



EURÓPAI PARLAMENT

2009 - 2014

---

*Plenárisülés-dokumentum*

---

**A7-0213/2012**

26.6.2012

**\*\*\*I**  
**JELENTÉS**

a kedvtelési célú vízi járművekről és a motoros vízi sporteszközökről szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról  
(COM(2011)0456 – C7-0212/2011 – 2011/0197(COD))

Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi Bizottság

Előadó: Malcolm Harbour

### ***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 jogszabálytervezet módosításai***

A Parlament módosításaiban a jogszabálytervezet módosításait ***félkövér dőlt*** betűkkel jelölik. A *normál dőlt betűs* kiemelés jelzi az illetékes osztályoknak, hogy a jogszabálytervezet mely részeiben javasolnak javításokat a szöveg véglegesítése érdekében (például nyilvánvaló hibák vagy kihagyások esetén egy adott nyelvi változatban). Az ilyen jellegű módosítási javaslatokat az érintett osztályok hagyják jóvá.

A jogszabálytervezettel módosítani kívánt, már létező jogszabályra vonatkozó valamennyi módosítás fejléce egy harmadik és egy negyedik sort is tartalmaz, amelyekben a létező jogszabály, illetve érintett rendelkezésének megjelölése található. Egy már létező jogszabály Parlament által módosítani kívánt – ám a jogszabálytervezet által nem módosított – rendelkezésének idézett részei ***félkövér*** betűkkel szerepelnek. Az ilyen részekben az esetleges törléseket a következőképpen kell jelölni: [...].

## TARTALOM

	<b>Oldal</b>
AZ EURÓPAI PARLAMENT JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZETE.....	5
INDOKOLÁS.....	37
VÉLEMÉNY A KÖRNYEZETVÉDELMI, KÖZEGÉSZSÉGÜGYI ÉS ÉLELMISZER- BIZTONSÁGI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL .....	42
VÉLEMÉNY A KÖZLEKEDÉSI ÉS IDEGENFORGALMI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL....	47
ELJÁRÁS.....	58



## **AZ EURÓPAI PARLAMENT JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZETE**

**a kedvtelési célú vízi járművekről és a motoros vízi sporteszközökről szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról  
(COM(2011)0456 – C7-0212/2011 – 2011/0197(COD))**

**(Rendes jogalkotási eljárás: első olvasat)**

*Az Európai Parlament,*

- tekintettel a Bizottság Európai Parlamenthez és Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2011)0456),
  - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (2) bekezdésére és 114. cikkére, amelyek alapján a Bizottság javaslatát benyújtotta a Parlamenthez (C7-0212/2011),
  - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (3) bekezdésére,
  - tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2011. december 8-i véleményére<sup>1</sup>,
  - tekintettel eljárási szabályzata 55. cikkére,
  - tekintettel a Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi Bizottság jelentésére, valamint a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság és a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság véleményeire (A7-0213/2012),
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 kíván léptetni;
  3. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a nemzeti parlamenteknek.

### **Módosítás 1**

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

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(6) A termékek forgalomba hozatalának közös keretrendszeréről szóló, 2008. július

*Módosítás*

(6) A termékek forgalomba hozatalának közös keretrendszeréről szóló, 2008. július

---

<sup>1</sup> HL C 43., 2012.2.15., 30. o.

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

9-i 768/2008/EK európai parlamenti és tanácsi határozat az új megközelítési elveken alapuló jogszabályok alkalmazásában közös elveket és referenciarendelkezéseket határoz meg. A más ágazatok termékeire vonatkozó jogszabályokkal való összhang biztosítása érdekében szükség van arra, hogy ennek az irányelvnek bizonyos rendelkezései összhangban legyenek a fenti határozattal, amennyiben az ágazati sajátosságok nem tesznek szükségessé más megoldást. Ezért bizonyos meghatározásokat, a gazdasági szereplők általános kötelezettségeit, a feltételezett megfelelést, a CE-jelölésre vonatkozó szabályokat, a megfelelőségértékelő szervezetekkel szembeni, valamint az értesítési eljárásokat érintő követelményeket, illetve a kockázatot jelentő termékekkel foglalkozó eljárásokról szóló rendelkezésekre vonatkozó követelményeket össze kell hangolni a fenti határozattal. *Az európai szabványosításáról szóló, ...-i [.../...]/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>1</sup> meghatározza az azon esetekben alkalmazandó eljárást, amikor kifogás merül fel azzal kapcsolatban, hogy a harmonizált szabványok teljes mértékben eleget tesznek-e az ezen irányelvben előírt követelményeknek.*

---

<sup>1</sup> HL L ...

