



EURÓPAI PARLAMENT

2009 - 2014

Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság

2013/0105(COD)

16.10.2013

*****I**

JELENTÉSTERVEZET

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

Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság

Előadó: Jörg Leichtfried

Az eljárások jelölései

- * Konzultációs eljárás
- *** Egyetértési eljárás
- ***I Rendes jogalkotási eljárás (első olvasat)
- ***II Rendes jogalkotási eljárás (második olvasat)
- ***III Rendes jogalkotási eljárás (harmadik olvasat)

(Az eljárás típusa a jogszabálytervezetben javasolt jogalaptól függ.)

A jogalkotási aktus tervezetének módosításai

A Parlament kéthasábos módosításai

A törlést *félkövér dőlt* betűk jelzik a baloldali hasáb szövegében. A szövegváltoztatást t *félkövér dőlt* betűk jelzik mindkét hasáb szövegében. Az új szöveget *félkövér dőlt* betűk jelzik a jobb oldali hasáb szövegében.

A módosítások fejlécének első és második sora a vizsgált jogalkotási aktus tervezetének érintett szakaszára utal. Ha a módosítás már létező – a jogalkotási aktus tervezetével módosítani kívánt – jogalkotási aktusra vonatkozik, a fejléc egy harmadik és egy negyedik sort is tartalmaz, amelyek a létező jogalkotási aktusra és annak érintett rendelkezésére utalnak.

A Parlament módosításai konszolidált szöveg formájában

Az új szövegrészeket *félkövér dőlt* betűk jelzik. A törölt szövegrészeket a **■** jel jelzi vagy azok át vannak húzva (például: „~~ABCD~~”). A szövegváltoztatást a helyettesítendő szöveg törlésével vagy áthúzásával és a helyébe lépő új szöveg *félkövér dőlt* szedésével jelzik.

Ettől eltérően a szolgálatok által a végleges szöveg kialakítása érdekében bevezetett, kimondottan technikai jellegű módosításokat nem kell jelölni.

TARTALOM

Oldal

AZ EURÓPAI PARLAMENT JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZETE.....	5
---	---

AZ EURÓPAI PARLAMENT JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZETE

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

(Rendes jogalkotási eljárás: első olvasat)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottságnak a Parlamenthez és a Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2013)0195),
 - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (2) bekezdésére és 91. cikkére, amelyek alapján a Bizottság javaslatát benyújtotta a Parlamenthez (C7-0102/2013),
 - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (3) bekezdésére,
 - tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság, 2013. július 11-i véleményére¹,
 - a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,
 - tekintettel eljárási szabályzatának 55. cikkére,
 - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A7-0000/2013),
1. elfogadja első olvasatban az alábbi álláspontot;
 2. felkéri a Bizottságot, hogy utalja az ügyet újból a Parlamenthez, ha javaslatát lényegesen módosítani kívánja vagy helyébe másik szöveget szándékozik léptetni;
 3. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a nemzeti parlamenteknek.

Módosítás 1

Irányelvre irányuló javaslat

2 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) Ennek érdekében a fehér könyv előíranyozza a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett

Módosítás

(2) Ennek érdekében a fehér könyv előíranyozza a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett

¹ HL L ... /A Hivatalos Lapban még nem tették közzé.

legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének 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** szállítását.

legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének 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 **a kombinált** szállítását.

Or. en

Módosítás 2

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 ezen irányelv hatálybalépését követően azonnal felszerelhetők lesznek a járművekre.

Biztosítani kell a légterelőknek a kombinált szállítással való összeegyeztethetőségét.

Or. en

Módosítás 3

Irányelvre irányuló javaslat 5 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(5) A 2011–2020. időszakra szóló közúti közlekedésbiztonsági politikai iránymutatásában⁷ a Bizottság előírta, 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 jelentés⁸ 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 térfogat-növekedése továbbá javítja a járművezető kényelmét és biztonságát.

