetet, valamint az egyes tagállamok infrastrukturális és földrajzi adottságait.*

#### **Módosítás 271 Petri Sarvamaa**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 10 pont**  
96/53/EK irányelv  
11 cikk – 1 bekezdés – 2 rész

#### *A Bizottság által javasolt szöveg*

E cikk és az I. melléklet 2.2.2. c) pontja alkalmazásában az intermodális szállítás fogalma úgy értendő, hogy az legalább egy vasúti szállítási, folyami szállítási vagy tengeri szállítási műveletet magában foglal. Az intermodális szállítás első és/vagy utolsó szakaszának közúti szállítás formájában kell megvalósulnia. E közúti szállítási szakaszoknak külön-külön tekintve 300 km-nél kisebb távolságú

#### *Módosítás*

E cikk és az I. melléklet 2.2.2. c) pontja alkalmazásában az intermodális szállítás fogalma úgy értendő, hogy az legalább egy vasúti szállítási, folyami szállítási vagy tengeri szállítási műveletet magában foglal. Az intermodális szállítás első és/vagy utolsó szakaszának közúti szállítás formájában kell megvalósulnia. E közúti szállítási szakaszoknak külön-külön tekintve 300 km-nél **vagy 50%-nál** kisebb



szállítást kell jelenteniük az Európai Unió területén belül, kivéve abban az esetben, ha a legközelebbi olyan terminálok, amelyeken menetrend szerinti szolgáltatás vehető igénybe, ennél távolabb fekszenek. A szállítás az első, illetve az utolsó közötti szállítási szakasz hosszától függetlenül intermodális szállításnak minősül akkor is, ha Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletet foglal magában. Az Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletet magában foglaló szállítás esetében úgy kell tekinteni, hogy az első szakasz az áru berakodásának helyétől a legközelebbi megfelelő tengeri kikötőig tart, az utolsó szakasz pedig a legközelebbi megfelelő tengeri kikötő és az áru kirakodásának helye között valósul meg.”

távolságú szállítást kell jelenteniük az Európai Unió területén belül, kivéve abban az esetben, ha a legközelebbi olyan terminálok, amelyeken menetrend szerinti szolgáltatás vehető igénybe, ennél távolabb fekszenek. A szállítás az első, illetve az utolsó közötti szállítási szakasz hosszától függetlenül intermodális szállításnak minősül akkor is, ha Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletet foglal magában. Az Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletet magában foglaló szállítás esetében úgy kell tekinteni, hogy az első szakasz az áru berakodásának helyétől a legközelebbi megfelelő tengeri kikötőig tart, az utolsó szakasz pedig a legközelebbi megfelelő tengeri kikötő és az áru kirakodásának helye között valósul meg.”

Or. en

## **Módosítás 272**

**Dieter-Lebrecht Koch**

### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 10 pont**

96/53/EK irányelv

11 cikk – 1 bekezdés – 2 rész

#### *A Bizottság által javasolt szöveg*

E cikk és az I. melléklet 2.2.2. c) pontja alkalmazásában az intermodális szállítás fogalma úgy értendő, hogy az legalább egy vasúti szállítási, folyami szállítási vagy tengeri szállítási műveletet magában foglal. Az intermodális szállítás első és/vagy utolsó szakaszának közötti szállítás formájában kell megvalósulnia. E közötti szállítási szakaszoknak külön-külön tekintve **300** km-nél kisebb távolságú szállítást kell jelenteniük az Európai Unió területén belül, kivéve abban az esetben, ha a legközelebbi olyan terminálok, amelyeken menetrend szerinti szolgáltatás

#### *Módosítás*

E cikk és az I. melléklet 2.2.2. c) pontja alkalmazásában az intermodális szállítás fogalma úgy értendő, hogy az legalább egy vasúti szállítási, folyami szállítási vagy tengeri szállítási műveletet magában foglal. Az intermodális szállítás első és/vagy utolsó szakaszának közötti szállítás formájában kell megvalósulnia. E közötti szállítási szakaszoknak külön-külön tekintve **500** km-nél kisebb távolságú szállítást kell jelenteniük az Európai Unió területén belül, kivéve abban az esetben, ha a legközelebbi olyan terminálok, amelyeken menetrend szerinti szolgáltatás

vehető igénybe, ennél távolabb fekszenek. A szállítás az első, illetve az utolsó közötti szállítási szakasz hosszától függetlenül intermodális szállításnak minősül akkor is, ha Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletet foglal magában. Az Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletet magában foglaló szállítás esetében úgy kell tekinteni, hogy az első szakasz az áru berakodásának helyétől a legközelebbi megfelelő tengeri kikötőig tart, az utolsó szakasz pedig a legközelebbi megfelelő tengeri kikötő és az áru kirakodásának helye között valósul meg.

vehető igénybe, ennél távolabb fekszenek. A szállítás az első, illetve az utolsó közötti szállítási szakasz hosszától függetlenül intermodális szállításnak minősül akkor is, ha Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletet foglal magában. Az Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletet magában foglaló szállítás esetében úgy kell tekinteni, hogy az első szakasz az áru berakodásának helyétől a legközelebbi megfelelő tengeri kikötőig tart, az utolsó szakasz pedig a legközelebbi megfelelő tengeri kikötő és az áru kirakodásának helye között valósul meg.

Or. de

### **Módosítás 273** **Ismail Ertug**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 10 pont**  
96/53/EK irányelv  
11 cikk – 1 bekezdés – 2 rész

#### *A Bizottság által javasolt szöveg*

E cikk és az I. melléklet 2.2.2. c) pontja alkalmazásában az intermodális szállítás fogalma úgy értendő, hogy az legalább egy vasúti szállítási, folyami szállítási vagy tengeri szállítási műveletet magában foglal. Az intermodális szállítás első és/vagy utolsó szakaszának közötti szállítás formájában kell megvalósulnia. E közötti szállítási szakaszoknak külön-külön tekintve **300** km-nél kisebb távolságú szállítást kell jelenteniük az Európai Unió területén belül, kivéve abban az esetben, ha a legközelebbi olyan terminálok, amelyeken menetrend szerinti szolgáltatás vehető igénybe, ennél távolabb fekszenek. ***A szállítás az első, illetve az utolsó közötti szállítási szakasz hosszától függetlenül intermodális szállításnak minősül akkor***

#### *Módosítás*

E cikk és az I. melléklet 2.2.2. c) pontja alkalmazásában az intermodális **vagy kombinált** szállítás fogalma úgy értendő, hogy az legalább egy vasúti szállítási, folyami szállítási vagy tengeri szállítási műveletet magában foglal. Az intermodális szállítás első és/vagy utolsó szakaszának közötti szállítás formájában kell megvalósulnia. E közötti szállítási szakaszoknak külön-külön tekintve **légvonalban 150** km-nél kisebb távolságú szállítást kell jelenteniük az Európai Unió területén belül, kivéve abban az esetben, ha a legközelebbi olyan terminálok, amelyeken menetrend szerinti szolgáltatás vehető igénybe, ennél távolabb fekszenek.

**is, ha Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletet foglal magában. Az Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletet magában foglaló szállítás esetében úgy kell tekinteni, hogy az első szakasz az áru berakodásának helyétől a legközelebbi megfelelő tengeri kikötőig tart, az utolsó szakasz pedig a legközelebbi megfelelő tengeri kikötő és az áru kirakodásának helye között valósul meg.**

Or. de

#### *Indokolás*

*Az intermodális vagy kombinált szállítás fogalmára a 92/106/EK irányelv érvényben lévő változata az irányadó, amely a közúti szállítási szakaszt 150 km-re korlátozza.*

#### **Módosítás 274**

**Silvia-Adriana Țicău**

#### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 10 pont**

96/53/EK irányelv

11 cikk – 1 bekezdés – 2 rész

#### *A Bizottság által javasolt szöveg*

E cikk és az I. melléklet 2.2.2. c) pontja alkalmazásában az intermodális szállítás fogalma úgy értendő, hogy az legalább egy vasúti szállítási, folyami szállítási vagy tengeri szállítási műveletet magában foglal. Az intermodális szállítás első és/vagy utolsó szakaszának közúti szállítás formájában kell megvalósulnia. E közúti szállítási szakaszoknak külön-külön tekintve 300 km-nél kisebb távolságú szállítást kell jelenteniük az Európai Unió területén belül, kivéve abban az esetben, ha a legközelebbi olyan terminálok, amelyekben menetrend szerinti szolgáltatás vehető igénybe, ennél távolabb fekszenek. A szállítás az első, illetve az utolsó közúti szállítási szakasz hosszától függetlenül

#### *Módosítás*

E cikk és az I. melléklet 2.2.2. c) pontja alkalmazásában az intermodális szállítás fogalma úgy értendő, hogy az legalább egy vasúti szállítási, folyami szállítási és/vagy tengeri szállítási műveletet magában foglal. Az intermodális szállítás első és/vagy utolsó szakaszának közúti szállítás formájában kell megvalósulnia. E közúti szállítási szakaszoknak külön-külön tekintve 300 km-nél kisebb távolságú szállítást kell jelenteniük az Európai Unió területén belül, kivéve abban az esetben, ha a legközelebbi olyan terminálok, amelyekben menetrend szerinti szolgáltatás vehető igénybe, ennél távolabb fekszenek. A szállítás az első, illetve az utolsó közúti szállítási szakasz hosszától függetlenül

intermodális szállításnak minősül akkor is, ha **Európán belüli** rövid távolságú tengeri szállítási műveletet foglal magában. **Az Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletet magában foglaló szállítás esetében úgy kell tekinteni, hogy az első szakasz az áru berakodásának helyétől a legközelebbi megfelelő tengeri kikötőig tart, az utolsó szakasz pedig a legközelebbi megfelelő tengeri kikötő és az áru kirakodásának helye között valósul meg.**

intermodális szállításnak minősül akkor is, ha rövid távolságú tengeri **és/vagy folyami** szállítási műveletet foglal magában.

Or. ro

## Módosítás 275 Inés Ayala Sender

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 10 pont**  
96/53/EK irányelv  
11 cikk – 1 bekezdés – 2 rész

### *A Bizottság által javasolt szöveg*

E cikk és az I. melléklet 2.2.2. c) pontja alkalmazásában az intermodális szállítás fogalma úgy értendő, hogy az legalább egy vasúti szállítási, folyami szállítási vagy tengeri szállítási műveletet magában foglal. Az intermodális szállítás első és/vagy utolsó szakaszának közúti szállítás formájában kell megvalósulnia. E közúti szállítási **szakaszoknak külön-külön tekintve 300 km-nél kisebb távolságú szállítást kell jelenteniük az Európai Unió területén belül**, kivéve abban az esetben, ha a legközelebbi olyan terminálok, amelyeken menetrend szerinti szolgáltatás vehető igénybe, ennél távolabb fekszenek. A szállítás **az első, illetve az utolsó közúti szállítási szakasz hosszától függetlenül** intermodális szállításnak minősül **akkor is**, ha Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletet foglal magában. Az Európán belüli rövid távolságú tengeri

### *Módosítás*

E cikk és az I. melléklet 2.2.2. c) pontja alkalmazásában az intermodális szállítás fogalma úgy értendő, hogy az legalább egy vasúti szállítási, folyami szállítási vagy tengeri szállítási műveletet magában foglal. Az intermodális szállítás első és/vagy utolsó szakaszának közúti szállítás formájában kell megvalósulnia. E **tevékenység esetében a közúti szállítási szakaszok nem haladhatják meg a teljes távolság 30%-át**, kivéve abban az esetben, ha a legközelebbi olyan terminálok, amelyeken menetrend szerinti szolgáltatás vehető igénybe, ennél távolabb fekszenek. A szállítás **akkor is** intermodális szállításnak minősül, ha Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletet foglal magában, **és a tengeri szakasz a teljes távolság legalább 20%-át kiteszi**. Az Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletet magában foglaló

szállítási műveletet magában foglaló szállítás esetében úgy kell tekinteni, hogy az első szakasz az áru berakodásának helyétől a legközelebbi megfelelő tengeri kikötőig tart, az utolsó szakasz pedig a legközelebbi megfelelő tengeri kikötő és az áru kirakodásának helye között valósul meg.”

szállítás esetében úgy kell tekinteni, hogy az első szakasz az áru berakodásának helyétől a legközelebbi megfelelő tengeri kikötőig tart, az utolsó szakasz pedig a legközelebbi megfelelő tengeri kikötő és az áru kirakodásának helye között valósul meg.”