\* *HL: Kérjük, illessze be a rendelet számát, dátumát és HL hivatkozását.*

#### Indokolás

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

#### Módosítás 2

#### Irányelvre irányuló javaslat 8 preambulumbekzdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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

*Indokolás*

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

**Módosítás 3**

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

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(20a) A tengeri használatra átalakított motorok esetében, amelyeknél az eredeti motor a nem közúti mozgó gépekbe és berendezésekbe szánt belső égésű motorok gáz- és szilárd halmazállapotú szennyezőanyag-kibocsátása elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1997. december 16-i 97/68/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel<sup>1</sup> vagy a járművek hajtására használt kompressziós gyújtású motorok gázhalmazállapotú szennyezőanyag- és légszennyezőrészecske-kibocsátása, valamint a járművek hajtására használt, földgáz- vagy PB-gázüzemű szikragyújtású motorok gáznemű és szilárd károsanyag-kibocsátás elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 2005. szeptember 28-i 2005/55/EK európai***

*parlament és tanácsi irányelvvel<sup>2</sup>  
összhangban már típusjövahagyásra  
került, a gyártók az eredeti motor gyártója  
által kiadott megfelelőségi igazolásra  
hivatkozhatnak, amennyiben az  
átalakítások nem változtatják meg a  
kipufogógáz-kibocsátási jellemzőket.  
Ennek megfelelően a gyártó ezen  
irányelvben szereplő  
fogalom meghatározását ki kell igazítani  
annak tisztázása céljából, hogy mi tartozik  
a „gyártási” tevékenység meghatározása  
alá.*

---

<sup>1</sup> HL L 59., 1998.2.27., 1.o.

<sup>2</sup> HL L 275., 2005.10.20., 1.o.

#### Indokolás

*A Malcolm Harbour által a 3. cikk (1) bekezdésének 13. pontjához benyújtott módosítással együttesen értelmezendő. A motorokat tengeri használatra átalakítását (marinizálást) végző gazdasági szereplők korábban a jogbiztonság némi hiányát érzékelték a motorok tanúsításával kapcsolatban. A gyártó fogalom meghatározásának ebben az irányelvben történő kiigazítása biztosítja, hogy a motor kibocsátási jellemzőit meg nem változtató marinizálással kapcsolatos kétértelműség megszűnhet, és az e tevékenységet folytatók egyértelműen hivatkozhatnak az eredeti motor gyártója által kiadott megfelelőségi igazolás használatára.*

#### Módosítás 4

##### **Irányelvre irányuló javaslat 21 preambulumbekkezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(21) A kedvezményes célú vízi járművekről szóló 94/25/EK irányelvet módosító 2003/44/EK irányelv 2. cikke értelmében benyújtott, a kedvezményes célú vízi járművek motorja környezetvédelmi jellemzőinek továbbfejlesztési lehetőségeiről szóló jelentés értékelte a kedvezményes célú vízi járművek motorjaira vonatkozó kipufogógáz-kibocsátási határértékek további csökkentésének lehetőségeit. E jelentés arra a következtetésre jutott, hogy

*Módosítás*

(21) A kedvezményes célú vízi járművekről szóló 94/25/EK irányelvet módosító 2003/44/EK irányelv 2. cikke értelmében benyújtott, a kedvezményes célú vízi járművek motorja környezetvédelmi jellemzőinek továbbfejlesztési lehetőségeiről szóló jelentés értékelte a kedvezményes célú vízi járművek motorjaira vonatkozó kipufogógáz-kibocsátási határértékek további csökkentésének lehetőségeit. E jelentés arra a következtetésre jutott, hogy



helyénvaló a 2003/44/EK irányelvben foglaltaknál szigorúbb határértékek meghatározása. Ezeket a határértékeket a tisztább tengerimotor-technológiák műszaki fejlődését tükröző, továbbá a kipufogógáz-kibocsátási határértékek világszintű harmonizálása irányába történő fejlődést lehetővé tevő szinten kell meghatározni. A CO-határértékeket azonban a más légszennyező anyagok jelentős csökkentésének lehetővé tétele, valamint a megfelelési költségek arányosságának fenntartása érdekében meg kell emelni.