⁷ COM(2010)389

⁸ COM (2012)258

Módosítás

(5) A 2011–2020 **közötti** időszakra szóló közúti közlekedésbiztonsági politikai iránymutatásában⁷ a Bizottság előírta, 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 jelentés⁸ 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.*** Ez az átalakítás egyben a járműütközéskor aktiválódó energiaelnyelő alkatrészek felszerelését is lehetővé teszi. A jármű vezetőfülkéjének térfogat-növekedése továbbá javítja a járművezető kényelmét és biztonságát.

⁷ COM(2010)389

⁸ COM (2012)258

Or. en

Módosítás 4

Irányelvre irányuló javaslat 6 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(6a) A fehér könyv értelmében 2030-ra a 300 km-nél hosszabb távolságú közúti áru fuvarozás 30%-át, 2050-re pedig 50%-át más közlekedési módoknak, például a vasúti vagy a vízi közlekedésnek kell átvállalnia, hatékony zöld áru fuvarozási folyosóknak is köszönhetően. E cél eléréséhez megfelelő infrastruktúra kifejlesztésére is szükség lesz. Ezt a célt „Az egységes európai közlekedési térség megvalósításához vezető útitervről – Egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című, 2011. december 15-i állásfoglalásában az Európai Parlament jóváhagyta.

¹ HL C 168. E, 2013.6.14., 72. o.

Or. en

Módosítás 5

Irányelvre irányuló javaslat 7 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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. A 4. cikk (4) bekezdésének hatálya alá tartozó szállítási tevékenységek akkor nem érintik a versenyt jelentős mértékben, ha az érintett

(7) Annak érdekében, hogy a nemzetközi fuvarozásban biztosítsák a tisztességes versenyt, a nemzetközi szállítási tevékenységet folytató járművek méretei tekintetében közös szabványokra van szükség. E közös szabványok esetében csak kivételesen és kizárólag a nemzeti fuvarozási tevékenységek vonatkozásában biztosítható bármiféle mentesség. Ily módon egyensúlyba kerül egyfelől a tagállamoknak a szubszidiaritás elve

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.

alapján fennálló azon joga, hogy saját körülményeiknek megfelelően maguk döntsenek a megfelelő szállítási megoldásokról, ***a fehér könyvben meghatározott célokkal összhangban.*** A tagállamoknak az Európai Unióhoz való csatlakozásról szóló okmányokban foglalt jogait tiszteletben kell tartani.

Or. en

Módosítás 6

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. ***A technológiasemlegesség elvét fenn kell tartani.***

Or. en

Módosítás 7

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. Ahhoz azonban, hogy az*

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. *E hossznövelés azonban csak a kombinált szállításban engedélyezhető, ha a közúti szállítási szakasz hossza a vasúti, belvízi vagy tengeri szállítást is magában foglaló útvonalon belül, mindegyik végponton legfeljebb 150 km.*

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 8

Irányelvre irányuló javaslat 10 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(10) ***Az intermodális*** szállítás további segítése és a 45 láb hosszúságú konténeres 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) ***A kombinált*** szállítás további segítése és a 45 láb hosszúságú konténeres üres tömegének figyelembevétele érdekében szükségesnek mutatkozik enyhíteni ***a kombinált*** 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.

Or. en

Módosítás 9

Irányelvre irányuló javaslat 13 preambulumbekkezdés

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

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.

forgalom folyamatosságát, kevésbé költséges, és közlekedésbiztonsági szempontból kedvezőbb. ***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 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

Módosítás 10

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 pont

96/53/EK irányelv

2 cikk – 1 bekezdés – 13 francia bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

– „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 irányelv¹⁰ 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 motorral van felszerelve,

Módosítás

törölve

¹⁰ HL L 263., 2007.10.9., 1. o.

Or. en

Indokolás

A technológiasemlegesség biztosítása érdekében a „hibrid hajtású jármű” meghatározás helyett – amely túlságosan szűknek bizonyult – bevezetjük az „alternatív meghajtású jármű” átfogóbb fogalmát.