Or. en

### Indokolás

*A bizottsági javaslat 300 km-es önkényes határt állapít meg a multimodális szállítások tekintetében. Ez a módosítás a multimodalitás más módon történő mérésére tesz javaslatot, amely a közúton megtett útnak a teljes távolsághoz viszonyított arányán alapszik. A módosítás ezenkívül a rendelkezések kiegyensúlyozására törekszik a tengeri ágazat tekintetében azzal, hogy azt javasolja, hogy a távolságtól függetlenül minden, közúttal kombinált rövid távolságú tengeri szállítási művelet minősüljön multimodális szállításnak.*

### Módosítás 276 Philippe De Backer

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 10 pont**  
96/53/EK irányelv  
11 cikk – 1 bekezdés – 2 rész

#### *A Bizottság által javasolt szöveg*

E cikk és az I. melléklet 2.2.2. c) pontja alkalmazásában az intermodális szállítás fogalma úgy értendő, hogy az **legalább** egy vasúti szállítási, folyami szállítási vagy tengeri szállítási műveletet magában foglal. Az intermodális szállítás első és/vagy utolsó szakaszának közúti szállítás formájában kell megvalósulnia. **E közúti szállítási szakaszoknak külön-külön tekintve 300 km-nél kisebb távolságú szállítást kell jelenteniük az Európai Unió területén belül, kivéve abban az esetben, ha a legközelebbi olyan terminálok, amelyeken menetrend szerinti szolgáltatás vehető igénybe, ennél távolabb fekszenek.** A szállítás az első, illetve az utolsó közúti

#### *Módosítás*

E cikk és az I. melléklet 2.2.2. c) pontja alkalmazásában az intermodális szállítás fogalma úgy értendő, hogy az egy vasúti szállítási, folyami szállítási vagy tengeri szállítási műveletet magában foglal. Az intermodális szállítás első és/vagy utolsó szakaszának közúti szállítás formájában kell megvalósulnia. A szállítás az első, illetve az utolsó közúti szállítási szakasz hosszától függetlenül intermodális szállításnak minősül akkor is, ha Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletet foglal magában.”

szállítási szakasz hosszától függetlenül intermodális szállításnak minősül akkor is, ha Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletet foglal magában. ***Az Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletet magában foglaló szállítás esetében úgy kell tekinteni, hogy az első szakasz az áru berakodásának helyétől a legközelebbi megfelelő tengeri kikötőig tart, az utolsó szakasz pedig a legközelebbi megfelelő tengeri kikötő és az áru kirakodásának helye között valósul meg.***

Or. en

#### *Indokolás*

*A 300 km-es határ meglehetősen önkényesnek tűnik. A legfeljebb 300 km-es közúti szakasz előírásával számos meglévő intermodális művelet és előny ellehetetlenülne. A „legközelebbi megfelelő tengeri kikötő” igen tág fogalom. A kikötő kiválasztása különböző tényezőktől függ, ezért eseti alapon kell történnie.*

#### **Módosítás 277**

**Phil Bennion**

#### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 10 pont**

96/53/EK irányelv

11 cikk – 1 bekezdés – 2 rész

#### *A Bizottság által javasolt szöveg*

E cikk és az I. melléklet 2.2.2. c) pontja alkalmazásában az intermodális szállítás fogalma úgy értendő, hogy az legalább egy vasúti szállítási, folyami szállítási vagy tengeri szállítási műveletet magában foglal. Az intermodális szállítás első és/vagy utolsó szakaszának közúti szállítás formájában kell megvalósulnia. E közúti szállítási szakaszoknak külön-külön tekintve 300 km-nél kisebb távolságú szállítást kell jelenteniük az Európai Unió területén belül, kivéve abban az esetben, ha a legközelebbi olyan terminálok,

#### *Módosítás*

E cikk és az I. melléklet 2.2.2. c) pontja alkalmazásában az intermodális szállítás fogalma úgy értendő, hogy az legalább egy vasúti szállítási, folyami szállítási vagy tengeri szállítási műveletet magában foglal. Az intermodális szállítás első és/vagy utolsó szakaszának közúti szállítás formájában kell megvalósulnia. E közúti szállítási szakaszoknak külön-külön tekintve 300 km-nél kisebb távolságú szállítást kell jelenteniük az Európai Unió területén belül, kivéve abban az esetben, ha a legközelebbi olyan terminálok,

amelyeken menetrend szerinti szolgáltatás vehető igénybe, ennél távolabb fekszenek. A szállítás az első, illetve az utolsó közúti szállítási szakasz hosszától függetlenül intermodális szállításnak minősül akkor is, ha Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletet foglal magában. Az Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletet magában foglaló szállítás esetében úgy kell tekinteni, hogy az első szakasz az áru berakodásának helyétől a legközelebbi megfelelő tengeri kikötőig tart, az utolsó szakasz pedig a legközelebbi megfelelő tengeri kikötő és az áru kirakodásának helye között valósul meg.”

amelyeken menetrend szerinti szolgáltatás vehető igénybe, ennél távolabb fekszenek. ***A tagállamok közötti egyenlő versenyfeltételek biztosítása érdekében a*** szállítás az első, illetve az utolsó közúti szállítási szakasz hosszától függetlenül intermodális szállításnak minősül akkor is, ha Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletet foglal magában. Az Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletet magában foglaló szállítás esetében úgy kell tekinteni, hogy az első szakasz az áru berakodásának helyétől a legközelebbi megfelelő tengeri kikötőig tart, az utolsó szakasz pedig a legközelebbi megfelelő tengeri kikötő és az áru kirakodásának helye között valósul meg.”

Or. en

## **Módosítás 278** **Georgios Koumoutsakos**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 10 pont**  
96/53/EK irányelv  
11 cikk – 1 bekezdés – 2 rész

### *A Bizottság által javasolt szöveg*

E cikk és az I. melléklet 2.2.2. c) pontja alkalmazásában az intermodális szállítás fogalma úgy értendő, hogy az legalább egy vasúti szállítási, folyami szállítási vagy tengeri szállítási műveletet magában foglal. Az intermodális szállítás első és/vagy utolsó szakaszának közúti szállítás formájában kell megvalósulnia. ***E közúti szállítási szakaszoknak külön-külön tekintve 300 km-nél kisebb távolságú szállítást kell jelenteniük az Európai Unió területén belül, kivéve abban az esetben, ha a legközelebbi olyan terminálok, amelyek menetrend szerinti szolgáltatás vehető igénybe, ennél távolabb fekszenek.***

### *Módosítás*

E cikk és az I. melléklet 2.2.2. c) pontja alkalmazásában az intermodális szállítás fogalma úgy értendő, hogy az legalább egy vasúti szállítási, folyami szállítási vagy tengeri szállítási műveletet magában foglal. Az intermodális szállítás első és/vagy utolsó szakaszának közúti szállítás formájában kell megvalósulnia. A szállítás ***akkor is*** intermodális szállításnak minősül, ha rövid távolságú tengeri szállítási műveletet foglal magában.”

A szállítás *az első, illetve az utolsó közötti szállítási szakasz hosszától függetlenül* intermodális szállításnak minősül *akkor is*, ha *Európán belüli* rövid távolságú tengeri szállítási műveletet foglal magában. *Az Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletet magában foglaló szállítás esetében úgy kell tekinteni, hogy az első szakasz az áru berakodásának helyétől a legközelebbi megfelelő tengeri kikötőig tart, az utolsó szakasz pedig a legközelebbi megfelelő tengeri kikötő és az áru kirakodásának helye között valósul meg.*”

Or. en

**Módosítás 279**  
**Jacqueline Foster**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**11. [...]**

**törölve**

Or. en

*Indokolás*

*Nincs rá bizonyíték a hatásvizsgálatban, hogy a rendelkezés végrehajtásának költségét az elérendő előnyök indokolnák, és mindez jelentős költségekkel járhatna.*

**Módosítás 280**  
**Peter van Dalen**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont**  
96/53/EK irányelv  
12 cikk – 1 bekezdés



*A Bizottság által javasolt szöveg*

Annak érdekében, hogy biztosítsák az e rendeletben foglalt kötelezettségek tiszteletben tartását, a tagállamok kialakítják a forgalomban részt vevő járművek és jármű-kombinációk előzetes szűrésének és célzott ellenőrzésének rendszerét.

*Módosítás*

Annak érdekében, hogy biztosítsák az e rendeletben foglalt kötelezettségek tiszteletben tartását, a tagállamok kialakítják a forgalomban részt vevő járművek és jármű-kombinációk előzetes szűrésének és célzott ellenőrzésének rendszerét, **ami során nem tesznek különbséget a járművezető vagy a szállítási vállalkozó nemzetisége alapján.**

Or. nl

**Módosítás 281**

**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont**

96/53/EK irányelv

12 cikk – 1 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Annak érdekében, hogy biztosítsák az e rendeletben foglalt kötelezettségek tiszteletben tartását, a tagállamok kialakítják a forgalomban részt vevő járművek és jármű-kombinációk előzetes szűrésének és célzott ellenőrzésének rendszerét.

*Módosítás*

Annak érdekében, hogy biztosítsák az e rendeletben foglalt kötelezettségek tiszteletben tartását, a tagállamok kialakítják a forgalomban részt vevő járművek és jármű-kombinációk előzetes szűrésének, célzott **és általános** ellenőrzésének rendszerét.

Or. en

**Módosítás 282**

**Phil Bennion**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont**

96/53/EK irányelv

12 cikk – 1 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Annak érdekében, hogy biztosítsák az e rendeletben foglalt kötelezettségek tiszteletben tartását, a tagállamok kialakítják a forgalomban részt vevő járművek és jármű-kombinációk előzetes szűrésének és célzott ellenőrzésének rendszerét.

*Módosítás*

Annak érdekében, hogy biztosítsák az e rendeletben foglalt kötelezettségek, **különösen a 4a. (új) cikkben megállapított követelmények** tiszteletben tartását, a tagállamok kialakítják a forgalomban részt vevő járművek és jármű-kombinációk előzetes szűrésének és célzott ellenőrzésének **kockázatértékelő** rendszerét.

Or. en

**Módosítás 283**

**Patricia van der Kammen**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont**

96/53/EK irányelv

12 cikk – 1 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Annak érdekében, hogy biztosítsák az e rendeletben foglalt kötelezettségek tiszteletben tartását, a tagállamok **kialakítják** a forgalomban részt vevő járművek és jármű-kombinációk előzetes szűrésének és célzott ellenőrzésének rendszerét.

*Módosítás*

Annak érdekében, hogy biztosítsák az e rendeletben foglalt kötelezettségek tiszteletben tartását, a tagállamok **kialakíthatják** a forgalomban részt vevő járművek és jármű-kombinációk előzetes szűrésének és célzott ellenőrzésének rendszerét.

Or. nl

**Módosítás 284**

**Peter van Dalen**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont**

96/53/EK irányelv

12 cikk – 1 a bekezdés (új)

**(1a) A Bizottság tagállami kérésre megvizsgálja, hogy a tagállamok teljesítik-e az (1) bekezdésben rögzített megkülönböztetésmentességre vonatkozó kötelezettséget. Amennyiben a vizsgálat alapján kiderül, hogy egy tagállam nem teljesíti e kötelezettségét, a Bizottság megteszi a szükséges intézkedéseket az adott tagállamra vonatkozóan.**

Or. nl

### Módosítás 285

Patricia van der Kammen

#### Irányelvre irányuló javaslat

**1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont**

96/53/EK irányelv

12 cikk – 2 bekezdés

***Az ezen irányelv hatálybalépését követő két év elteltével a tagállamok tömegméréseket hajtanak végre a forgalomban részt vevő járműveken és jármű-kombinációkon. Ezeket az előzetes szűréseket azon járművek kiszűrésére kell felhasználni, amelyekről vélelmezhető, hogy nem teljesítik az előírásokat, és ennél fogva kézi ellenőrzést indokolnak. A szóban forgó ellenőrzéseket az infrastruktúrára szerelt automatikus rendszerek vagy a (6) bekezdésnek megfelelően a járművek fedélzetére felszerelt rendszerek segítségével kell végrehajtani. Az automatikus rendszereknek lehetővé kell tenniük a megengedett legnagyobb tömegek be nem tartása szempontjából gyanús járművek beazonosítását. Mivel ezek az automatikus rendszerek csupán az előzetes szűrések céljára kerülnek felhasználásra, a***

***törölve***

*szabálysértés tényének megállapítására nem, a tagállamok általi tanúsításuk nem kötelező.*

Or. nl

**Módosítás 286**  
**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont**  
96/53/EK irányelv  
12 cikk – 2 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Az ezen irányelv hatálybalépését követő két év elteltével a tagállamok tömegméréseket hajtanak végre a forgalomban részt vevő járműveken és jármű-kombinációkon. Ezeket az előzetes szűréseket azon járművek kiszűrésére kell felhasználni, amelyekről vélelmezhető, hogy nem teljesítik az előírásokat, és ennél fogva kézi ellenőrzést indokolnak. A szóban forgó ellenőrzéseket az infrastruktúrára szerelt automatikus rendszerek vagy a (6) bekezdésnek megfelelően a járművek fedélzetére felszerelt rendszerek segítségével kell végrehajtani. Az automatikus rendszereknek lehetővé kell tenniük a megengedett legnagyobb tömegek be nem tartása szempontjából gyanús járművek beazonosítását. ***Mivel ezek az automatikus rendszerek csupán az előzetes szűrések céljára kerülnek felhasználásra, a szabálysértés tényének megállapítására nem, a tagállamok általi tanúsításuk nem kötelező.***

*Módosítás*

Az ezen irányelv hatálybalépését követő két év elteltével a tagállamok tömegméréseket hajtanak végre a forgalomban részt vevő járműveken és jármű-kombinációkon. Ezeket az előzetes szűréseket azon járművek kiszűrésére kell felhasználni, amelyekről vélelmezhető, hogy nem teljesítik az előírásokat, és ennél fogva kézi ellenőrzést indokolnak. A szóban forgó ellenőrzéseket az infrastruktúrára szerelt automatikus rendszerek vagy a (6) bekezdésnek megfelelően a járművek fedélzetére felszerelt rendszerek segítségével kell végrehajtani. Az automatikus rendszereknek lehetővé kell tenniük a megengedett legnagyobb tömegek be nem tartása szempontjából gyanús járművek beazonosítását. ***Amennyiben az előzetes szűrésekre szolgáló rendszerek megszerzik a megfelelő bizonyítványokat, felhasználhatók az általuk feltárt szabálysértések automatikus szankcionálására.***

Or. pl

*Indokolás*

*Nem tűnik indokoltnak az automatikus rendszerek alkalmazhatóságának korlátozása csak az*

*előzetes szűrésre olyan helyzetben, amelyben feltételezve a telepített és bizonylattal rendelkező mérlegek meglétét, ugyanezen rendszerek felhasználhatók az általuk feltárt szabálysértések automatikus szankcionálására is.*

**Módosítás 287**  
**Anne E. Jensen**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont**  
96/53/EK irányelv  
12 cikk – 2 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Az ezen irányelv hatálybalépését követő két év elteltével a tagállamok tömegméréseket hajtanak végre a forgalomban részt vevő járműveken és jármű-kombinációkon. Ezeket az előzetes szűréseket azon járművek kiszűrésére kell felhasználni, amelyekről vélelmezhető, hogy nem teljesítik az előírásokat, és ennél fogva kézi ellenőrzést indokolnak. A szóban forgó ellenőrzéseket az infrastruktúrára szerelt automatikus rendszerek **vagy** a (6) bekezdésnek megfelelően a járművek fedélzetére felszerelt **rendszerek segítségével kell végrehajtani**. Az automatikus rendszereknek lehetővé kell tenniük a megengedett legnagyobb tömegek be nem tartása szempontjából gyanús járművek beazonosítását. Mivel ezek az automatikus rendszerek csupán az előzetes szűrés céljára kerülnek felhasználásra, a szabálysértés tényének megállapítására nem, a tagállamok általi tanúsításuk nem kötelező.

*Módosítás*

Az ezen irányelv hatálybalépését követő két év elteltével a tagállamok tömegméréseket hajtanak végre a forgalomban részt vevő járműveken és jármű-kombinációkon. Ezeket az előzetes szűréseket azon járművek kiszűrésére kell felhasználni, amelyekről vélelmezhető, hogy nem teljesítik az előírásokat, és ennél fogva kézi ellenőrzést indokolnak. A szóban forgó ellenőrzéseket **elsősorban** az infrastruktúrára szerelt automatikus rendszerek **segítségével kell végrehajtani, ami adott esetben kiegészül** a (6) bekezdésnek megfelelően a járművek fedélzetére felszerelt **rendszerekkel**. Az automatikus rendszereknek lehetővé kell tenniük a megengedett legnagyobb tömegek be nem tartása szempontjából gyanús járművek beazonosítását. Mivel ezek az automatikus rendszerek csupán az előzetes szűrés céljára kerülnek felhasználásra, a szabálysértés tényének megállapítására nem, a tagállamok általi tanúsításuk nem kötelező.