helyénvaló a 2003/44/EK irányelvben foglaltaknál szigorúbb határértékek meghatározása. Ezeket a határértékeket a tisztább tengerimotor-technológiák műszaki fejlődését tükröző, továbbá a kipufogógáz-kibocsátási határértékek világszintű harmonizálása irányába történő fejlődést lehetővé tevő szinten kell meghatározni. A CO-határértékeket azonban a más légszennyező anyagok jelentős csökkentésének lehetővé tétele, valamint a megfelelési költségek arányosságának fenntartása érdekében meg kell emelni. ***A javasolt CO-határértékek a legnagyobb mértékű általános kibocsátáscsökkentés elérésére alkalmas, a műszaki megvalósíthatóságot tükröző és a lehető leggyorsabban végrehajtható, ugyanakkor az e gazdasági ágazatot érő társadalmi-gazdasági hatásnak az elfogadható szinten való tartását biztosító stratégia részét képezik.***

#### Indokolás

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

#### Módosítás 5

##### **Irányelvre irányuló javaslat 22 preambulumbekzdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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

## Indokolás

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

### Módosítás 6

#### Irányelvre irányuló javaslat 26 preambulumbekzdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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

## Indokolás

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

### Módosítás 7

#### Irányelvre irányuló javaslat 26 a preambulumbekzdés (új)

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

## Módosítás 8

### Irányelvre irányuló javaslat 28 preambulumbekkezdés

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

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

## Módosítás 9

### Irányelvre irányuló javaslat 31 a preambulumbekkezdés (új)

**(31a) Annak érdekében, hogy a vízi járművek elfogadható működési**

*környezetéről egyértelmű információt lehessen adni, a vízijármű-kialakítási kategóriák címeit, amelyek esetlegesen félrevezetőek voltak a felhasználók számára, mostantól a hajózáshoz nélkülözhetetlen környezeti viszonyokhoz, nevezetesen a szél erősségéhez és a hullámmagassághoz kell igazítani a hajózás területének és típusának jelölése helyett.*

*Indokolás*

*A vízijármű-kialakítási kategóriákra vonatkozó preambulumbekkezdés tisztázza a kérdést.*

## **Módosítás 10**

### **Irányelvre irányuló javaslat 31 b preambulumbekkezdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

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

*Indokolás*

*Ez a módosítás a jelentéstervezetben kiigazított (újonnan javasolt) vízijármű-kialakítási*

## **Módosítás 11**

### **Irányelvre irányuló javaslat 39 preambulumbekkezdés**

#### *A Bizottság által javasolt szöveg*

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

#### *Módosítás*

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

#### *Indokolás*

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

## Módosítás 12

### Irányelvre irányuló javaslat 44 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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

## Módosítás 13

### Irányelvre irányuló javaslat 2 cikk – 3 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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

### *Indokolás*

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

## Módosítás 14

### Irányelvre irányuló javaslat 3 cikk – 2 pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

2. „kedvtelési célú vízi jármű:” bármely olyan sport- és szabadidős célokat szolgáló vízi jármű, függetlenül meghajtási módjától, amelynek a megfelelő harmonizált szabványok szerint mért hajótesthossza 2,5 m és 24 m között van;

*A módosítás a magyar nyelvű változatot nem érinti.*

*Indokolás*

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

**Módosítás 15**

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

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

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

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

*Indokolás*

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

## Módosítás 16

### Irányelvre irányuló javaslat 3 cikk – 5 pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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

*Indokolás*

*Ez a módosítás azt biztosítja, hogy valamennyi fajta hibridhajtásnak meg kelljen felelnie az I. melléklet B része szerinti kipufogógáz-kibocsátási követelményeknek.*

## Módosítás 17

### Irányelvre irányuló javaslat 3 cikk – 7 pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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

*Indokolás*

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

## Módosítás 18

### Irányelvre irányuló javaslat 3 cikk – 13 pont



*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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

*Indokolás*

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

**Módosítás 19**

**Irányelvre irányuló javaslat  
5 cikk**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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