Módosítás 11

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 pont

96/53/EK irányelv

2 cikk – 1 bekezdés – 14 francia bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

– „elektromos 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 irányelv¹¹ értelmében vett olyan jármű, amely hajtás céljából egy vagy több, a villamos hálózathoz állandó módon nem csatlakozó elektromos motorral van felszerelve,

törölve

¹¹ HL L 263., 2007.10.9., 1. o.

Or. en

Indokolás

Már szerepel az „alternatív meghajtású jármű” átfogóbb meghatározásában.

Módosítás 12

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 pont

96/53/EK irányelv

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

– „**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,
- a 2009/28/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹ fogalommeghatározása szerinti bioüzemanyagok,
- szintetikus üzemanyagok,
- földgáz, beleértve a biometánt, gáznemű (sűrített földgáz – CNG) és cseppfolyósított (cseppfolyósított földgáz – LNG) formában,
- cseppfolyós propán-bután gáz (LPG), és
- hulladékhő.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2009. április 23-i 2009/28/EK irányelve a megújuló energiaforrásból előállított energia támogatásáról, valamint a 2001/77/EK és a 2003/30/EK irányelv módosításáról és azt követő hatályon kívül helyezéséről (HL L 140., 2009.6.5., 16. o.)

Or. en

Indokolás

Az „alternatív meghajtású gépjármű” fogalmának technológiasemleges meghatározásához hasznos, ha először meghatározzuk, hogy mi az „alternatív üzemanyag”. A fogalommeghatározást az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló bizottsági javaslatban (COM(2013)0012) alkalmazott meghatározásra lehet alapozni.

Módosítás 13

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 pont

96/53/EK irányelv

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

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

– „alternatív meghajtású jármű”: részben vagy egészben alternatív üzemanyaggal meghajtott gépjármű.

Or. en

Indokolás

Az „alternatív meghajtású gépjármű” fogalom meghatározásának technológiasegletesnek kell lennie.

Módosítás 14

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 pont

96/53/EK irányelv

2 cikk – 1 bekezdés – 15 francia bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

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

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

Or. en

Indokolás

Az „intermodális rakodási egység” fogalma elterjedtebb az ágazatban.

Módosítás 15

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 pont

96/53/EK irányelv

2 cikk – 1 bekezdés – 12 c 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 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 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 szöveg egészében a „kombinált szállítás” meglévő, az 1992/106/EGK irányelv szerinti fogalommeghatározását kell használni az „intermodális szállítás” új fogalommeghatározásának bevezetése helyett.

Módosítás 16

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 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 **következőképpen módosul**:

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 méretekkal rendelkező járművek vagy jármű-kombinációk számára tilos nemzetközi szállítási tevékenységet végezni.”

Or. en

Indokolás

A jelenlegi szabályok tisztázása, amelyek célja nem az volt, hogy engedélyezzék a moduláris koncepciónak megfelelő járművek határokon átnyúló használatát. A megengedettnél hosszabb tehergépjárművek országhatárokat átlépő közlekedésben való részvétele megváltoztathatja az Unió fő politikai célkitűzéseit, amelyeket a fehér könyv tartalmaz. Ezért először egy alapos hatásvizsgálatot kell végezni erről az országhatárokat átlépő közlekedésről, ideértve a modális átcsoportosítást, a biztonságra, a szociális és munkakörülményekre, a kkv-kra, a logisztikára, a légszennyezésre, a zajra stb. gyakorolt hatást.

Módosítás 17

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 2 pont – a pont

96/53/EK irányelv

4 cikk – 1 bekezdés – a és b 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 18

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 2 pont – b pont

96/53/EK irányelv

4 cikk – 4 bekezdés – 2 albekezdés – 1 mondat

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

b) a 4. cikk (4) bekezdése második

törölve

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. en

Módosítás 19

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 6 pont

96/53/EK irányelv

8 cikk – 2 bekezdés – 2 francia bekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

– a közúti közlekedés biztonsága és **a kombinált** szállítás szemszögéből különösen:

Or. en

Módosítás 20

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 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 légtérrelő az I. melléklet 1.1. pontjában előírt hosszúságot legfeljebb

500 milliméterrel haladja meg.