Or. en

*Indokolás*

*A lehető legnagyobb pontosság biztosítása és az eredmények meghamisításának elkerülése érdekében az előzetes szűrést elsősorban az illetékes hatóság által kezelt felszereléssel kell elvégezni.*

## Módosítás 288

Saïd El Khadraoui, Brian Simpson

### Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont

96/53/EK irányelv

12 cikk – 2 bekezdés

#### *A Bizottság által javasolt szöveg*

Az ezen irányelv hatálybalépését követő két év elteltével a tagállamok tömegméréseket hajtanak végre a forgalomban részt vevő járműveken és jármű-kombinációkon. Ezeket az előzetes szűréseket azon járművek kiszűrésére kell felhasználni, amelyekről vélelmezhető, hogy nem teljesítik az előírásokat, és ennél fogva kézi ellenőrzést indokolnak. A szóban forgó ellenőrzéseket az infrastruktúrára szerelt automatikus rendszerek vagy a (6) bekezdésnek megfelelően a járművek fedélzetére felszerelt rendszerek segítségével kell végrehajtani. Az automatikus rendszereknek lehetővé kell tenniük a megengedett legnagyobb tömegek be nem tartása szempontjából gyanús járművek beazonosítását. ***Mivel ezek az automatikus rendszerek csupán az előzetes szűrések céljára kerülnek felhasználásra, a szabálysértés tényének megállapítására nem, a tagállamok általi tanúsításuk nem kötelező.***

#### *Módosítás*

Az ezen irányelv hatálybalépését követő két év elteltével a tagállamok tömegméréseket hajtanak végre a forgalomban részt vevő járműveken és jármű-kombinációkon. Ezeket az előzetes szűréseket azon járművek kiszűrésére kell felhasználni, amelyekről vélelmezhető, hogy nem teljesítik az előírásokat, és ennél fogva kézi ellenőrzést indokolnak. A szóban forgó ellenőrzéseket az infrastruktúrára szerelt automatikus rendszerek vagy a (6) bekezdésnek megfelelően a járművek fedélzetére felszerelt rendszerek segítségével kell végrehajtani. Az automatikus rendszereknek lehetővé kell tenniük a megengedett legnagyobb tömegek be nem tartása szempontjából gyanús járművek beazonosítását.

***A Bizottság közös eljárásokat és előírásokat terjeszt elő annak érdekében, hogy a fedélzeti tömegmérő rendszert megbízható eszközzé tegye, amely alkalmas ezen irányelv rendelkezéseinek végrehajtására. A Bizottság emellett azt is értékeli, hogy a digitális tachográfal összekapcsolt tömegmérő a közúti szállítással kapcsolatos más jogszabályok érvényesítésére is alkalmazható-e. A Bizottság adott esetben előterjeszti a***

*Indokolás*

*A túlterhelés jelentős probléma a közúti szállítási ágazatban, emellett káros hatást gyakorol a közútbiztonságra, az infrastruktúrára, a környezetre és a versenyre. A túlterheléssel kapcsolatos jogsértések eredményes kezeléséhez a fedélzeti tömegmérő rendszer végrehajtási eszközként lenne használható. Szem előtt tartva az ágazatban mutatkozó technológiai fejlődést, a digitális tachográf és a fedélzeti tömegmérő rendszer összekötése a közeljövőben elérhetőnek tűnik.*

**Módosítás 289**  
**Peter van Dalen**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont**  
96/53/EK irányelv  
12 cikk – 2 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Az ezen irányelv hatálybalépését követő két év elteltével a tagállamok tömegméréseket hajtanak végre a forgalomban részt vevő járműveken és jármű-kombinációkon. Ezeket az előzetes szűréseket azon járművek kiszűrésére kell felhasználni, amelyekről vélelmezhető, hogy nem teljesítik az előírásokat, és ennél fogva kézi ellenőrzést indokolnak. A szóban forgó **ellenőrzéseket** az infrastruktúrára szerelt automatikus rendszerek **vagy a (6) bekezdésnek megfelelően a járművek fedélzetére felszerelt rendszerek** segítségével **kell végrehajtani**. Az automatikus rendszereknek lehetővé kell tenniük a megengedett legnagyobb tömegek be nem tartása szempontjából gyanús járművek beazonosítását. Mivel ezek az automatikus rendszerek csupán az előzetes szűrések céljára kerülnek felhasználásra, a szabálysértés tényének megállapítására nem, a tagállamok általi tanúsításuk nem

*Módosítás*

Az ezen irányelv hatálybalépését követő két év elteltével a tagállamok tömegméréseket hajtanak végre a forgalomban részt vevő járműveken és jármű-kombinációkon. Ezeket az előzetes szűréseket azon járművek kiszűrésére kell felhasználni, amelyekről vélelmezhető, hogy nem teljesítik az előírásokat, és ennél fogva kézi ellenőrzést indokolnak. A szóban forgó **ellenőrzések** az infrastruktúrára szerelt automatikus rendszerek segítségével **történnek**. Az automatikus rendszereknek lehetővé kell tenniük a megengedett legnagyobb tömegek be nem tartása szempontjából gyanús járművek beazonosítását. Mivel ezek az automatikus rendszerek csupán az előzetes szűrések céljára kerülnek felhasználásra, a szabálysértés tényének megállapítására nem, a tagállamok általi tanúsításuk nem kötelező.

**Módosítás 290**  
**Phil Bennion**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont**  
96/53/EK irányelv  
12 cikk – 2 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Az ezen irányelv hatálybalépését követő két év elteltével a tagállamok tömegméréseket hajtanak végre a forgalomban részt vevő járműveken és jármű-kombinációkon. Ezeket **az** előzetes szűréseket azon járművek kiszűrésére kell felhasználni, amelyekről vélelmezhető, hogy nem teljesítik az előírásokat, és ennél fogva kézi ellenőrzést indokolnak. A szóban forgó ellenőrzéseket az infrastruktúrára szerelt automatikus rendszerek vagy a (6) bekezdésnek megfelelően a járművek fedélzetére felszerelt rendszerek segítségével kell végrehajtani. Az automatikus rendszereknek lehetővé kell tenniük a megengedett legnagyobb tömegek be nem tartása szempontjából gyanús járművek beazonosítását. Mivel ezek az automatikus rendszerek csupán az előzetes szűrések céljára kerülnek felhasználásra, a szabálysértés tényének megállapítására nem, a tagállamok általi tanúsításuk nem kötelező.

*Módosítás*

Az ezen irányelv hatálybalépését követő két év elteltével a tagállamok tömegméréseket hajtanak végre a forgalomban részt vevő járműveken és jármű-kombinációkon. Ezeket **a kockázatértékelésen alapuló** előzetes szűréseket **az ellenőrzések hatékonyságának növelésére és** azon járművek kiszűrésére kell felhasználni, amelyekről vélelmezhető, hogy nem teljesítik az előírásokat, és ennél fogva kézi ellenőrzést indokolnak. A szóban forgó ellenőrzéseket az infrastruktúrára szerelt automatikus rendszerek, **köztük a mozgó súly mérésére alkalmas technológiával kombinált automatikus rendszámfelismerő rendszer** vagy a (6) bekezdésnek megfelelően a járművek fedélzetére felszerelt rendszerek segítségével kell végrehajtani. Az automatikus rendszereknek lehetővé kell tenniük a megengedett legnagyobb tömegek be nem tartása szempontjából gyanús járművek beazonosítását. Mivel ezek az automatikus rendszerek csupán az előzetes szűrések céljára kerülnek felhasználásra, a szabálysértés tényének megállapítására nem, a tagállamok általi tanúsításuk nem kötelező.



**Módosítás 291**  
**Artur Zasada**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont**  
96/53/EK irányelv  
12 cikk – 2 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Az ezen irányelv hatálybalépését követő két év elteltével a tagállamok tömegméréseket hajtanak végre a forgalomban részt vevő járműveken és jármű-kombinációkon. Ezeket az előzetes szűréseket azon járművek kiszűrésére kell felhasználni, amelyekről vélelmezhető, hogy nem teljesítik az előírásokat, és ennél fogva kézi ellenőrzést indokolnak. A szóban forgó ellenőrzéseket az infrastruktúrára szerelt automatikus rendszerek vagy a (6) bekezdésnek megfelelően a járművek fedélzetére felszerelt rendszerek segítségével kell végrehajtani. Az automatikus rendszereknek lehetővé kell tenniük a megengedett legnagyobb tömegek be nem tartása szempontjából gyanús járművek beazonosítását. ***Mivel ezek az automatikus rendszerek csupán az előzetes szűrések céljára kerülnek felhasználásra, a szabálysértés tényének megállapítására nem, a tagállamok általi tanúsításuk nem kötelező.***

*Módosítás*

Az ezen irányelv hatálybalépését követő két év elteltével a tagállamok tömegméréseket hajtanak végre a forgalomban részt vevő járműveken és jármű-kombinációkon. Ezeket az előzetes szűréseket azon járművek kiszűrésére kell felhasználni, amelyekről vélelmezhető, hogy nem teljesítik az előírásokat, és ennél fogva kézi ellenőrzést indokolnak. A szóban forgó ellenőrzéseket az infrastruktúrára szerelt automatikus rendszerek vagy a (6) bekezdésnek megfelelően a járművek fedélzetére felszerelt rendszerek segítségével kell végrehajtani. Az automatikus rendszereknek lehetővé kell tenniük a megengedett legnagyobb tömegek be nem tartása szempontjából gyanús járművek beazonosítását.

Or. pl

**Módosítás 292**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont**  
96/53/EK irányelv  
12 cikk – 2 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Az ezen irányelv hatálybalépését követő két év elteltével a tagállamok tömegméréseket hajtanak végre a forgalomban részt vevő járműveken és jármű-kombinációkon. Ezeket az előzetes szűréseket azon járművek kiszűrésére kell felhasználni, amelyekről vélelmezhető, hogy nem teljesítik az előírásokat, és ennél fogva kézi ellenőrzést indokolnak. A szóban forgó ellenőrzéseket az infrastruktúrára szerelt automatikus rendszerek vagy a (6) bekezdésnek megfelelően a járművek fedélzetére felszerelt rendszerek segítségével kell végrehajtani. Az automatikus rendszereknek lehetővé kell tenniük a megengedett legnagyobb tömegek be nem tartása szempontjából gyanús járművek beazonosítását. ***Mivel ezek az automatikus rendszerek csupán az előzetes szűrések céljára kerülnek felhasználásra, a szabálysértés tényének megállapítására nem, a tagállamok általi tanúsításuk nem kötelező.***

*Módosítás*

Az ezen irányelv hatálybalépését követő két év elteltével a tagállamok tömegméréseket hajtanak végre a forgalomban részt vevő járműveken és jármű-kombinációkon. Ezeket az előzetes szűréseket azon járművek kiszűrésére kell felhasználni, amelyekről vélelmezhető, hogy nem teljesítik az előírásokat, és ennél fogva kézi ellenőrzést indokolnak. A szóban forgó ellenőrzéseket az infrastruktúrára szerelt automatikus rendszerek vagy a ***2014/.../EU rendeletnek (a közúti járművekben alkalmazott menetíró készülékekről szóló rendelet)*** és a (6) bekezdésnek megfelelően a járművek fedélzetére felszerelt rendszerek, ***például intelligens menetíró készülékek*** segítségével kell végrehajtani. Az automatikus rendszereknek lehetővé kell tenniük a megengedett legnagyobb tömegek be nem tartása szempontjából gyanús járművek beazonosítását.

Or. ro

**Módosítás 293**

**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont**

96/53/EK irányelv

12 cikk – 3 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

A tagállamok az ***előzetes szűréseket úgy végzik, hogy éves átlagban legalább 2000 jármű-kilométerenként egy mérlegelésre sor kerüljön.***

*Módosítás*

A tagállamok ***figyelembe véve a rendelkezésükre álló eszközöket és erőforrásokat, az adott naptári évben megfelelő számú mérlegelést végeznek el.***

Or. pl

## Indokolás

*Nem úgy tűnik, hogy az előzetes mérések keretein belül elvégzendő, átlagban legalább 2000 jármű-kilométerenkénti egy mérés, ami az Európai Bizottság által ismertetett adatok szerint lehetővé tenné minden jármű átlagos statisztika szerinti háromnaponkénti mérését, arányos megoldást jelentene az elvárt eredmények szempontjából.*

### **Módosítás 294** **Anne E. Jensen**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont**  
96/53/EK irányelv  
12 cikk – 3 bekezdés

#### *A Bizottság által javasolt szöveg*

A tagállamok *az* előzetes szűréseket **úgy végzik, hogy éves átlagban legalább 2000 jármű-kilométerenként egy mérlegelésre sor kerüljön.**

#### *Módosítás*

A tagállamok előzetes szűréseket **végeznek, a szűrések számának arányban kell állnia a területükön nyilvántartásba vett és/vagy üzemben lévő szóban forgó gépjárművek összesített számával.**

Or. en

## Indokolás

*Tagállami hatáskörben kell hagyni annak eldöntését, hány gépjármű előzetes szűrését kell elvégezni; a tagállamok a területükön nyilvántartásba vett és/vagy üzemben lévő szóban forgó gépjárművek számának figyelembevételével meghatározzák az előzetes szűrések számát.*

### **Módosítás 295** **Markus Ferber**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont**  
96/53/EK irányelv  
12 cikk – 3 bekezdés

#### *A Bizottság által javasolt szöveg*

A tagállamok az előzetes szűréseket úgy végzik, hogy éves átlagban legalább **2000 jármű-kilométerenként egy mérlegelésre**

#### *Módosítás*

A tagállamok az előzetes szűréseket úgy végzik, hogy éves átlagban legalább **a területükön a 2. cikkben említett járművek által nyújtott szállítási szolgáltatások**

sor kerüljön.