## Indokolás

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

### Módosítás 20

#### **Irányelvre irányuló javaslat 6 cikk – 4 bekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

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

*b) a 97/68/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>23</sup> szerinti típusjóváhagyással rendelkező azon motorok, amelyek megfelelnek az említett irányelv I. melléklete 4.1.2. pontjában meghatározott, nem belvízi hajók, mozdonyok és vasúti motorkocsik meghajtására használt kompressziós gyújtású motorokra vonatkozó IIIA., IIIB. vagy IV. szintű kibocsátási határértékeknek;*

*c) a 2005/55/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>24</sup> szerinti típusjóváhagyással rendelkező motorok, amennyiben a gyártó a IV. melléklet 9. pontja szerint nyilatkozik arról, hogy a motor megfelel ezen irányelv kipufogógáz-kibocsátásra vonatkozó követelményeinek, ha a gyártó útmutatásának megfelelően vízi járműbe szerelik.*

*Módosítás*

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

## Indokolás

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

## Módosítás 21

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

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

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

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

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

## Indokolás

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

### Módosítás 22

#### **Irányelvre irányuló javaslat 7 cikk – 7 bekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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

### Módosítás 23

#### **Irányelvre irányuló javaslat 12 cikk – cím**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

A magánimportőrök kötelezettségei

*Módosítás*

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

## Indokolás

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

### Módosítás 24

#### **Irányelvre irányuló javaslat 15 cikk**

**15. cikk**

**törölve**

**A harmonizált szabványokkal szembeni formai kifogás**

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

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

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

**Indokolás**

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

## Módosítás 25

### Irányelvre irányuló javaslat 18 cikk – 1 bekezdés – d pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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

#### *Indokolás*

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

## Módosítás 26

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

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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

#### *Indokolás*

*Ez a módosítás 1994 óta hatályban lévő szabályokat állít vissza az irányelv szövegébe. Egy 12 méternél hosszabb, C kategóriájú vízi jármű nem futhat ki a tengerre anélkül, hogy a egy bejelentett szervezet ne ellenőrizné a kialakítását. A módosítás által javasolt vizsgálat megismételteti a stabilitás és a felhajtóerő vizsgálatát, de megfelelő további vizsgálatot foglal magában.*

## Módosítás 27

### Irányelvre irányuló javaslat 25 cikk – 1 bekezdés – 2 albekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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

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

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

*Indokolás*

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

## Módosítás 28

### Irányelvre irányuló javaslat 33 cikk

*A Bizottság által javasolt szöveg*

***33. cikk***

***A harmonizált szabványokkal szembeni formai kifogás***

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

*Módosítás*

***törölve***

## Indokolás

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

### Módosítás 29

#### **Irányelvre irányuló javaslat 49 cikk – 2 bekezdés**

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

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

##### *Módosítás*

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

## Indokolás

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

### Módosítás 30

#### **Irányelvre irányuló javaslat 50 cikk – 2 bekezdés**

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

(2) A 49. cikkben említett felhatalmazás a 60. cikkben meghatározott időponttól

##### *Módosítás*

(2) A 49. cikkben említett felhatalmazás a 60. cikkben meghatározott időponttól



számított *határozatlan időre* szól.

számított *hét évre* szól. *A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal a hétéves időtartam vége előtt jelentést készít a felhatalmazásról. Amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal az egyes időtartamok vége előtt, akkor a felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra.*

## Módosítás 31

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

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

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

---

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

### *Indokolás*

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

## Módosítás 32

### Irányelvre irányuló javaslat 53 a cikk (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

#### **53a. cikk**

#### ***Felülvizsgálat***

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

---

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

#### *Indokolás*

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

## Módosítás 33

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

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

(1) A tagállamok nem akadályozhatják az olyan, a 94/25/EK irányelv hatálya alá tartozó termékek forgalmazását vagy üzembe helyezését, amelyek megfelelnek az említett irányelvnek, és **amelyeket ...\*** előtt hoztak forgalomba vagy helyeztek üzembe.