Or. en

Indokolás

A jogbiztonság érdekében arra kell támaszkodnunk (500 mm), amiről már megállapodás jött létre a 1230/2012/EU bizottsági rendelet keretében, amely a közelmúltban lépett hatályba.

Módosítás 21

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 6 pont

96/53/EK irányelv

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

A Bizottság által javasolt szöveg

ii. nem akadályozhatják meg az érintett pótkocsiknak és félpótkocsiknak **az intermodális** szállításban igénybe vett vasúti, tengeri és folyami szállítóeszközökben történő elhelyezését;

Módosítás

ii. nem akadályozhatják meg az érintett pótkocsiknak és félpótkocsiknak **a kombinált** szállításban igénybe vett vasúti, tengeri és folyami szállítóeszközökben történő elhelyezését;

Or. en

Módosítás 22

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 6 pont

95/53/EK irányelv

8 cikk – 2 bekezdés – 3 francia bekezdés – 2 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

(A magyar nyelvi változatot nem érinti.)

Or. en

Módosítás 23

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 6 pont

96/53/EK irányelv

8 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) 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

(3) A forgalomba hozatalt megelőzően a járműre szerelhető légterelőt és a járműre történő felszerelését a tagállamok **a 2007/46/EK irányelv keretében** engedélyezik. **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.

Or. en

Indokolás

A módosítás célja annak tisztázása, hogy nincs szükség új vagy további tanúsítási eljárásokra, mivel a tanúsítás a típusjóváhagyásra vonatkozó meglévő eljárások keretében (2007/46/EK) elvégezhető.

Módosítás 24

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 6 pont

96/53/EK irányelv

8 cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) 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

Módosítás

(4) 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.

összefüggésben teljesítendő követelményeket és a (3) bekezdés szerinti vizsgálati tanúsítvány kiállításának eljárását szabályozhatják. ***A Bizottság hatáskörének gyakorlása során biztosítja a típusjövahagyásra vonatkozó uniós jogi aktusokkal való összhangot.***

Or. en

Módosítás 25

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 6 pont

96/53/EK irányelv

8 cikk – 5 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(5) 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.

törölve

Or. en

Indokolás

Mivel az 500 milliméteres határértéket a 8. cikk (2) bekezdése bevezeti, nincs szükség átmeneti intézkedésekre.

Módosítás 26

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 7 pont

95/53/EK irányelv
9 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) 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

(1) 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 közlekedésbiztonságot** és a jármű vagy jármű-kombináció aerodinamikai **viselkedését.**

Or. en

Módosítás 27

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 7 pont

95/53/EK irányelv

9 cikk – 2 bekezdés – 1 albekezdés – 2 francia bekezdés – bevezető rész

A Bizottság által javasolt szöveg

– javítaniuk kell a közúti közlekedés és **az intermodális** szállítás **biztonságát**, és ennek érdekében biztosítaniuk kell különösen azt, hogy a vezetőfülke elülső részének alakja:

Módosítás

– javítaniuk kell a közúti közlekedés és **a kombinált** szállítás **biztonságosságát**, és ennek érdekében biztosítaniuk kell különösen azt, hogy a vezetőfülke elülső részének alakja:

Or. en

Indokolás

A „biztonság” szó nem tűnik megfelelőnek, mivel általában bűncselekményektől (például lopástól, terrorizmustól stb.) való védelemre utal. Nem egyértelmű, hogy a vezetőfülke kialakításának módosításai hogyan teszik majd e tekintetben biztonságosabbá a

teherszállítást.