*(tonna- vagy személykilométer) [%-ának ellenőrzésére sor kerüljön. A külföldi járműveket forgalmi részarányuknak megfelelően kell figyelembe venni az ellenőrzési kvótában.*

Or. de

#### *Indokolás*

*Az előzetes szűrésnek a közlekedésre való alkalmasság módosított ellenőrzési gyakoriságához kell igazodnia.*

### **Módosítás 296**

**Patricia van der Kammen**

#### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont**

96/53/EK irányelv

12 cikk – 3 bekezdés

#### *A Bizottság által javasolt szöveg*

A tagállamok *az előzetes szűréseket úgy végzik, hogy* éves átlagban legalább 2000 *jármű-kilométerenként* egy *mérlegelésre sor kerüljön.*

#### *Módosítás*

A tagállamok *feladata a végrehajtandó ellenőrzések számának meghatározása. A megfelelő számú méréshez hasznos indikátorként szolgálhat* éves átlagban *a* legalább 2000 *jármű-kilométerenkénti* egy *mérlegelés.*

Or. nl

### **Módosítás 297**

**Artur Zasada**

#### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont**

96/53/EK irányelv

12 cikk – 3 bekezdés

#### *A Bizottság által javasolt szöveg*

A tagállamok az előzetes szűréseket úgy végzik, hogy éves átlagban legalább **2000**

#### *Módosítás*

A tagállamok az előzetes szűréseket úgy végzik, hogy éves átlagban legalább **4000**

jármű-kilométerenként egy mérlegelésre sor kerüljön.

jármű-kilométerenként egy mérlegelésre sor kerüljön.

Or. pl

## **Módosítás 298**

**Phil Bennion**

### **Írányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont**

96/53/EK irányelv

12 cikk – 4 bekezdés

#### *A Bizottság által javasolt szöveg*

Annak érdekében, hogy ezek az ellenőrzések az Unió szintjén minél hatékonyabban és minél egyszerűbben legyenek végrehajthatók, a tagállamok gondoskodnak arról, hogy az illetékes hatóságok – a többi tagállammal való információcserével megbízott kapcsolattartón keresztül – a szükséges információkat kicseréljék egymással. A szükséges információk magukban foglalják különösen a szabályszegő azonosítását lehetővé tévő adatokat, az elkövetett szabályszegés és az alkalmazott szankció leírását, valamint az érintett vállalkozás jó hírnevére vonatkozó információkat. A kapcsolattartót az 1071/2009/EK rendelet 18. cikke (1) bekezdésének megfelelően kell kijelölni.

#### *Módosítás*

Annak érdekében, hogy ezek az ellenőrzések az Unió szintjén minél hatékonyabban és minél egyszerűbben legyenek végrehajthatók, a tagállamok gondoskodnak arról, hogy az illetékes hatóságok – a többi tagállammal való információcserével megbízott kapcsolattartón keresztül – a szükséges információkat **egyetlen kapcsolattartón keresztül** kicseréljék egymással. A szükséges információk magukban foglalják különösen a szabályszegő azonosítását lehetővé tévő adatokat, az elkövetett szabályszegés és az alkalmazott szankció leírását, valamint az érintett vállalkozás jó hírnevére vonatkozó információkat. A kapcsolattartót az 1071/2009/EK rendelet 18. cikke (1) bekezdésének megfelelően kell kijelölni.

Or. en

## **Módosítás 299**

**Patricia van der Kammen**

### **Írányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont**

96/53/EK irányelv

12 cikk – 5 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***A (2) bekezdés alapján végrehajtott előzetes szűrések alapján a megengedett legnagyobb tömegek be nem tartása szempontjából gyanúsnak tekinthető járművekkel szemben a következő intézkedések közül legalább egyet alkalmazni kell:***

***törölve***

***i. a járművet fel kell tartóztatni, majd jóváhagyott műszerrel ellenőrzésnek kell alávetni,***

***ii. a fuvarozó vállalkozásnak tájékoztatást kell küldeni a jármű tömegével kapcsolatban felmerült gyanúról,***

***iii. a fuvarozó vállalkozásnál helyszíni ellenőrzést kell tartani különösen abban az esetben, ha a ii. alpontként jelölt francia bekezdés szerinti tájékoztatást követően ismételten gyanú merül fel vele szemben.***

Or. nl

*Indokolás*

*A tagállamok szabadon dönthetnek a végrehajtás és a szankciók részleteiről.*

**Módosítás 300**  
**Markus Ferber**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont**  
96/53/EK irányelv  
12 cikk – 5 bekezdés – i pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

a járművet fel kell tartóztatni, majd jóváhagyott műszerrel ellenőrzésnek kell alávetni,

a járművet fel kell tartóztatni, majd jóváhagyott műszerrel **manuális** ellenőrzésnek kell alávetni,

Or. de

**Módosítás 301**  
**Anne E. Jensen**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont**  
96/53/EK irányelv  
12 cikk – 5 bekezdés – i pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

a járművet fel kell tartóztatni, majd jóváhagyott műszerrel ellenőrzésnek kell alávetni,

*Módosítás*

a járművet fel kell tartóztatni, majd jóváhagyott műszerrel ellenőrzésnek kell alávetni, **és szükség esetén szankciót kell vele szemben kiszabni,**

Or. en

*Indokolás*

*Az ellenőrzés és a szankció kiszabása soha nem lehet automatikus, a hatóságok és a járművezető/fuvarozó között a kommunikáció lehetőségét biztosítani kell. Ezért meg van határozva, mikor lehet szankciót kiszabni, és az értesítés mikor szolgálhat csupán tájékoztatásul. Ezenkívül, ami a közúton a túlsúlyt illeti, nincs szükség a telephelyen végzett ellenőrzésre.*

**Módosítás 302**  
**Oldřich Vlasák**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont**  
96/53/EK irányelv  
12 cikk – 5 bekezdés – ii pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

**a fuvarozó vállalkozásnak tájékoztatást kell küldeni a jármű tömegével kapcsolatban felmerült gyanúról,**

*Módosítás*

**törölve**

Or. cs

*Indokolás*

*E rendelkezés alaptalannak tűnik. Egy pusztá feltételezés, amelyet nem támaszt alá országúti*

*műszaki ellenőrzés, nem bizonyulhat elegendőnek ahhoz, hogy a fuvarozó vállalkozással szemben bármilyen további lépéseket hozzanak.*

### **Módosítás 303**

**Anne E. Jensen**

#### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont**

96/53/EK irányelv

12 cikk – 5 bekezdés – ii pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

a fuvarozó vállalkozásnak **tájékoztatást** kell küldeni a jármű tömegével kapcsolatban felmerült gyanúról,

*Módosítás*

a fuvarozó vállalkozásnak – **kizárólag tájékoztatási célból – értesítést** kell küldeni a jármű tömegével kapcsolatban felmerült gyanúról,

Or. en

#### *Indokolás*

*Az ellenőrzés és a szankció kiszabása soha nem lehet automatikus, a hatóságok és a járművezető/fuvarozó között a kommunikáció lehetőségét biztosítani kell. Ezért meg van határozva, mikor lehet szankciót kiszabni, és az értesítés mikor szolgálhat csupán tájékoztatásul. Ezenkívül, ami a közúton a túlsúlyt illeti, nincs szükség a telephelyen végzett ellenőrzésre.*

### **Módosítás 304**

**Oldřich Vlasák**

#### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont**

96/53/EK irányelv

12 cikk – 5 bekezdés – iii pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

**a fuvarozó vállalkozásnál helyszíni ellenőrzést kell tartani különösen abban az esetben, ha a ii. alpontként jelölt francia bekezdés szerinti tájékoztatást követően ismételt gyanú merül fel vele szemben.**

*Módosítás*

**törölve**



*Indokolás*

*E rendelkezés alaptalannak tűnik. Egy pusztá feltételezés, amelyet nem támaszt alá országúti műszaki ellenőrzés, nem bizonyulhat elegendőnek ahhoz, hogy a fuvarozó vállalkozással szemben bármilyen további lépéseket hozzanak.*

**Módosítás 305**  
**Anne E. Jensen**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont**  
 96/53/EK irányelv  
 12 cikk – 5 bekezdés – iii pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*a fuvarozó vállalkozásnál helyszíni ellenőrzést kell tartani különösen abban az esetben, ha a ii. alpontként jelölt francia bekezdés szerinti tájékoztatást követően ismételten gyanú merül fel vele szemben.*

*törölve*

*Indokolás*

*Az ellenőrzés és a szankció kiszabása soha nem lehet automatikus, a hatóságok és a járművezető/fuvarozó között a kommunikáció lehetőségét biztosítani kell. Ezért meg van határozva, mikor lehet szankciót kiszabni, és az értesítés mikor szolgálhat csupán tájékoztatásul. Ezenkívül, ami a közúton a túlsúlyt illeti, nincs szükség a telephelyen végzett ellenőrzésre.*

**Módosítás 306**  
**Peter van Dalen**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont**  
 96/53/EK irányelv  
 12 cikk – 6 bekezdés

**Az (1) bekezdéssel összhangban a tagállamok ösztönzik a járművek és a jármű-kombinációk olyan fedélzeti tömegmérő eszközökkel történő felszerelését, amelyek az össztömeg és a tengelyterhelések mérésére egyaránt alkalmasak, és amelyek a tömegadatokat bármely pillanatban képesek a mozgó járműről a közút mentén ellenőrzéseket végző hivatalos személynek, illetőleg az áru fuvarozás szabályozásával kapcsolatban felelősséget viselő hivatalnak továbbítani. Az adatkommunikációt a CEN által a speciális célú, rövid hatótávolságú adatátvitel területén közzétett EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 és EN ISO 14906 szabványoknak megfelelő interfészekon keresztül kell lebonyolítani.**

**törölve**

---

<sup>13</sup> **Dedicated Short Range Communications (DSRC).**

Or. nl

## **Módosítás 307 Oldřich Vlasák**

### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont**

96/53/EK irányelv

12 cikk – 6 bekezdés

Az (1) bekezdéssel összhangban a tagállamok **ösztönzik** a járművek és a jármű-kombinációk olyan fedélzeti tömegmérő eszközökkel történő felszerelését, amelyek az össztömeg és a tengelyterhelések mérésére egyaránt alkalmasak, és amelyek a tömegadatokat

Az (1) bekezdéssel összhangban a tagállamok **ösztönözhetik** a járművek és a jármű-kombinációk olyan fedélzeti tömegmérő eszközökkel történő felszerelését, amelyek az össztömeg és a tengelyterhelések mérésére egyaránt alkalmasak, és amelyek a tömegadatokat

bármely pillanatban képesek a mozgó járműről a közút mentén ellenőrzéseket végző hivatalos személynek, illetőleg az árufuvarozás szabályozásával kapcsolatban felelősséget viselő hivatalnak továbbítani. Az adatkommunikációt a CEN által a speciális célú, rövid hatótávolságú adatátvitel<sup>13</sup> területén közzétett EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 és EN ISO 14906 szabványoknak megfelelő interfészekon keresztül kell lebonyolítani.

---

<sup>13</sup> Dedicated Short Range Communications (DSRC).

bármely pillanatban képesek a mozgó járműről a közút mentén ellenőrzéseket végző hivatalos személynek, illetőleg az árufuvarozás szabályozásával kapcsolatban felelősséget viselő hivatalnak továbbítani. Az adatkommunikációt a CEN által a speciális célú, rövid hatótávolságú adatátvitel<sup>13</sup> területén közzétett EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 és EN ISO 14906 szabványoknak megfelelő interfészekon keresztül kell lebonyolítani.

---

<sup>13</sup> Dedicated Short Range Communications (DSRC).

Or. cs

### *Indokolás*

*Amennyiben egy tagállam úgy dönt, hogy kizárólag az infrastruktúrán alapuló, előzetes szűrést választja, nincs szükség a járművekbe szerelt berendezésekre.*

### **Módosítás 308** **Jörg Leichtfried**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont**  
96/53/EK irányelv  
12 cikk – 6 bekezdés

#### *A Bizottság által javasolt szöveg*

Az (1) bekezdéssel összhangban ***a tagállamok ösztönzik a járművek és a jármű-kombinációk*** olyan fedélzeti tömegmérő ***eszközökkel történő felszerelését***, amelyek az össztömeg és a tengelyterhelések mérésére egyaránt alkalmasak, és amelyek a tömegadatokat bármely pillanatban képesek a mozgó járműről a közút mentén ellenőrzéseket végző hivatalos személynek, illetőleg az árufuvarozás szabályozásával kapcsolatban felelősséget viselő hivatalnak továbbítani. Az adatkommunikációt a CEN által a

#### *Módosítás*

Az (1) bekezdéssel összhangban ***az új N2 és N3 kategóriájú járműveket*** olyan fedélzeti tömegmérő ***rendszerrel kell felszerelni***, amelyek az össztömeg és a tengelyterhelések mérésére egyaránt alkalmasak, és amelyek a tömegadatokat bármely pillanatban képesek a mozgó járműről a közút mentén ellenőrzéseket végző hivatalos személynek, illetőleg az árufuvarozás szabályozásával kapcsolatban felelősséget viselő hivatalnak továbbítani. Az adatkommunikációt a CEN által a speciális célú, rövid hatótávolságú

speciális célú, rövid hatótávolságú adatátvitel<sup>13</sup> területén közzétett EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 és EN ISO 14906 szabványoknak megfelelő interfészekon keresztül kell lebonyolítani.

---

<sup>13</sup> Dedicated Short Range Communications (DSRC).

adatátvitel<sup>13</sup> területén közzétett EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 és EN ISO 14906 szabványoknak megfelelő interfészekon keresztül kell lebonyolítani. ***Az adatokat a járművezető számára is hozzáférhetővé kell tenni.***

---

<sup>13</sup> Dedicated Short Range Communications (DSRC).