---

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

*Indokolás*

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

**Módosítás 34**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**I melléklet – A rész – 1 pont – táblázat – 1 oszlop**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Kategória  
A – „**óceáni**”  
B – „**nyílt tengeri utakra**”  
C – „**tengeri part menti vizekre**”  
D – „**védett vizekre**”

*Módosítás*

Kategória  
A  
B  
C  
D

*Indokolás*

*Az alábbiakban szereplő, módosított kategóriákkal együttesen értelmezendő. Ez a módosítás*

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

## **Módosítás 35**

### **Irányelvre irányuló javaslat**

#### **I melléklet – A rész – 1 pont – A pont**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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

#### *Indokolás*

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

## **Módosítás 36**

### **Irányelvre irányuló javaslat**

#### **I melléklet – A rész – 1 pont – B pont**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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

## Indokolás

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

### Módosítás 37

#### Irányelvre irányuló javaslat

#### I melléklet – A rész – 1 pont – C pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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

## Indokolás

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

### Módosítás 38

#### Irányelvre irányuló javaslat

#### I melléklet – A rész – 1 pont – D pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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

*elő.*

### *Indokolás*

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

### **Módosítás 39**

#### **Irányelvre irányuló javaslat**

#### **I melléklet – A rész – 1 pont – 2 bekezdés**

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

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

##### *Módosítás*

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

### *Indokolás*

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

### **Módosítás 40**

#### **Irányelvre irányuló javaslat**

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

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

30. a gyártó **ország,**

##### *Módosítás*

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

## Indokolás

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

### Módosítás 41

#### Irányelvre irányuló javaslat

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

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

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

***törölve***

## Indokolás

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

### Módosítás 42

#### Irányelvre irányuló javaslat

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

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

#### ***2.2a. Importőri tábla***

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

## Indokolás

*A 9. cikk (3) bekezdésében az importőr adataival kapcsolatos tájékoztatási követelményeknek*

*a legegyszerűbben úgy lehet megfelelni, ha ezeket az információkat az „importőr tábláján” feltüntetik, ez a módosítás pedig azt részletezi ismét, hogy a táblán milyen adatoknak kell szerepelniük.*

## Módosítás 43

### Irányelvre irányuló javaslat

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

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

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

##### *Módosítás*

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

##### *Indokolás*

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

## Módosítás 44

### Irányelvre irányuló javaslat

#### I melléklet – A rész – 3 pont – 3.7 pont

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

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

##### *Módosítás*

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



hozzáférhetőnek kell lenni(ük).

#### *Indokolás*

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

#### **Módosítás 45**

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

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

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

##### **5.1.5a. Kormányrúddal irányított külmotorok**

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

#### **Módosítás 46**

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

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

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***A benzinüzemanyag-tartályok tereit szellőztetni kell.***

#### *Indokolás*

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

#### **Módosítás 47**

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

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

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

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

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

*Indokolás*

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

## **Módosítás 48**

### **Irányelvre irányuló javaslat**

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

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

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

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

*Indokolás*

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

## Módosítás 49

### Irányelvre irányuló javaslat

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

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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

### *Indokolás*

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

## Módosítás 50

### Irányelvre irányuló javaslat

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

*A Bizottság által javasolt szöveg*

2.3. Vizsgálati ciklusok és ***referencia-üzemanyagok***

*Módosítás*

2.3. Vizsgálati ciklusok:

### *Indokolás*

*A referencia-üzemanyagokkal a 2.5. pont foglalkozik.*

## Módosítás 51

### Irányelvre irányuló javaslat

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

***1a. RÉSZLETES KÖVETELMÉNYEK***

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

*Indokolás*

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

## INDOKOLÁS

### Fő iparági mérőszámok és a szándékolt hatály

A kedvtelési célú vízi járművekről és a motoros vízi sporteszközökről szóló új irányelvre irányuló javaslat alapvető mértékben korszerűsíti a magáncélú felhasználói tevékenységekre, azaz a szabadidős, sport- és oktatási tevékenységekre szánt – köztük a bérelt, vagy a személyzettel rendelkező vagy személyzet nélküli – vízi járművekre vonatkozó hatályos uniós biztonsági és környezetvédelmi teljesítménykövetelményeket.

A „vízi jármű” ezen irányelv alkalmazásában a 2,5 m-től 24 m-ig terjedő hosszúságú hajókat jelenti, és kiterjed a „kedvtelési célú vízi járművekre” (a motoros vízi járművekre és a vitorlás hajókra, ideértve a beépített motorral és a külmotorral rendelkezőket) és a „motoros vízi sporteszközökre” – alapvetően a vízi robogókra –, egyértelművé téve, hogy mostantól ezek is a szabályok hatálya alá tartoznak.