Módosítás 28

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 7 pont

95/53/EK irányelv

9 cikk – 2 bekezdés – 1 albekezdés – 2 francia bekezdés – i pont

A Bizottság által javasolt szöveg

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

Módosítás

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

Or. en

Indokolás

A javaslat nem kellően egyértelmű a tekintetben, hogy pontosan mit kell tenni a vezetőfülke biztonságosságának javítása érdekében, különösen ami a gyalogosok biztonságát illeti. E jogszabálynak egyértelmű iránymutatásokkal kell szolgálnia, a szakértői munkacsoportnak pedig segítenie kell a Bizottságot ezen iránymutatások végrehajtásának előkészítésében.

Módosítás 29

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 7 pont

95/53/EK irányelv

9 cikk – 2 bekezdés – 1 albekezdés – 2 francia bekezdés – ii pont

A Bizottság által javasolt szöveg

ii. csökkentse a jármű ütközése esetén bekövetkező károkat,

Módosítás

ii. csökkentse a jármű **más járművekkel való** ütközése esetén bekövetkező károkat, **és javítsa a vezetőfülkék energiaelnyelő képességét energiaelnyelő tulajdonságú ütközéskezelő rendszer felszerelésével,**

Or. en

Indokolás

A javaslat nem kellően egyértelmű a tekintetben, hogy pontosan mit kell tenni a vezetőfülke

biztonságosságának javítása érdekében, különösen ami a gyalogosok biztonságát illeti. E jogszabálynak egyértelmű iránymutatásokkal kell szolgálnia, a szakértői munkacsoportnak pedig segítenie kell a Bizottságot ezen iránymutatások végrehajtásának előkészítésében.

Módosítás 30

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 7 pont

95/53/EK irányelv

9 cikk – 2 bekezdés – 1 albekezdés – 2 francia bekezdés – ii a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

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

Or. en

Indokolás

A javaslat nem kellően egyértelmű a tekintetben, hogy pontosan mit kell tenni a vezetőfülke biztonságosságának javítása érdekében, különösen ami a gyalogosok biztonságát illeti. E jogszabálynak egyértelmű iránymutatásokkal kell szolgálnia, a szakértői munkacsoportnak pedig segítenie kell a Bizottságot ezen iránymutatások végrehajtásának előkészítésében.

Módosítás 31

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 7 pont

95/53/EK irányelv

9 cikk – 2 bekezdés – 1 albekezdés – 3 francia bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

biztosítaniuk kell a járművek és a jármű-kombinációk vezethetőségét az infrastruktúrán anélkül, hogy a járműveknek **az intermodális terminálokon** való használhatóságát korlátoznák,

biztosítaniuk kell a járművek és a jármű-kombinációk vezethetőségét az infrastruktúrán anélkül, hogy a járműveknek **a kombinált szállításban** való használhatóságát korlátoznák,

Or. en

Módosítás 32

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 7 pont

95/53/EK irányelv

9 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) A forgalomba hozatalt 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

(3) A forgalomba hozatalt megelőzően az új kialakítású gépjárművek aerodinamikai viselkedését **és biztonsági teljesítményét** a tagállamok **a 2007/46/EK irányelv keretében végzett** 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.

Or. en

Indokolás

A módosítás célja annak tisztázása, hogy nincs szükség új vagy további tanúsítási eljárásokra, mivel a tanúsítás a típusjóváhagyásra vonatkozó meglévő eljárások keretében (2007/46/EK) elvégezhető.

Módosítás 33

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 7 pont

96/53/EK irányelv

9 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 hét éven belül] megfelelnek a 9. cikk (2) bekezdésében említett biztonsági követelményeknek.

Indokolás

A bizottsági javaslat összekapcsolja a biztonságot az aerodinamikai viselkedéssel, ezáltal pedig korlátozza azon hosszú távú szállítást végző tehergépjárművek biztonsági fejlesztéseit, amelyek esetében kevésbé valószínű, hogy városi területeken haladnak keresztül. Mivel a gyalogosokkal való, halálos kimenetelű ütközések 66%-a és a kerékpárosokat érintő halálos kimenetelű ütközések 55%-a városi területeken következik be, alapvető fontosságú minden tehergépjármű biztonságosságának javítása. Ez csak úgy érhető el, ha a biztonsági fejlesztéseket valamennyi tehergépjármű számára kötelezően előírják, így többek között azon tehergépjárművek számára is, amelyek városi területeken közlekednek. A hétéves átmeneti időszak kellő időt biztosít az ágazat számára ahhoz, hogy igazodjon a szabályozásban bekövetkező változásokhoz.