Or. en

### *Indokolás*

*A jelentéstervezetben szereplő módosítás javítása. A „rendszerek” szó sokkal inkább technológiasegleges, mint az „eszközök”.*

## **Módosítás 309**

**Corien Wortmann-Kool**

### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont**

96/53/EK irányelv

12 cikk – 6 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

***Az (1) bekezdéssel összhangban a tagállamok ösztönzik a járművek és a jármű-kombinációk olyan fedélzeti tömegmérő eszközökkel történő felszerelését, amelyek az össztömeg és a tengelyterhelések mérésére egyaránt alkalmasak, és amelyek a tömegadatokat bármely pillanatban képesek a mozgó járműről a közút mentén ellenőrzéseket végző hivatalos személynek, illetőleg az áru fuvarozás szabályozásával kapcsolatban felelősséget viselő hivatalnak továbbítani. Az adatkommunikációt a CEN által a speciális célú, rövid hatótávolságú adatátvitel területén közzétett EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 és EN ISO 14906 szabványoknak megfelelő interfészekon keresztül kell lebonyolítani.***

*Módosítás*

***A Bizottság tovább vizsgálja a járművek és a jármű-kombinációk olyan fedélzeti tömegmérő eszközökkel történő lehetséges felszerelését, amelyek az össztömeg és a tengelyterhelések mérésére egyaránt alkalmasak, és amelyek a tömegadatokat bármely pillanatban képesek a mozgó járműről a közút mentén ellenőrzéseket végző hivatalos személynek, illetőleg az áru fuvarozás szabályozásával kapcsolatban felelősséget viselő hivatalnak továbbítani, és jelentést készít erről. A Bizottság jelentésében különösen a következő kérdésekre tér ki:***

- *A jogi és nem jogi szempontból való megfelelés megállapításának feltételei*
- *A fuvarozókra rótt adminisztratív terhek csökkentése*
- *A végrehajtási eljárások és a fedélzeti tömegmérő eszközök kölcsönös átjárhatóságának közelítése Ide tartoznak a fedélzeti tömegmérő eszközök teljes műszaki átjárhatóságát biztosító kiegészítő műszaki előírások annak biztosítása érdekében, hogy mindegyik tagállam hatóságai azonos módon legyenek képesek adatkommunikációt folytatni minden olyan járművel és járműkombinációval, amely a tagállamok valamelyikében van nyilvántartásba véve, és szükség szerint az így megkapott információkat kicserélhessék más tagállamok hatóságaival.*
- *A jogsértés feltételei üzemzavar esetén.*
- *Kölcsönösen átjárható eszközök biztosítása az ellenőrzést végző szervek számára, amelyek segítségével az eszköz által szolgáltatott információk leolvashatók és helyesen értelmezhetők.*
- *Az eszközök szigorú helyszíni tesztje.*  
*A bizottsági jelentéshez adott esetben a fedélzeti tömegmérő eszközök új nehézgépjárművekre történő telepítésére vonatkozó javaslatok is csatolhatók.*

---

<sup>13</sup> *Dedicated Short Range Communications (DSRC).*

Or. en

#### *Indokolás*

*A Bizottságnak először a fedélzeti tömegmérő rendszerek telepítésére vonatkozó feltételeket és eljárásokat kellene vizsgálnia, ha a technológia pontos és megbízható, és a tagállamok alkalmazzák, mivel ez többletterhet jelenthet a fuvarozók számára. Ha nem így tesz, ellenkező hatást ér el: késlelteti az előírásoknak megfelelő járműveket.*

**Módosítás 310**  
**Anne E. Jensen**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont**  
96/53/EK irányelv  
12 cikk – 6 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Az (1) bekezdéssel összhangban a tagállamok ösztönzik a járművek és a jármű-kombinációk olyan fedélzeti tömegmérő eszközökkel történő felszerelését, amelyek az össztömeg és a tengelyterhelések mérésére egyaránt alkalmasak, és amelyek a tömegadatokat bármely pillanatban képesek a mozgó járműről a közút mentén ellenőrzéseket végző hivatalos személynek, illetőleg az áru fuvarozás szabályozásával kapcsolatban felelősséget viselő hivatalnak továbbítani. Az adatkommunikációt a CEN által a speciális célú, rövid hatótávolságú adatátvitel<sup>13</sup> területén közzétett EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 és EN ISO 14906 szabványoknak megfelelő interfészekon keresztül kell lebonyolítani.

---

<sup>13</sup> Dedicated Short Range Communications (DSRC).

*Módosítás*

Az (1) bekezdéssel összhangban a tagállamok ösztönzik a járművek és a jármű-kombinációk olyan fedélzeti tömegmérő eszközökkel történő felszerelését, amelyek az össztömeg és a tengelyterhelések mérésére egyaránt alkalmasak, és amelyek a tömegadatokat bármely pillanatban képesek a mozgó járműről a közút mentén ellenőrzéseket végző hivatalos személynek, illetőleg az áru fuvarozás szabályozásával kapcsolatban felelősséget viselő hivatalnak továbbítani. ***Az eszközöknek a gépjárműről történő adatközlés helye szerinti területen a tömegre alkalmazandó nemzeti előírásokat is figyelembe kell venniük.*** Az adatkommunikációt a CEN által a speciális célú, rövid hatótávolságú adatátvitel<sup>13</sup> területén közzétett EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 és EN ISO 14906 szabványoknak megfelelő interfészekon keresztül kell lebonyolítani.

---

<sup>13</sup> Dedicated Short Range Communications (DSRC).

Or. en

*Indokolás*

*A rendszernek figyelembe kell vennie a megengedett legnagyobb tömegek egységes uniós szabályozásának hiányát.*

**Módosítás 311**  
**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont**  
96/53/EK irányelv  
12 cikk – 7 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy törölve  
a 16. cikknek megfelelően olyan  
felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat  
fogadjon el, amelyekben megállapítja:***

***– a (6) bekezdésben említett fedélzeti  
tömegmérő eszközök teljes műszaki  
átjárhatóságát biztosító kiegészítő műszaki  
előírásokat annak biztosítása érdekében,  
hogy mindegyik tagállam hatóságai  
azonos módon legyenek képesek  
adatkommunikációt folytatni minden  
olyan járművel és járműkombinációval,  
amely a tagállamok valamelyikében van  
nyilvántartásba véve, és szükség szerint az  
így megkapott információkat  
kicserélhessék más tagállamok  
hatóságaival.***

***– az e cikk (2) bekezdésében említett  
előzetes szűrések eljárásait, az ezen  
előszűrések céljából felhasználható  
technikai felszerelésre vonatkozó műszaki  
előírásokat, a pontossági követelményeket  
és az említett technikai felszerelés  
alkalmazásának módjára vonatkozó  
szabályokat. Ezeket az eljárásokat,  
előírásokat és alkalmazási szabályokat  
azzal a céllal kell megalkotni, hogy  
lehetővé tegyék az ellenőrzések  
valamennyi tagállamban azonos módon  
történő végrehajtását, és ezáltal  
garantálják, hogy az Unió területén  
működő valamennyi fuvarozó azonos  
bánásmódban részesüljön.***

Or. pl

*Indokolás*

*A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok jelenlegi, a 12. cikkben javasolt hatálya túl széles*

*körű. Az Európai Bizottság jogot formál többek között arra, hogy meghatározza a további műszaki előírásokat, az előzetes szűrések eljárásait, az ezen előszűrések céljából felhasználható technikai felszerelésre vonatkozó műszaki előírásokat, a pontossági követelményeket és az említett technikai felszerelés alkalmazásának módjára vonatkozó szabályokat. E rendelkezések a későbbiek folyamán pénzügyi terheket róhatnak a tagállamok költségvetésére.*

**Módosítás 312**  
**Oldřich Vlasák**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont**  
96/53/EK irányelv  
12 cikk – 7 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy törölve  
a 16. cikknek megfelelően olyan  
felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat  
fogadjon el, amelyekben megállapítja:***

***– a (6) bekezdésben említett fedélzeti  
tömegmérő eszközök teljes műszaki  
átjárhatóságát biztosító kiegészítő műszaki  
előírásokat annak biztosítása érdekében,  
hogy mindegyik tagállam hatóságai  
azonos módon legyenek képesek  
adatkommunikációt folytatni minden  
olyan járművel és járműkombinációval,  
amely a tagállamok valamelyikében van  
nyilvántartásba véve, és szükség szerint az  
így megkapott információkat  
kicsserélhessék más tagállamok  
hatóságaival,***

***– az e cikk (2) bekezdésében említett  
előzetes szűrések eljárásait, az ezen  
előszűrések céljából felhasználható  
technikai felszerelésre vonatkozó műszaki  
előírásokat, a pontossági követelményeket  
és az említett technikai felszerelés  
alkalmazásának módjára vonatkozó  
szabályokat. Ezeket az eljárásokat,  
előírásokat és alkalmazási szabályokat  
azzal a céllal kell megalkotni, hogy  
lehetővé tegyék az ellenőrzések***



**valamennyi tagállamban azonos módon történő végrehajtását, és ezáltal garantálják, hogy az Unió területén működő valamennyi fuvarozó azonos bánásmódban részesüljön.**

Or. cs

#### Indokolás

*A javasolt hatáskörök indokolatlanul tágak. Amennyiben a 12. cikk (2) bekezdésében javasoltak szerint az automatikus rendszereket nem kell a tagállamoknak hitelesíteniük, és azok csupán az előírások megsértésének véelmezésére szolgálnak, ez esetben nem világos, hogy miért van szükség az előzetes szűrések eljárásainak összehangolására a pontossági követelményekhez és a felszerelések alkalmazására vonatkozó szabályokhoz hasonló módon.*

#### **Módosítás 313** **Peter van Dalen**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont**  
96/53/EK irányelv  
12 cikk – 7 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 16. cikknek megfelelően olyan felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el, amelyekben megállapítja:*

*törölve*

*– a (6) bekezdésben említett fedélzeti tömegmérő eszközök teljes műszaki átjárhatóságát biztosító kiegészítő műszaki előírásokat annak biztosítása érdekében, hogy mindegyik tagállam hatóságai azonos módon legyenek képesek adatkommunikációt folytatni minden olyan járművel és járműkombinációval, amely a tagállamok valamelyikében van nyilvántartásba véve, és szükség szerint az így megkapott információkat kicserélhessék más tagállamok hatóságaival,*

*– az e cikk (2) bekezdésében említett előzetes szűrések eljárásait, az ezen*

*előszűrések céljából felhasználható technikai felszerelésre vonatkozó műszaki előírásokat, a pontossági követelményeket és az említett technikai felszerelés alkalmazásának módjára vonatkozó szabályokat. Ezeket az eljárásokat, előírásokat és alkalmazási szabályokat azzal a céllal kell megalkotni, hogy lehetővé tegyék az ellenőrzések valamennyi tagállamban azonos módon történő végrehajtását, és ezáltal garantálják, hogy az Unió területén működő valamennyi fuvarozó azonos bánásmódban részesüljön.*

Or. nl

**Módosítás 314**  
**Patricia van der Kammen**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont**  
96/53/EK irányelv  
12 cikk – 7 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy törölve a 16. cikknek megfelelően olyan felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el, amelyekben megállapítja:*

*– a (6) bekezdésben említett fedélzeti tömegmérő eszközök teljes műszaki átjárhatóságát biztosító kiegészítő műszaki előírásokat annak biztosítása érdekében, hogy mindegyik tagállam hatóságai azonos módon legyenek képesek adatkommunikációt folytatni minden olyan járművel és járműkombinációval, amely a tagállamok valamelyikében van nyilvántartásba véve, és szükség szerint az így megkapott információkat kicserélhessék más tagállamok hatóságaival,*

*– az e cikk (2) bekezdésében említett*

*előzetes szűrések eljárásait, az ezen előszűrések céljából felhasználható technikai felszerelésre vonatkozó műszaki előírásokat, a pontossági követelményeket és az említett technikai felszerelés alkalmazásának módjára vonatkozó szabályokat. Ezeket az eljárásokat, előírásokat és alkalmazási szabályokat azzal a céllal kell megalkotni, hogy lehetővé tegyék az ellenőrzések valamennyi tagállamban azonos módon történő végrehajtását, és ezáltal garantálják, hogy az Unió területén működő valamennyi fuvarozó azonos bánásmódban részesüljön.*

Or. nl

**Módosítás 315**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont**  
96/53/EK irányelv  
12 cikk – 7 bekezdés – 1 francia bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*a (6) bekezdésben említett fedélzeti tömegmérő eszközök teljes műszaki átjárhatóságát biztosító kiegészítő műszaki előírásokat annak biztosítása érdekében, hogy mindegyik tagállam hatóságai azonos módon legyenek képesek adatkommunikációt folytatni minden olyan járművel és járműkombinációval, amely a tagállamok valamelyikében van nyilvántartásba véve, és szükség szerint az így megkapott információkat kicserélhessék más tagállamok hatóságaival,*

*törölve*

Or. en

**Módosítás 316**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**Írányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont**

96/53/EK irányelv

12 cikk – 7 bekezdés – 2 francia bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

az e cikk (2) bekezdésében említett előzetes szűrések eljárásait, az ezen előszűrések céljából felhasználható technikai felszerelésre vonatkozó műszaki előírásokat, a pontossági követelményeket és az említett technikai felszerelés alkalmazásának módjára vonatkozó szabályokat. Ezeket az eljárásokat, előírásokat és alkalmazási szabályokat azzal a céllal kell megalkotni, hogy lehetővé tegyék az ellenőrzések valamennyi tagállamban azonos módon történő végrehajtását, és ezáltal garantálják, hogy az Unió területén működő valamennyi fuvarozó azonos bánásmódban részesüljön.

*Módosítás*

az e cikk (2) bekezdésében említett előzetes szűrések eljárásait, az ezen előszűrések céljából felhasználható technikai felszerelésre vonatkozó műszaki előírásokat, a pontossági követelményeket és az említett technikai felszerelés alkalmazásának módjára, **valamint a jóváhagyásukra vonatkozó** szabályokat. Ezeket az eljárásokat, előírásokat és alkalmazási szabályokat azzal a céllal kell megalkotni, hogy lehetővé tegyék az ellenőrzések valamennyi tagállamban azonos módon történő végrehajtását, és ezáltal garantálják, hogy az Unió területén működő valamennyi fuvarozó azonos bánásmódban részesüljön.

Or. ro

**Módosítás 317**  
**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz**

**Írányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 11 pont**

96/53/EK irányelv

12 cikk – 7 a bekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(7a) E kérdéseket végrehajtási aktusok révén kell szabályozni.**

Or. pl

## Indokolás

*A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok jelenlegi, a 12. cikkben javasolt hatálya túl széles körű. Az Európai Bizottság jogot formál többek között arra, hogy meghatározza a további műszaki előírásokat, az előzetes szűrések eljárásait, az ezen előszűrések céljából felhasználható technikai felszerelésre vonatkozó műszaki előírásokat, a pontossági követelményeket és az említett technikai felszerelés alkalmazásának módjára vonatkozó szabályokat. E rendelkezések a későbbiek folyamán pénzügyi terheket róhatnak a tagállamok költségvetésére.*

### **Módosítás 318** **Oldřich Vlasák**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 12 pont**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**12) [...]**

**törölve**

Or. cs

## Indokolás

*A szabályszegések javasolt felosztása túlságosan részletes, és így beavatkozást jelent a tagállamok hatékony szankciók megválasztására irányuló hatáskörébe.*

### **Módosítás 319** **Jacqueline Foster**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 12 pont**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**12. [...]**

**törölve**

Or. en

## Indokolás

*A nemzeti végrehajtási rendszerek és a kiszabható büntetések kérdéséről való döntést tagállami hatáskörben kell hagyni.*

**Módosítás 320**  
**Phil Bennion**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 12 pont**  
96/53/EK irányelv  
13 cikk – 4 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Az I. melléklet 2., 3., 4.1. és 4.3. pontjában meghatározott megengedett legnagyobb tömegek valamelyikének 10% és **20%** közötti mértékű túllépése ezen irányelv alkalmazásában súlyos szabályszegésnek minősül. Ilyen esetekben pénzbírságot kell kiszabni, továbbá a jármű továbbhaladását meg kell tiltani és el kell rendelni a rakomány oly módon történő részleges kirakodását, hogy annak eredményeképpen a jármű teljesítse a megengedett legnagyobb tömegre vonatkozó előírásokat.