Szem előtt kell tartani azt a fontos különbséget, hogy az irányelv a kedvtelési célú vízi járművekre és a motoros vízi sporteszközökre egyaránt vonatkozik – függetlenül attól, hogy az említetteket tengeri vagy belvízi használatra szánták-e –, de nem vonatkozik a kereskedelmi célú személyszállítás céljaira szánt és használt vízi járművekre (amelyeket a személyhajókról szóló 2009/45/EK irányelv és/vagy a belvízi hajókról szóló 2006/87/EK irányelv szabályoz). Röviden:

az irányelv mindenre vonatkozik, kezdve a külmotorral ellátott felfújható gumicsónakoktól kezdve – amelyet az ember egy tavon használna, amikor horgászni szeretne –, egészen az olasz Riviérán fellelhető nagy motoros jachtokig.

Az érintett vízi járművek által teljesítendő fő alapvető követelmények között szerepel a stabilitás és az úszóképesség, a motor és a villamos rendszer biztonsága, valamint a kipufogógáz- és a zajkibocsátás. A javaslat legfontosabb elemei a következők:

1) A hatályos szabályokat az új jogi keret elveihez igazítani igyekvő modernizációs gyakorlat. Az irányelv emellett egy általános biztonsági záradékkal egészülne ki, ami azt jelenti, hogy az irányelv hatálya alá tartozó termékeket csak abban az esetben lehet forgalomba hozni, ha eleget tesznek az irányelv mellékleteiben megfogalmazott általános biztonsági követelményeknek.

2) A hatály és a fogalom meghatározások további pontosítása

3) A harmonizált szabványokhoz (lásd alább) igazodás

4) A javaslat fenntartja a zajkibocsátási határértékeket, azzal a lehetőséggel, hogy a nemzeti intézkedések továbbszigoríthatják ezeket az érzékeny földrajzi területeken (jellemzően a sebességre vagy a parttól való távolságra vonatkozó előírásokkal).

5) A WC-vel ellátott vízi járművek tartállyal vagy fedélzeti víztisztító rendszerrel történő kötelező felszerelése a tengeri környezet hatékonyabb védelme érdekében.

6) Az irányelv hatálya alá tartozó terméket forgalomba hozó, a Közösség területén letelepedett bármely természetes vagy jogi személy által az építés után abban az esetben

elvégzett értékelésre vonatkozó szabályok, ha sem a gyártó, sem meghatalmazott képviselője nem teljesíti a termék megfelelésével kapcsolatos kötelezettségeket. Ez a hatályos szabályokból következik, de mostantól kifejezetten kiterjed a motoros vízi sporteszközökre; tisztázza a magánimportőrök státusát és kötelezettségeit is.

7) A CE-jelölés feltüntetésére vonatkozó kötelezettséget illetően a kötelezettség kiterjed majd valamennyi beépített motorra és beépített kipufogórendszer nélküli farmotorra is.

8) A kipufogógáz- és a zajkibocsátásra vonatkozó előírások (lásd alább) naprakésszé tétele.

9) A jelentéstételre vonatkozó új szabályok. Az uniós tagállamoknak 5 éven belül jelentést kell benyújtaniuk a Bizottságnak az irányelv rendelkezéseinek végrehajtásáról.

10) Az akkreditációra, a CE-jelölésre, a piaci felügyeletre és az EU-ban forgalomba hozott termékek ellenőrzésére vonatkozó horizontális előírásokkal való összehangolás.

11) rugalmasabb megfelelőségértékelési eljárások bevezetése.

Az Európai Bizottság széles körű konzultációt folytatott a főbb érdekelt felekkel, köztük a tagállamokkal, a bejelentett szervezetekkel, az európai hajózási ágazattal (amelyben túlnyomó többségben vannak a kkv-k), a motorgyártókkal és a hajózási szervezetekkel (a felhasználókkal).

A jelentéstervezet előkészítése során az előadó az érdekelt felek széles körének nézeteit vette figyelembe, és úgy tűnik, általános konszenzus alakult ki azzal kapcsolatban, hogy a Bizottság javaslata megfelelően kiegyensúlyozott. Ez megmagyarázza azt is, hogy az előadó miért csupán korlátozott számú technikai kiigazításra és pontosításra tett javaslatot a jelentéstervezetben.