Módosítás 34

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 9 pont

95/53/EK irányelv

10 a cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A hibrid hajtású járművek ***és a kizárólag elektromos hajtással rendelkező járművek*** megengedett legnagyobb össztömege az I. melléklet ***2.3.1.*** pontjában található értékekkel egyezik meg.

Módosítás

Az alternatív meghajtású járművek megengedett legnagyobb össztömege az I. melléklet ***2.3.4.*** pontjában található értékekkel egyezik meg.

Or. en

Módosítás 35

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 9 pont

95/53/EK irányelv

10 a 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

Módosítás

Az alternatív meghajtású járműveknek mindazonáltal teljesíteniük kell az I. melléklet 3. pontjában a legnagyobb megengedett tengelyterhelés

vonatkozásában előírt határértékeket.”

vonatkozásában előírt határértékeket.

Or. en

Módosítás 36

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 10 pont

95/53/EK irányelv

11 cikk – 1 bekezdés

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 közötti 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, amennyiben a konténer vagy csereszekrény közötti szállítása **a 2. cikkben meghatározott kombinált** szállítás részeként történik.

Or. en

Módosítás 37

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 10 pont

95/53/EK irányelv

11 cikk – 2 bekezdés

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

Módosítás

törölve

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 is, ha Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletet foglal magában. Az Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási művelet 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 szöveg egészében a „kombinált szállítás” meglévő, az 1992/106/EGK irányelv szerinti fogalom meghatározását kell használni az „intermodális szállítás” új fogalom meghatározásának bevezetése helyett. Ez a fogalom meghatározás már egyértelműen meghatározza a szállítás közötti szakaszát, ez a távolság pedig elegendőnek tűnik egy ipari vagy kereskedelmi övezetnek valamely vasúti áruterminállal vagy folyami kikötővel való összekötéséhez. A mélytengeri kikötőket fenntartható szállítási módokkal kell összekötni a hosszú távú közötti áruszállítás helyett.

Módosítás 38

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 11 pont

95/53/EK irányelv

12 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) Az ezen irányelv hatálybalépését követő **két** év elteltével a tagállamok tömegméréseket hajtanak végre a forgalomban részt vevő járműveken és jármű-kombinációkon. Ezeket az előzetes

Módosítás

(2) Az ezen irányelv hatálybalépését követő **öt** 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.

szűréseket azon járművek kiszűrésére kell felhasználni, amelyekről vélelmezhető, hogy nem teljesítik az előírásokat, és ennél fogva kézi ellenőrzést indokolnak. A szóban forgó ellenőrzéseket a (6) bekezdésnek megfelelően *a járművekre* 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.

Or. en

Módosítás 39

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 11 pont

95/53/EK irányelv

12 cikk – 6 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(6) 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 speciális célú, rövid hatótávolságú adatátvitel¹³ területén közzétett EN 12253,

Módosítás

(6) Az (1) bekezdéssel összhangban *az új N2 és N3 kategóriájú járműveket* olyan fedélzeti tömegmérő eszközökkel *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 adatátvitel¹³ területén közzétett EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 és

EN 12795, EN 12834, EN 13372 és
EN ISO 14906 szabványoknak megfelelő
interfészeken keresztül kell lebonyolítani.

EN ISO 14906 szabványoknak megfelelő
interfészeken keresztül kell lebonyolítani.
***Az adatokat a járművezető számára is
hozzáférhetővé kell tenni.***

¹³ Dedicated Short Range Communications
(DSRC).

¹³ Dedicated Short Range Communications
(DSRC).