*Módosítás*

Az I. melléklet 2., 3., 4.1. és 4.3. pontjában meghatározott megengedett legnagyobb tömegek valamelyikének 10% és **15%** közötti mértékű túllépése ezen irányelv alkalmazásában súlyos szabályszegésnek minősül. Ilyen esetekben pénzbírságot kell kiszabni, továbbá a jármű továbbhaladását meg kell tiltani és el kell rendelni a rakomány oly módon történő részleges kirakodását, hogy annak eredményeképpen a jármű teljesítse a megengedett legnagyobb tömegre vonatkozó előírásokat.

Or. en

**Módosítás 321**  
**Markus Ferber**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 12 pont**  
96/53/EK irányelv  
13 cikk – 4 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Az I. melléklet 2., 3., 4.1. és 4.3. pontjában meghatározott megengedett legnagyobb tömegek valamelyikének 20%-ot meghaladó mértékű túllépése ezen irányelv alkalmazásában fokozottan súlyos szabályszegésnek minősül, tekintettel azokra a kockázatokra, amelyeket ez a szabályszegés a többi úthasználóra nézve jelent. Ilyen esetekben a jármű továbbhaladását azonnali hatállyal meg

*Módosítás*

Az I. melléklet 2., 3., 4.1. és 4.3. pontjában meghatározott megengedett legnagyobb tömegek valamelyikének 20%-ot meghaladó mértékű túllépése ezen irányelv alkalmazásában fokozottan súlyos szabályszegésnek minősül, tekintettel azokra a kockázatokra, amelyeket ez a szabályszegés a többi úthasználóra nézve jelent. Ilyen esetekben a jármű továbbhaladását azonnali hatállyal meg

kell tiltani és el kell rendelni a rakomány oly módon történő részleges kirakodását, hogy annak eredményeképpen a jármű teljesítse a megengedett legnagyobb tömegre vonatkozó előírásokat, továbbá **pénzbírságot** kell kiszabni. *Ezen túlmenően az 1071/2009/EK rendelet<sup>14</sup> 6. cikkének megfelelően meg kell indítani a fuvarozó vállalkozás jó hírnevének elvesztésére irányuló eljárást.*

kell tiltani és el kell rendelni a rakomány oly módon történő részleges kirakodását, hogy annak eredményeképpen a jármű teljesítse a megengedett legnagyobb tömegre vonatkozó előírásokat, továbbá **szankciókat** kell kiszabni.

---

<sup>14</sup> *HL L 300., 2009.11.14., 51. o.*

Or. de

#### *Indokolás*

*Mivel jogi értelemben a több mint 5%-os túlsúly szabálytalanságnak minősül, nem pedig büntetendő cselekménynek, a pénzbírság szó helyett a szankció szót kell használni. Emellett a 1071/2009/EK rendelet alapján már kötelezően alkalmazni kell a jó hírnév elvesztésével kapcsolatos iparjogi eljárást. Ezért erre felesleges külön hivatkozni.*

#### **Módosítás 322** **Phil Bennion**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 12 pont**  
96/53/EK irányelv  
13 cikk – 5 bekezdés

#### *A Bizottság által javasolt szöveg*

Az I. melléklet 2., 3., 4.1. és 4.3. pontjában meghatározott megengedett legnagyobb tömegek valamelyikének **20%-ot** meghaladó mértékű túllépése ezen irányelv alkalmazásában fokozottan súlyos szabályszegésnek minősül, tekintettel azokra a kockázatokra, amelyeket ez a szabályszegés a többi úthasználóra nézve jelent. Ilyen esetekben a jármű továbbhaladását azonnali hatállyal meg kell tiltani és el kell rendelni a rakomány oly módon történő részleges kirakodását, hogy annak eredményeképpen a jármű

#### *Módosítás*

Az I. melléklet 2., 3., 4.1. és 4.3. pontjában meghatározott megengedett legnagyobb tömegek valamelyikének **15%-ot** meghaladó mértékű túllépése ezen irányelv alkalmazásában fokozottan súlyos szabályszegésnek minősül, tekintettel azokra a kockázatokra, amelyeket ez a szabályszegés a többi úthasználóra nézve jelent. Ilyen esetekben a jármű továbbhaladását azonnali hatállyal meg kell tiltani és el kell rendelni a rakomány oly módon történő részleges kirakodását, hogy annak eredményeképpen a jármű

teljesítse a megengedett legnagyobb tömegre vonatkozó előírásokat, továbbá pénzbírságot kell kiszabni. Ezen túlmenően az 1071/2009/EK rendelet<sup>14</sup> 6. cikkének megfelelően meg kell indítani a fuvarozó vállalkozás jó hírnevének elvesztésére irányuló eljárást.

---

<sup>14</sup> HL L 300., 2009.11.14., 51. o.

teljesítse a megengedett legnagyobb tömegre vonatkozó előírásokat, továbbá pénzbírságot kell kiszabni. Ezen túlmenően az 1071/2009/EK rendelet<sup>14</sup> 6. cikkének megfelelően meg kell indítani a fuvarozó vállalkozás jó hírnevének elvesztésére irányuló eljárást.

---

<sup>14</sup> HL L 300., 2009.11.14., 51. o.

Or. en

### **Módosítás 323**

**Antonio Cancian, Carlo Fidanza**

#### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 12 pont**

96/53/EK irányelv

13 cikk – 6 bekezdés

#### *A Bizottság által javasolt szöveg*

Az I. melléklet 1. pontjában meghatározott megengedett legnagyobb méretek valamelyikének 2%-nál kisebb mértékű túllépése esetén a fuvarozót írásban figyelmeztetni kell, továbbá alkalmazható vele szemben a nemzeti jogban e célra esetleg meghatározott szankció.

#### *Módosítás*

Az I. melléklet 1. pontjában meghatározott megengedett legnagyobb méretek **(hosszúság, magasság vagy szélesség)** valamelyikének 2%-nál kisebb mértékű túllépése esetén a fuvarozót írásban figyelmeztetni kell, továbbá alkalmazható vele szemben a nemzeti jogban e célra esetleg meghatározott szankció.

Or. it

### **Módosítás 324**

**Franco Frigo, David-Maria Sassoli**

#### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 12 pont**

96/53/EK irányelv

13 cikk – 6 bekezdés



*A Bizottság által javasolt szöveg*

Az I. melléklet 1. pontjában meghatározott megengedett legnagyobb méretek valamelyikének 2%-nál kisebb mértékű túllépése esetén a fuvarozót írásban figyelmeztetni kell, továbbá alkalmazható vele szemben a nemzeti jogban e célra esetleg meghatározott szankció.

*Módosítás*

Az I. melléklet 1. pontjában meghatározott megengedett legnagyobb méretek **(hosszúság, szélesség vagy magasság)** valamelyikének 2%-nál kisebb mértékű túllépése esetén a fuvarozót írásban figyelmeztetni kell, továbbá alkalmazható vele szemben a nemzeti jogban e célra esetleg meghatározott szankció.

Or. it

**Módosítás 325**  
**Jörg Leichtfried**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 12 pont**  
96/53/EK irányelv  
13 cikk – 7 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Az I. melléklet 1. pontjában meghatározott megengedett legnagyobb méretek valamelyikének **2% és 20%** közötti mértékű túllépése pénzbírsággal sújtandó, függetlenül attól, hogy a mérettúllépést a rakomány méretei vagy a jármű saját méretei okozzák-e. Ilyen esetekben az ellenőrzést végző hatóság megtiltja a jármű továbbhaladását mindaddig, amíg a rakomány méretei miatti mérettúllépés a rakomány kirakodása útján meg nem szűnik, illetőleg a jármű saját méretei miatti mérettúllépést a fuvarozó vállalkozás a 4. cikk (3) bekezdése szerinti különleges engedély beszerzése útján nem orvosolja.

*Módosítás*

Az I. melléklet 1. pontjában meghatározott megengedett legnagyobb méretek valamelyikének **1% és 10%** közötti mértékű túllépése pénzbírsággal sújtandó, **amelyet a fuvarozó vállalkozásra szabnak ki**, függetlenül attól, hogy a mérettúllépést a rakomány méretei vagy a jármű saját méretei okozzák-e. Ilyen esetekben az ellenőrzést végző hatóság megtiltja a jármű továbbhaladását mindaddig, amíg a rakomány méretei miatti mérettúllépés a rakomány kirakodása útján meg nem szűnik, illetőleg a jármű saját méretei miatti mérettúllépést a fuvarozó vállalkozás a 4. cikk (3) bekezdése szerinti különleges engedély beszerzése útján nem orvosolja.

Or. de

## Indokolás

*A megadott mérettúllépésnél rendszerint a jármű konstrukciós jellemzőiről van szó. A túlsúlytól eltérően a hivatásos járművezető ezt nem tudja befolyásolni. A módosítás jogbiztonságot teremt és így biztosítja, hogy a hatóságok nem a hivatásos járművezetőt vonják felelősségre, hanem a fuvarozó vállalkozást, illetve a forgalmi engedély tulajdonosát.*

### **Módosítás 326** **Jörg Leichtfried**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 12 pont**  
96/53/EK irányelv  
18 cikk – 8 bekezdés

#### *A Bizottság által javasolt szöveg*

Az I. melléklet 1. pontjában meghatározott megengedett legnagyobb méretek valamelyikének akár a rakomány méretei, akár a jármű saját méretei miatti, **20%-ot** meghaladó mértékű túllépése ezen irányelv alkalmazásában fokozottan súlyos szabályszegésnek minősül, tekintettel azokra a kockázatokra, amelyeket ez a szabályszegés a többi úthasználóra nézve jelent. Ilyen esetekben pénzbírságot kell kiszabni, továbbá a jármű továbbhaladását azonnali hatállyal meg kell tiltani, és – amennyiben a mérettúllépést a rakomány okozta – el kell rendelni a rakomány részleges kirakodását, illetőleg kötelezni kell a fuvarozó vállalkozást a 4. cikk (3) bekezdése szerinti különleges engedély beszerzésére. Ezen túlmenően az 1071/2009/EK rendelet 6. cikkének megfelelően meg kell indítani a fuvarozó vállalkozás jó hírnevének elvesztésére irányuló eljárást.

#### *Módosítás*

Az I. melléklet 1. pontjában meghatározott megengedett legnagyobb méretek valamelyikének akár a rakomány méretei, akár a jármű saját méretei miatti, **10%-ot** meghaladó mértékű túllépése ezen irányelv alkalmazásában fokozottan súlyos szabályszegésnek minősül, tekintettel azokra a kockázatokra, amelyeket ez a szabályszegés a többi úthasználóra nézve jelent. Ilyen esetekben pénzbírságot kell kiszabni **a fuvarozó vállalkozásra**, továbbá a jármű továbbhaladását azonnali hatállyal meg kell tiltani, és – amennyiben a mérettúllépést a rakomány okozta – el kell rendelni a rakomány részleges kirakodását, illetőleg kötelezni kell a fuvarozó vállalkozást a 4. cikk (3) bekezdése szerinti különleges engedély beszerzésére. Ezen túlmenően az 1071/2009/EK rendelet 6. cikkének megfelelően meg kell indítani a fuvarozó vállalkozás jó hírnevének elvesztésére irányuló eljárást.

Or. de

## Indokolás

*A megadott mérettúllépésnél rendszerint a jármű konstrukciós jellemzőiről van szó, amelyet a hivatásos járművezető ezt nem tudja befolyásolni. A módosítás jogbiztonságot teremt és így*

*biztosítja, hogy a hatóságok nem a hivatásos járművezetőt vonják felelősségre, hanem a fuvarozó vállalkozást, illetve a forgalmi engedély tulajdonosát.*

**Módosítás 327**  
**Oldřich Vlasák**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 12 a pont (új)**  
96/53/EK irányelv  
13 cikk

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*12a) A 13. cikk helyébe a következő szöveg lép:*

*13. cikk*

*A tagállamok nemzeti alkotmányos rendjüknek megfelelően megállapítják e rendelet megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és meghoznak minden szükséges intézkedést végrehajtásuk biztosítása érdekében. Az említett szankciók hatékonyak, arányosak, visszatartó erejűek és megkülönböztetéstől mentesek, és összhangban állnak a 2006/22/EK irányelvben meghatározott jogsértési kategóriákkal.*

Or. cs

*Indokolás*

*A szabályszegések javasolt felosztása túlságosan részletes, és így beavatkozást jelent a tagállamok hatékony szankciók megválasztására irányuló hatáskörébe.*

**Módosítás 328**  
**Anne E. Jensen**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 13 pont**  
96/53/EK irányelv  
14 cikk

**Konténerek szállítása** esetén a feladó nyilatkozatot ad át a konténer szállításával megbízott közúti fuvarozónak a szállítandó **konténer** tömegéről. Ha **ez az** információszolgáltatás nem történik meg vagy a szolgáltatott információ tévesnek bizonyul, a legnagyobb megengedett tömegre vonatkozó előírások megsértése esetén a feladót a fuvarozóval megegyező felelősség terheli.”