Az előadó módosításai egyfelől a fogalom meghatározások kiigazítására összpontosultak – annak érdekében, hogy azok pontosabbak legyenek –, másfelől pedig számos konkrét rendelkezés pontos hatályának egyértelművé tételére. Az előadó célja emellett az volt, hogy tisztázza az importőr kötelezettségeit a megépítés utáni értékelés tekintetében; annak meghatározása érdekében, hogy mely esetben szükséges a CE-jelölés, javaslatokat tett a termékek nyomon követhetőségének javítására, továbbá biztosította azt is, hogy megmaradjanak a bejelentett testületeknek a nagyobb, esetleg a tengerre is kihajózó vízi járművek feletti ellenőrzése. Az előadó szükségesnek vélte azt is, hogy részletekkel szolgáljon számos fontos (az úszóképességgel, a villamossággal, a gázzal és a tüzelőanyag-tartály szellőztetésével kapcsolatos) biztonsági követelmény pontos alkalmazását illetően.

Az előadó úgy határozott, hogy naprakésszé tett rendszert terjeszt elő a vízijármű-kialakítási kategóriák meghatározására vonatkozóan, amely megszünteti a kialakítási kategória és a földrajzi hely szerinti (pl. a tengeren vagy a védett vizeken történő) rendeltetésszerű használat között jelenleg fennálló kapcsolatot, hogy ezekkel szemben a szélerősség és a hullámmagasság maradjon meg a két fő paraméternek, amelyek pontosabbak és alkalmasabbak e célra. Mindemellett ez a javasolt módosítás megfelel a vonatkozó nemzetközi szabványban alkalmazott fogalmaknak. Az előadó ugyanakkor fenntartással él a javaslattal kapcsolatban, amennyiben túlságosan költséges volna az uniós gyártók számára az ahhoz való igazodás. Az előadó fontolóra veszi azt, hogy felkéri európai parlamenti képviselőtársait, hogy a módosítások fenntartása vagy visszavonása előtt hagyják jóvá egy

korlátozott hatásvizsgálatnak az IMCO bizottságtól történő megrendelését, mivel a javaslatot kísérő bizottsági hatásvizsgálat nem terjedt ki a rendszer e javasolt módosításaira.

### **Globális szintű összehangolás**

A Bizottság javaslata hozzáigazítja az uniós rendelkezéseket az USA Környezetvédelmi Ügynökségének a szikragyújtásos és a kompressziós gyújtású motorokra vonatkozó legújabb előírásaival. Ez azt jelenti, hogy az USA, Kanada, az EU és Japán közös kipufogógáz-kibocsátási határértékekkel rendelkezik majd a kedvtelési célú vízi járművek motorjaira vonatkozóan, ami határozott motivációul szolgál majd az Ausztráliához hasonló, más – az ágazat szabályozását fontolgató – joghatóságok számára e megközelítés elfogadásával kapcsolatban.

A kedvtelési célú vízi járműveinek motorjait gyártó ágazat kicsi. Még a legnagyobb motorgyártó ágazat (a külmotorok ágazata) esetében is összesen 105 motorcsalád 457 000 egységét adták el 2009-ben. A külmotorok, a motoros vízi sporteszközök és a kompressziós gyújtású dízelmotorok utánkezelést alkalmazó, igen jelentős fejlesztési és gyártási költségekkel járó következő generációja esetében globális megközelítés alkalmazására lesz szükség, hogy megfizethetők legyenek. A Bizottság javaslata ezt a folyamatot indítja el, a 19. módosítás pedig annak biztosítására szolgál, hogy e globális megközelítés a kipufogógáz-kibocsátás csökkentésének következő szintjén is megmaradjon.

### **Kipufogógáz-kibocsátás**

Széles körben elfogadott az a vélekedés, hogy ez az ágazat csak korlátozott hatást gyakorol a környezetre, mivel az egyéb motorizált járművekhez képest csak alacsony a forgalomban lévő vízi járművek száma, amihez társul az értékesítés 2007 óta csökkenő (megfeleződött) volumene és az éves üzemórák korlátozott száma is. Ezzel összefüggésben a gyártó ágazat a lehető legnagyobb mértékben törekedett a környezetvédelmi szempontoknak a jelenleg alkalmazott technológiai megoldások és az iparág számára elfogadható költség mellett történő lehető leghamarabb megvalósuló érvényesítésére. Az előadó egyetért a Bizottságnak a hatásvizsgálatban szereplő azzal a következtetéssel, hogy a kipufogógáz-kibocsátásokra vonatkozóan javasolt korlátozások a legszigorúbb, de az adott határidőn belül megvalósítható mértékű csökkentést tükrözik.