Or. en

Indokolás

A fedélzeti tömegmérő tűnik a leghatékonyabb eszköznek a jármű össztömegére vonatkozó korlátozások be nem tartásának megakadályozására, ezért azt kötelezővé kell tenni. A mozgásban lévő járművek tömegének ellenőrzését szolgáló, a közúti infrastruktúrába beépített állomások kevésbé hatékonyak, mivel ismertté válhat elhelyezkedésük, és a járművek elkerülhetik azokat. Ezenkívül a fedélzeti eszközök lehetőséget biztosítanak a járművezető számára annak ellenőrzéséhez, hogy a jármű teljesíti-e a jogszabályi előírásokat.

Módosítás 40

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 12 pont

96/53/EK irányelv

13 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) Az I. melléklet 2., 3., 4.1. és 4.3. pontjában meghatározott megengedett legnagyobb tömegek valamelyikének **5%-nál** kisebb mértékű túllépése esetén a fuvarozót írásban figyelmeztetni kell, továbbá alkalmazható vele szemben a nemzeti jogban e célra esetleg meghatározott szankció.

Módosítás

(2) Az I. melléklet 2., 3., 4.1. és 4.3. pontjában meghatározott megengedett legnagyobb tömegek 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. en

Indokolás

Egy 40 tonnás jármű esetében az 5%-os túlterhelés 2 tonnát jelent, ami jelentős mennyiség. Az előadó úgy véli, hogy kisebb tűréshatárt kell előírni, és a 2%-os mértéket javasolja maximális tűréshatárnak.

Módosítás 41

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 12 pont

96/53/EK irányelv

13 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) Az I. melléklet 2., 3., 4.1. és 4.3. pontjában meghatározott megengedett legnagyobb tömegek valamelyikének **5%** és 10% közötti mértékű túllépése ezen irányelv alkalmazásában enyhe szabályszegésnek minősül, és pénzbírsággal sújtandó. Kiegészítő szankcióként az ellenőrzést végző hatóság megtilthatja a jármű továbbhaladását és elrendelheti a rakomány oly módon történő részleges kirakodását, hogy annak eredményeképpen a jármű teljesítse a megengedett legnagyobb tömegre vonatkozó előírásokat.

Módosítás

(3) Az I. melléklet 2., 3., 4.1. és 4.3. pontjában meghatározott megengedett legnagyobb tömegek valamelyikének **2%** és 10% közötti mértékű túllépése ezen irányelv alkalmazásában enyhe szabályszegésnek minősül, és pénzbírsággal sújtandó. Kiegészítő szankcióként az ellenőrzést végző hatóság megtilthatja a jármű továbbhaladását és elrendelheti a rakomány oly módon történő részleges kirakodását, hogy annak eredményeképpen a jármű teljesítse a megengedett legnagyobb tömegre vonatkozó előírásokat.

Or. en

Módosítás 42

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 12 pont

96/53/EK irányelv

13 cikk – 6 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(6) 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

(6) Az I. melléklet 1. pontjában meghatározott megengedett legnagyobb méretek valamelyikének **1%-nál** kisebb mértékű túllépése esetén a fuvarozót írásban figyelmeztetni kell, továbbá alkalmazható vele szemben a nemzeti jogban e célra esetleg meghatározott szankció.

Or. en

Indokolás

A tehergépjárművek külső méretei milliméter pontossággal kerülnek kialakításra, így a járművek általában véve nem térnek el ezektől a méretekből. A tehergépjármű méreteit meghaladó rakomány esetében különleges engedélyt kell beszerezni. Ennélfogva a megengedett eltéréseknek a nullához kell közelíteniük, de legalábbis a lehető legkisebbnek kell lenniük.

Módosítás 43

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 12 pont

96/53/EK irányelv

13 cikk – 7 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(7) 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

(7) Az I. melléklet 1. pontjában meghatározott megengedett legnagyobb méretek valamelyikének **1%** és **10%** 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.