**Áruszállítás** esetén, **konténerek, csereszekrények vagy bármely más rakomány szállítását is beleértve**, a feladó – **a berakodás előtt** – **írásbeli** nyilatkozatot ad át a konténer szállításával megbízott közúti fuvarozónak a szállítandó **rakomány bruttó** tömegéről. **Ez a nyilatkozat elektronikus úton is benyújtható. A rakomány bruttó tömegét ismertető dokumentumnak – formájától függetlenül – tartalmaznia kell a feladó által megfelelően felhatalmazott személy aláírását.** Ha **a rakomány bruttó tömegére vonatkozó** információszolgáltatás nem történik meg vagy a szolgáltatott információ tévesnek bizonyul, a legnagyobb megengedett tömegre vonatkozó előírások megsértése esetén a feladót a fuvarozóval megegyező felelősség terheli. **Az intermodális szállítási tevékenységek esetében a becsomagolt intermodális rakományegység – a konténert és/vagy csereszekrényt is beleértve – bruttó tömegére vonatkozó információt az intermodális rakományegység őrzését átvevő következő félnek kell eljuttatni.”**

Or. en

*Indokolás*

*A feladó egyetemleges felelőssége nem korlátozódhat csupán konténerek szállítására, hanem mindenfajta rakomány szállítására ki kell terjednie.*

**Módosítás 329**  
**Markus Ferber**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 13 pont**  
96/53/EK irányelv  
14 cikk

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Konténerek szállítása esetén a feladó nyilatkozatot ad át a konténer szállításával megbízott közúti fuvarozónak a szállítandó konténer tömegéről. Ha ez az információszolgáltatás nem történik meg vagy a szolgáltatott információ tévesnek bizonyul, a legnagyobb megengedett tömegre vonatkozó előírások megsértése esetén a feladót a **fuvarozóval** megegyező felelősség terheli.

*Módosítás*

Konténerek szállítása esetén a feladó nyilatkozatot ad át a konténer szállításával megbízott közúti fuvarozónak a szállítandó konténer tömegéről. Ha ez az információszolgáltatás nem történik meg vagy a szolgáltatott információ tévesnek bizonyul, a legnagyobb megengedett tömegre vonatkozó előírások megsértése esetén a feladót a **szállításban részt vevő valamennyi szállítási ágazatával** megegyező felelősség terheli.

Or. de

**Módosítás 330**  
**Gesine Meissner**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 13 pont**  
96/53/EK irányelv  
14 cikk

*A Bizottság által javasolt szöveg*

**Konténerek szállítása** esetén a feladó nyilatkozatot ad át a konténer szállításával megbízott közúti fuvarozónak a szállítandó konténer tömegéről. Ha **ez az** információszolgáltatás nem történik meg vagy a szolgáltatott információ tévesnek bizonyul, a legnagyobb megengedett tömegre vonatkozó előírások megsértése esetén a feladót a fuvarozóval megegyező felelősség terheli.”

*Módosítás*

**Áruszállítás** esetén, **konténerek, csereszekrények vagy bármely más rakomány szállítását is beleértve**, a feladó **írásbeli** nyilatkozatot ad át a konténer szállításával megbízott közúti fuvarozónak a szállítandó konténer **bruttó** tömegéről. **Ez a nyilatkozat elektronikus úton is benyújtható. A rakomány bruttó tömegét ismertető dokumentumnak – formájától függetlenül – tartalmaznia kell a feladó által megfelelően felhatalmazott személy aláírását.** Ha a **rakomány bruttó tömegére vonatkozó** információszolgáltatás nem történik meg vagy a szolgáltatott információ tévesnek bizonyul, a legnagyobb megengedett tömegre vonatkozó előírások megsértése esetén a feladót a fuvarozóval megegyező felelősség terheli. **Az intermodális**

*szállítási tevékenységek esetében a becsomagolt intermodális rakományegység – a konténert és/vagy csereszekrényt is beleértve – bruttó tömegére vonatkozó információt az intermodális rakományegység őrzését átvevő következő félnek kell eljuttatni.”*

Or. en

*Indokolás*

*A feladó egyetemleges felelőssége nem korlátozódhat konténerek szállítására, hanem mindenfajta rakomány szállítására ki kell terjednie.*

**Módosítás 331**

**Patricia van der Kammen**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 14 pont**

96/53/EK irányelv

15 cikk

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*A tagállamok két évente, mindig az adott naptári év első negyedében jelentést nyújtanak be a Bizottságnak a megelőző két naptári év során végrehajtott ellenőrzésekről, ezen ellenőrzések megállapításairól, valamint a szabályszegőkkel szemben alkalmazott szankciókról. A Bizottság ezeket a jelentéseket elemzi, és az elemzésről készített beszámolóját az adott naptári év második negyedében megküldi az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.*

*törölve*

Or. nl

**Módosítás 332**

**Jacqueline Foster**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 15 pont**  
96/53/EK irányelv  
16 cikk – 2 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

A Bizottság részére a 8. cikk (4) bekezdésében, a 9. cikk (5) bekezdésében **és a 12. cikk (7) bekezdésében** adott felhatalmazás [beírandó dátum: ezen irányelv hatálybalépésének napja]-tól/-től **határozatlan időre** szól.

*Módosítás*

A Bizottság részére a 8. cikk (4) bekezdésében **és** a 9. cikk (5) bekezdésében adott felhatalmazás [beírandó dátum: ezen irányelv hatálybalépésének napja]-tól/-től **legfeljebb 5 évre** szól.

Or. en

*Indokolás*

*A Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó jogköre nem szólhat határozatlan időre.*

**Módosítás 333**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 15 pont**  
96/53/EK irányelv  
16 cikk – 2 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

A Bizottság részére a 8. cikk (4) bekezdésében, a 9. cikk (5) bekezdésében és a 12. cikk (7) bekezdésében adott felhatalmazás [beírandó dátum: ezen irányelv hatálybalépésének napja]-tól/-től **határozatlan időre** szól.

*Módosítás*

A Bizottság részére a 8. cikk (4) bekezdésében, a 9. cikk (5) bekezdésében és a 12. cikk (7) bekezdésében adott felhatalmazás [beírandó dátum: ezen irányelv hatálybalépésének napja]-tól/-től **számított hétéves időszakra** szól.

***A Bizottság legkésőbb a hétéves időszak vége előtt kilenc hónappal jelentést készít a felhatalmazásról. A hatáskör-átruházás a korábbiak megfelelő időtartamra hallgatólagosan meghosszabbodik, ha az Európai Parlament vagy a Tanács az egyes időszakok vége előtt legkésőbb három hónappal a meghosszabbítás ellen***

*nem emel kifogást.*

Or. ro

**Módosítás 334**  
**Jacqueline Foster**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 15 pont**  
96/53/EK irányelv  
16 cikk – 3 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Az Európai Parlament, illetőleg a Tanács a 8. cikk (4) bekezdésében, a 9. cikk (5) bekezdésében **és a 12. cikk (7) bekezdésében** adott felhatalmazást bármikor visszavonhatja. 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*

Az Európai Parlament, illetőleg a Tanács a 8. cikk (4) bekezdésében **és** a 9. cikk (5) bekezdésében adott felhatalmazást bármikor visszavonhatja. 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.

Or. en

**Módosítás 335**  
**Jacqueline Foster**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 15 pont**  
96/53/EK irányelv  
16 cikk – 5 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

A 8. cikk (4) bekezdése, a 9. cikk (5) bekezdése **és a 12. cikk (7) bekezdése** alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha a

*Módosítás*

A 8. cikk (4) bekezdése **és** a 9. cikk (5) bekezdése alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha a jogi aktusról az



jogi aktusról az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak küldött értesítéstől számított két hónapos határidőn belül a két említett intézmény egyike sem emel ellene kifogást, illetve akkor, ha a határidő lejártát megelőzően az Európai Parlament és a Tanács egyaránt arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem kíván kifogást emelni. Az Európai Parlament, illetőleg a Tanács kezdeményezésére az említett időtartam 2 hónappal meghosszabbodik.”

Európai Parlamentnek és a Tanácsnak küldött értesítéstől számított két hónapos határidőn belül a két említett intézmény egyike sem emel ellene kifogást, illetve akkor, ha a határidő lejártát megelőzően az Európai Parlament és a Tanács egyaránt arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem kíván kifogást emelni. Az Európai Parlament, illetőleg a Tanács kezdeményezésére az említett időtartam 2 hónappal meghosszabbodik.”

Or. en

### **Módosítás 336** **Jörg Leichtfried**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 15 a pont (új)**  
96/53/EK irányelv  
16 a cikk (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**15a. Az irányelv az alábbi 16a. cikkel egészül ki:**

**16a. cikk**

***A Bizottság [az ezen irányelv kihirdetését követő öt éven] belül jelentést küld az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak ezen irányelv végrehajtásáról és hatásairól, különösen az irányelv modális váltásra gyakorolt hatásáról.***

Or. en

### **Módosítás 337** **Bogusław Liberadzki**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 15 a pont (új)**  
96/53/EK irányelv  
16 a cikk (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**15a. Az irányelv az alábbi 16a. cikkel egészül ki:**

**16a. cikk**

***A Bizottság 2016. január 1-jéig befejezi ezen irányelv felülvizsgálatát, és a felülvizsgálat és az ahhoz kapcsolódó hatásértékelés alapján – szükség esetén – 2017. január 1-jéig javaslatot nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak arra vonatkozóan, hogy a 9. cikk (2) bekezdésében meghatározott biztonsági követelményeket valamennyi M2 és M3 kategóriába sorolt új gépjárműre tegyék kötelezővé.***

Or. en

### **Módosítás 338**

**Bogusław Liberadzki**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 16 pont – a a pont (új)**

96/53/EK irányelv

I melléklet – 1.1 pont – 8 a francia bekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***aa) A melléklet a következő ponttal egészül ki: „terhelt járműszállító: 20,75 m”***

Or. en

### **Módosítás 339**

**Jim Higgins, Phil Prendergast, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Alain Cadec, Petri Sarvamaa**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 16 pont – a a pont (új)**

96/53/EK irányelv  
I melléklet – 1.1 pont – 8 a francia bekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**aa) A melléklet a következő ponttal  
egészül ki:**

**terhelt járműszállító: 20,75 m**

Or. en

*Indokolás*

*A járműszállítókra vonatkozóan az EU-ban egységesen megállapított 20,75 m-es terhelt hosszúság egy járműszállítóra felrakott legfeljebb 3 gépkocsinyi különbséget jelent (6–9), aminek eredményeként nő az üzemanyag-hatékonyság, kevesebb teherjarmű szükséges ugyanannyi rakományhoz, alacsonyabbak a (külső) költségek, és csökken az egy szállított új autóra jutó szén-dioxid mennyisége. Mivel e járművek az EU-n belül a legtöbb nemzeti területen már most is közlekedhetnek, a közútbiztonság vagy az infrastrukturális kapacitás szempontjából nem jelentenek további kockázatot.*

**Módosítás 340**  
**Peter van Dalen**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 16 pont – a a pont (új)**  
96/53/EK irányelv  
I melléklet – 1.1 pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**aa) Az 1.1. pontban a 18,75-ös érték a  
következőre módosul:**

**25,25**

Or. nl

**Módosítás 341**  
**Jörg Leichtfried**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 16 pont – b pont**

96/53/EK irányelv  
I melléklet – 2.2.2 pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

„**intermodális** szállítás keretében egy vagy több intermodális szállítási egységet szállító háromtengelyes gépjármű két- vagy háromtengelyes félpótkocsival, 40 vagy 45 láb legnagyobb teljes hosszúság esetén: 44 t”,

*Módosítás*

„**kombinált** szállítás keretében egy vagy több intermodális szállítási egységet szállító háromtengelyes gépjármű két- vagy háromtengelyes félpótkocsival, 40 vagy 45 láb legnagyobb teljes hosszúság esetén: 44 t”,

Or. de

**Módosítás 342**  
**Carlo Fidanza, Antonio Cancian**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 16 pont – b pont**  
96/53/EK irányelv  
I melléklet – 2.2.2 pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

„intermodális szállítás keretében egy vagy több intermodális szállítási egységet szállító háromtengelyes gépjármű két- vagy háromtengelyes félpótkocsival, **40 vagy** 45 láb legnagyobb teljes hosszúság esetén: 44 t”,

*Módosítás*

„intermodális szállítás keretében egy vagy több intermodális szállítási egységet szállító **két- vagy** háromtengelyes gépjármű két- vagy háromtengelyes félpótkocsival, 45 láb legnagyobb teljes hosszúság esetén: 44 t”,

Or. it

**Módosítás 343**  
**Markus Ferber**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 16 pont – b pont**  
96/53/EK irányelv  
I melléklet – 2.2.2 pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

„intermodális szállítás keretében egy vagy

*Módosítás*

„intermodális szállítás keretében egy vagy

több intermodális szállítási egységet szállító háromtengelyes gépjármű két- vagy háromtengelyes félpótkocsival, **40 vagy 45 láb legnagyobb teljes hosszúság esetén: 44 t**”,

több, **az irányelv 2. cikke szerinti** intermodális szállítási egységet (**pl. csereszekrények, legfeljebb 45 láb hosszúságú konténerek**) szállító háromtengelyes gépjármű két- vagy háromtengelyes félpótkocsival: 44 t”,

Or. de

#### **Módosítás 344**

**Franco Frigo, David-Maria Sassoli**

#### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 16 pont – b pont**

96/53/EK irányelv

I melléklet – 2.2.2 pont

#### *A Bizottság által javasolt szöveg*

„intermodális szállítás keretében egy vagy több intermodális szállítási egységet szállító háromtengelyes gépjármű két- vagy háromtengelyes félpótkocsival, **40 vagy 45 láb legnagyobb teljes hosszúság esetén: 44 t**”,

#### *Módosítás*

„intermodális szállítás keretében egy vagy több intermodális szállítási egységet szállító **két- vagy** háromtengelyes gépjármű két- vagy háromtengelyes félpótkocsival, 45 láb legnagyobb teljes hosszúság esetén: 44 t”,

Or. it

#### *Indokolás*

*Abban az esetben, ha a járműnek még egy tengelye lenne, növekednének a költségek, nagyobb lenne a gördülési ellenállás és a fogyasztás, ami növelné a kibocsátást. A legnagyobb hosszúságot elegendő 45 lábban meghatározni.*

#### **Módosítás 345**

**Silvia-Adriana Țicău**

#### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 16 pont – b pont**

96/53/EK irányelv

I melléklet – 2.2.2 pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

intermodális szállítás keretében egy vagy több intermodális szállítási egységet szállító háromtengelyes gépjármű két- vagy háromtengelyes félpótkocsival, 40 **vagy 45 láb** legnagyobb teljes hosszúság esetén: 44 t,

*Módosítás*

intermodális szállítás keretében egy vagy több intermodális szállítási egységet szállító háromtengelyes gépjármű két- vagy háromtengelyes félpótkocsival, 40 legnagyobb teljes hosszúság esetén: 44 t,

Or. ro

### **Módosítás 346**

**Jim Higgins, Phil Prendergast, Gesine Meissner**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 16 pont – a b pont (új)**

96/53/EK irányelv

I melléklet – 1.4 pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***ab) Az 1.4. pont helyébe a következő rendelkezés lép:***

***1.4. A leszerelhető felépítmények és a rakomány szállításához használt szabványos eszközök, mint például a konténerek, beszámítanak az 1.1., 1.2., 1.3., 1.6., 1.7., 1.8. és 4.4. pontban meghatározott méretekbe. A kész járművek, köztük a járműszállítóra felrakott új gépkocsik megbonthatatlan jellege miatt a terhelt járműszállítók mérete annyival meghaladhatja az 1.1. pontban meghatározott méreteket, amennyit a nemzeti előírások és infrastrukturális feltételek lehetővé tesznek, amennyiben a szóban forgó járműszállítók üres állapotban teljes mértékben megfelelnek a fent említett pontoknak.***

Or. en

## Indokolás

*A terhelt és nem terhelt állapotú járművek között a hosszúság tekintetében történő, a 96/53/EK irányelvben foglalt különbségtétel mint jelenlegi „szürke terület” azzal a pontosítással orvosolható, hogy a járműszállítók optimális kapacitásuk erejéig – amennyire a nemzeti előírások és az infrastrukturális feltételek lehetővé teszik – terhelhetők kész járművekkel, köztük új gépkocsikkal, amennyiben üres állapotban megfelelnek a jelenleg hatályos 18,75 m-es határnak. E járművek számára nem jelentenek előnyt az új irányelv szerinti aerodinamikai változtatások.*

### **Módosítás 347** **Peter van Dalen**

#### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 16 pont – b a pont (új)**

96/53/EK irányelv

I melléklet – 2.2 a pont (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**ba) A szöveg a következő 2.2.a) ponttal egészül ki:**

**– Ecocombi-teherautók 60 t**

Or. nl

### **Módosítás 348** **Philippe De Backer**

#### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 16 pont – c pont**

96/53/EK irányelv

I melléklet – 2.3.1 pont – 2 francia bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**„Hibrid vagy elektromos hajtású kéttengelyes gépjárművek, az autóbuszok kivételével: 19 t”**

**törölve**

Or. en

### Indokolás

*Fokozottabban technológiasemleges megközelítés bevezetése érdekében, amely valamennyi járműre és autóbuszra kiterjed, a szöveg a 2.5. ponttal egészül ki.*

#### **Módosítás 349** **Oldřich Vlasák**

##### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 16 pont – c pont**

96/53/EK irányelv

I melléklet – 2.3.1. pont – 2 francia bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Hibrid vagy elektromos hajtású  
kéttengelyes gépjárművek, az autóbuszok  
kivételével: **19 t.**

*Módosítás*

Hibrid vagy elektromos hajtású  
kéttengelyes gépjárművek, az autóbuszok  
kivételével: **18 t.**

Or. cs

### Indokolás

*Tekintettel arra, hogy a jövőben elkerülhetetlenné válik a fosszilis tüzelőanyagok alternatív tüzelőanyagokkal történő felváltása, nem helyénvaló mentességeket bevezetni a megengedett legnagyobb tömeg vonatkozásában. Az alternatív tüzelőanyagokat alkalmazó járművek mentesítése végső soron a járművek tömegének általános növekedéséhez vezetne, mindazon kedvezőtlen hatásokkal egyetemben, amelyeket ez a folyamat a közlekedési infrastruktúra állapotára gyakorolna.*

#### **Módosítás 350** **Hubert Pirker**

##### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 16 pont – c pont**

96/53/EK irányelv

I melléklet – 2.3.1 pont – 3 francia bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Kéttengelyes autóbuszok: **19 t**”

*Módosítás*

Kéttengelyes autóbuszok: **19,5 t**”

Or. de



## Indokolás

*A közlekedésbiztonságot növelő és a mozgáskorlátozott személyek hozzáféréseinek megkönnyítésére irányuló előírások teljesítését szolgáló kiegészítő felszerelések, valamint a környezetvédelmet és a vezetési kényelmet növelő berendezések a kéttengelyes autóbuszok megengedett legnagyobb tömegének megfelelő kiigazítását teszik szükségessé. Csak így biztosítható, hogy az ágazat továbbra is minőségi szolgáltatásokat nyújthasson, és ezzel egyidejűleg teljes mértékben kihasználhassa az autóbuszok kapacitását.*

### Módosítás 351

**Dieter-Lebrecht Koch**

#### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 16 pont – c pont**

96/53/EK irányelv

I melléklet – 2.3.1 pont – 3 francia bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Kéttengelyes autóbuszok: **19 t**”

*Módosítás*

Kéttengelyes autóbuszok: **19,5 t**”

Or. de

### Módosítás 352

**Ismail Ertug**

#### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 16 pont – c pont**

96/53/EK irányelv

I melléklet – 2.3.1 pont – 3 francia bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Kéttengelyes autóbuszok: **19 t**”

*Módosítás*

Kéttengelyes autóbuszok: **19,5 t**”

Or. de

## Indokolás

*A kéttengelyes buszok megengedett legnagyobb össztömegének 19,5 tonnára emelése alkalmas arra, hogy figyelembe vegyék a járművekre vonatkozó érvényes követelményeket (biztonság, zajcsökkentő alkatrészek, környezetvédelmi intézkedések) és az önsúly ehhez kapcsolódó megnövekedését.*

**Módosítás 353**  
**Markus Ferber**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 16 pont – c pont**

96/53/EK irányelv

I melléklet – 2.3.1 pont – 3 francia bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

Kéttengelyes autóbuszok: **19 t**”

Kéttengelyes autóbuszok: **19,5 t**”

Or. de

*Indokolás*

*Mivel a technológiai újítások miatt folyamatosan nő az autóbuszok önsúlya, a kéttengelyes autóbuszok megengedett össztömegét 19,5 tonnára kell emelni, hogy ne csökkenjen a járművek teljesítménye és ülőhely-kapacitása. Ellenkező esetben ez ellenétes lenne az irányelvre irányuló javaslat hatékonysági és éghajlatvédelmi célkitűzéseivel.*

**Módosítás 354**  
**Corien Wortmann-Kool, Petri Sarvamaa**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 bekezdés – 16 pont – c pont**

96/53/EK irányelv

I melléklet – 2.3.1 pont – 3 francia bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

„Kéttengelyes autóbuszok: **19 t**”

„Kéttengelyes autóbuszok: **19,5 t**”

Or. en

*Indokolás*

*Az Európai Bizottság hatásvizsgálata megállapította, hogy biztonsági és környezetvédelmi szempontból konszenzus van arra vonatkozóan, hogy a kéttengelyes távolsági buszok megengedett legnagyobb tömegének 19 t helyett 19,5 tonnának kellene lennie.*

**Módosítás 355**  
**Georges Bach**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 16 pont – c pont**  
96/53/EK irányelv  
I melléklet – 2.3.1 pont – 3 francia bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

„Kéttengelyes autóbuszok: **19 t**”

„Kéttengelyes autóbuszok: **20 t**”

Or. en

*Indokolás*

*A biztonság, a környezetvédelmi intézkedések és a mozgáskorlátozott személyek hozzáférése tekintetében a megengedett legnagyobb tömeget az autóbuszok legújabb technológiai fejlesztéseihez kell igazítani.*

**Módosítás 356**  
**Mathieu Grosch**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 16 pont – c pont**  
96/53/EK irányelv  
I melléklet – 2.3.1 pont – 3 francia bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

„Kéttengelyes autóbuszok: **19 t**”

„Kéttengelyes autóbuszok: **19,5 t**”

Or. en

*Indokolás*

*Különböző méretek, köztük az utasok és a csomagok tömege növekedésének, valamint a jármű össztömegét növelő technikai újítások (ökológiai szempontból előnyösebb, biztonságosabb, valamint a fogyatékossgal élők számára kifejlesztett technológiák) figyelembevétele érdekében a kéttengelyes autóbuszok megengedett legnagyobb tömegét 19,5 tonnára kell növelni.*

**Módosítás 357**  
**Thomas Ulmer**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 16 pont – c pont**

96/53/EK irányelv  
I melléklet – 2.3.1 pont – 3 francia bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Kéttengelyes autóbuszok: **19 t**”

*Módosítás*

Kéttengelyes autóbuszok: **19,5 t**”

Or. de

*Indokolás*

*A jobb teljesítményű kipufogógáz-szabályozási rendszerek bevezetésével a jármű ösztömege is nő.*

**Módosítás 358**  
**Phil Bennion**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 16 pont – c a pont (új)**  
96/53/EK irányelv  
I melléklet – 2.3.4 pont (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**ca) A melléklet a következő ponttal egészül ki:**

**2.3.4. Alacsony szén-dioxid-kibocsátású technológiák: a legnagyobb tömeg a 2.3.1., 2.3.2. vagy 2.3.3. pontban említett tömeg, megnövelve az alacsony szén-dioxid-kibocsátású technológiához szükséges többlettömeggel, de legfeljebb 1 tonnával. A többlettömeget tanúsítani kell és fel kell tüntetni a gépjármű hivatalos nyilvántartási okmányában, amelyeket a jármű nyilvántartásba vétele szerinti tagállam állít ki. Amennyiben ezek az információk nincsenek feltüntetve, a 2.3.1., 2.3.2. vagy 2.3.3. pontban említett értékeket kell alkalmazni.”**

Or. en

**Módosítás 359**  
**Philippe De Backer**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 16 pont – c a pont (új)**  
96/53/EK irányelv  
I melléklet – 2.5 pont (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**ca) A melléklet a következő ponttal egészül ki:**

**„2.5. Alternatív üzemanyaggal hajtott járművek: a legnagyobb tömeg az I. melléklet 2.3. és 2.4. pontjában említett tömeg, megnövelve az alternatív meghajtású üzemmódhoz szükséges többlettömeggel, de legfeljebb 1 tonnával. A többlettömeget fel kell tüntetni a gépjármű hivatalos nyilvántartási okmányjaiban, amelyeket a jármű nyilvántartásba vétele szerinti tagállam állít ki. Amennyiben ezek az információk nincsenek feltüntetve, a 2.3 és 2.4. pontban említett értékeket kell alkalmazni.”**

Or. en

*Indokolás*

*Ez a módosítás fokozottabban technológiasemleges megközelítést vezet be. A rendelkezésnek minden alternatív meghajtású járműre, így valamennyi autóbuszra is ki kellene terjednie. Minden ilyen jármű esetében legfeljebb 1 tonnányi többlettömeget engedélyezni kellene. Ezen 1 tonnás többletsúlynak nemcsak a kéttengelyes járművekre kellene vonatkoznia, mivel így az üzemanyaghatékony innovációk bevezetését a városi és elővárosi környezetre korlátoznák. A jogszabályok nem korlátozhatják az innovációk bevezetését bizonyos típusú járművekre.*

**Módosítás 360**  
**Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 16 pont – c a pont (új)**  
96/53/EK irányelv  
I melléklet – 2.3.4 pont (új)

**ca) A melléklet a következő ponttal egészül ki:**

**2.3.4. Alternatív üzemanyaggal hajtott járművek: a legnagyobb tömeg a 2.3.1., 2.3.2. vagy 2.3.3. pontban említett tömeg, megnövelve az alternatív meghajtású üzemmódhoz szükséges többlettömeggel, de legfeljebb 1,5 tonnával. A többlettömeget fel kell tüntetni a gépjármű hivatalos nyilvántartási okmányaiban, amelyeket a jármű nyilvántartásba vétele szerinti tagállam állít ki. Amennyiben ezek az információk nincsenek feltüntetve, a 2.3.1., 2.3.2. vagy 2.3.3. pontban említett értékeket kell alkalmazni.”**

Or. en

*Indokolás*

*Az alternatív meghajtású járművekhez alternatív motorokat alkalmazó technológia választásának semlegesnek kellene lennie. A szóban forgó technológiák esetében a legnagyobb tömeg 1,5 tonnára való növelésével tiszteletben tartható a választás lehetősége.*

**Módosítás 361**  
**Markus Ferber**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 16 a pont (új)**  
96/53/EK irányelv  
I melléklet – 1.1 pont – 3 francia bekezdés

**16a. Az 1.1. pont harmadik francia bekezdésében a „csuklós jármű” következőképpen módosul:**  
**– csuklós jármű? 17,85 m**

Or. de

## Módosítás 362

Jim Higgins, Jacqueline Foster, Phil Prendergast

### Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 16 a pont (új)

96/53/EK irányelv

I melléklet – 1.3 pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***16a. Az 1.3. pont helyébe a következő szöveg lép: „Bármely jármű megengedett legnagyobb magasságát a szubszidiaritás elve alapján a tagállamok határozzák meg. A tagállamok dönthetnek úgy, hogy kétoldalú megállapodásokat kötnek, amelyek értelmében megállapodás szerinti magasságú járművek vehetnek részt a forgalomban egymás területén, amennyiben az infrastruktúra ezt lehetővé teszi.”***

Or. en

### *Indokolás*

*Azon tagállamokat, amelyek infrastruktúrája alkalmas bizonyos magasságú járművek közlekedésére, az európai jogszabályoknak nem szabad akadályozniuk abban, hogy a határokon átnyúló kereskedelmet hatékonyan bonyolítsák le.*

## Módosítás 363

Gesine Meissner

### Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 16 a pont (új)

96/53/EK irányelv

I melléklet – 1.1 pont – 3 francia bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***16a. Az 1.1. pontban a harmadik francia bekezdés helyébe a következő szöveg lép:  
nyerges jármű: 17,85 m***

*Indokolás*

*A nyerges jármű legnagyobb hosszának 1,35 méterrel való megnövelése több kombinációt tenne lehetővé, ami segíthetné az intermodális szállítás előmozdítását. Nemcsak egy 45 láb hosszúságú konténert lehetne megtölteni, hanem egy 48 láb hosszúságút vagy két C 745 kategóriába sorolt csereszekrényt is. A 17,85 m hosszú nyerges jármű még mindig rövidebb lenne, mint a gépjárműszerelvények legnagyobb megengedett hossza, ami 18,75 m.*

**Módosítás 364**  
**Markus Ferber**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 16 b pont (új)**  
96/53/EK irányelv  
I melléklet – 1.6 pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**16b. Az 1.6. pont helyébe a következő szöveg lép:**

**– A legnagyobb távolság a nyeregszerkezet királycsaptengelye és a félpótkocsi hátsó része között: 13,35 m**

Or. de

**Módosítás 365**  
**Carlo Fidanza**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**2 cikk – 1 bekezdés – 1 a albekezdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**Az 1. cikk (7) bekezdése 2025. január 1. előtt nem alkalmazandó.**

Or. en