Or. en

Indokolás

A tehergépjárművek külső méretei milliméter pontossággal kerülnek kialakításra, így a járművek általában véve nem térnek el ezektől a méretekből. A tehergépjármű méreteit meghaladó rakomány esetében különleges engedélyt kell beszerezni. Ennélfogva a megengedett eltéréseknek a nullához kell közelíteniük, de legalábbis a lehető legkisebbnek kell lenniük.

Módosítás 44

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 12 pont

95/53/EK irányelv

13 cikk – 8 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(8) 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 elvesztésével kapcsolatos eljárást.

Módosítás

(8) 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, 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 elvesztésével kapcsolatos eljárást.

Or. en

Indokolás

A tehergépjárművek külső méretei milliméter pontossággal kerülnek kialakításra, így a járművek általában véve nem térnek el ezektől a méretekből. A tehergépjármű méreteit meghaladó rakomány esetében különleges engedélyt kell beszerezni. Ennélfogva a megengedett eltéréseknek a nullához kell közelíteniük, de legalábbis a lehető legkisebbnek kell lenniük.

Módosítás 45

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 13 pont

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 – **a berakodás előtt – írásbeli** nyilatkozatot ad át a konténer szállításával megbízott közúti fuvarozónak a szállítandó konténer **bruttó** tömegéről. **Ezt a nyilatkozatot elektronikus úton is benyújthatják. A konténer bruttó tömegét ismertető dokumentumnak – formájától függetlenül – tartalmaznia kell a feladó által megfelelően felhatalmazott személy aláírását.** Ha **a konténer 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.

Kombinált szállítás során a megrakodott konténer bruttó tömegére vonatkozó információkat azon fél rendelkezésére kell bocsátani, amelynek a konténer a birtokába kerül.

Or. en

Indokolás

2013. szeptember 20-án az IMO veszélyes árukkal, szilárd rakományokkal és konténerekkel foglalkozó albizottsága (DSC) jóváhagyta a SOLAS-egyezmény felülvizsgálatát azzal a céllal, hogy kötelezően előírják a konténerek bruttó tömegének a hajó fedélzetére történő berakodás előtti ellenőrzését. Annak érdekében, hogy valamennyi szállítási mód tekintetében egységes megközelítést alakítsunk ki és elkerüljük az esetlegesen egymásnak ellentmondó rendelkezéseket, az irányelv módosításakor figyelembe kell vennünk az IMO-nál bekövetkező fejleményeket.

Módosítás 46

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 15 pont

96/53/EK irányelv

16 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) 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

(2) A **Bizottságot** a 8. cikk (4) bekezdésében, a 9. cikk (5) bekezdésében és a 12. cikk (7) bekezdésében **említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó hatáskörrel** [az ezen irányelv **hatálybalépését**] **követő ötéves időszakra kell felruházni. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam lejárta előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, kivéve, ha az Európai Parlament vagy a Tanács – legkésőbb az adott időszak vége előtt három hónappal – kifogást emel a meghosszabbítás ellen.**

Or. en

Módosítás 47

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 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

törölve

Or. en

Módosítás 48

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 16 pont – c a pont (új)

96/53/EK irányelv

I melléklet – 2.3.4. pont (új)

ca) A szöveg a következő alponntal egészül ki:

„2.3.4. Alternatív meghajtású járművek: a 2.3.1., a 2.3.2. és a 2.3.3. pontban említett megengedett legnagyobb össz tömeg az alternatív meghajtáshoz szükséges többletsúllyal, de legfeljebb 1 tonnával növelve. A többletsúlyt 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 motorokat az alkalmazott technológiától függetlenül ugyanúgy kell kezelni. Az alternatív motorok különböző típusainak tömege azonban az alkalmazott technológiától függően eltérő. Ha csak egyetlen súlykorlát létezik az alternatív motorok minden típusára vonatkozóan, a könnyebb motorral rendelkező jármű-kombinációk az ekképpen felszabaduló tömegmennyiséget rakománnyal tölthetik ki. Ezért kerülni kell az olyan helyzeteket, amikor az egyik típusú alternatív motor versenyelőnybe kerül más motorokkal szemben.