A javaslat a CO-kibocsátási határértékek csökkentését vezeti be a szikragyújtású, benzinüzemű beépített és farmotorokra, és változatlanul hagyja a határértékeket a dízelüzemű, kompressziós gyújtású motorokra vonatkozóan, amelyek CO-kibocsátásának szintje alacsony. A mindhárom szennyező anyag (HC, NO<sub>x</sub> és CO) kibocsátásának ennél jelentősebb csökkentése a szikragyújtású motorok esetében kizárólag kipufogógáznak a hármas hatású katalizátoros technológiát magában foglaló utánkezelése révén lehetséges, ám a technológiai megoldás sajnos még nem elég fejlett a külmotorokon és a motoros vízi sporteszközöket hajtó motorok esetében. A technológia alkalmazásának fizikai korlátai vannak, és a szükséges beruházás jelenleg nem megengedhető mértékű az iparág számára.

A javaslat a külmotorok és a motoros vízi sporteszközöket hajtó motorok esetében ténylegesen, legalább 25%-kal csökkenti a teljes HC- és NO<sub>x</sub>-kibocsátásokat, de ennek eléréséhez a CO-kibocsátás növelése szükséges. Az égéssel kapcsolatban itt közvetlen kompromisszum áll fenn. Ha csökken a HC- és a NO<sub>x</sub>-kibocsátások szintje, az a CO-kibocsátások szintjének növekedését jelenti. Az előadó arra kéri képviselőtársait, hogy

legyenek erre figyelemmel, és támogassák a Bizottság javaslatát e környezetvédelmi szempontból fontos kibocsátási szintet illetően.

Az előadó mindazonáltal elismerte az iparág annak érdekében tett erőfeszítéseit, hogy idő előtt megfeleljenek a kibocsátási követelményeknek, és támogatja a Bizottság által eredetileg javasolt átmeneti időszak lerövidítését, továbbá hogy 2014 végére valamennyi motorra teljes mértékben vonatkozzanak a szabályok (lásd a 20. módosítást). A hosszabb átmeneti időszak a 15 kilowatt alatti teljesítményű és kizárólag kkv-k által gyártott szikragyújtású külmotorokra korlátozódna, amelyek esetében több időre van szükség, lásd a bizottsági javaslat 58. cikkének (2) bekezdését.

Az előadó emellett a bioüzemanyagok elterjedését ösztönző módosítást terjesztett elő, és javasolta azt is, hogy a Bizottság 5 éven belül vizsgálja meg a motorok kipufogógáz-kibocsátási határértékei csökkentése további szintjének bevezetését.

### **Zajkibocsátás**

A bizottság keretében folytatott előzetes megbeszélések arra utalnak, hogy a képviselőknek tüzetesebben is meg kellene vizsgálniuk a környezeti zajkibocsátási szinteket. Ezzel kapcsolatban a Bizottság által az érdekelt felekkel folytatott konzultációt követően javasolt követelmények javítása tekintetben az előadó szeretné felhívni képviselőtársai figyelmét a fizikai korlátokra.

Háttérként – a vízi járművekkel kapcsolatban folytatott széles körű vizsgálatokat követően – a vízi járművek hangjára vonatkozó átfogó adatállomány gyűlt össze mind az irányelv határértékeinek, mind pedig az ISO vizsgálati szabványnak a kidolgozása érdekében. Az eredményeket függetlenül megerősítette egy, a 6. keretprogram keretében megvalósított projekt. Egy átlagos, 5,5 m-es motorcsónakot a mikrofontól 25 m-es távolságban 70 km/h sebességgel vontatva fény derült arra, hogy a vízzel érintkező hajótest zaja 72dB. A motorgyártók egyetértettek azzal, hogy motorjaik nem lehetnek hangosabbak a hajótestnél, és konstrukciós módosításokat hajtottak végre, hogy e határértéken belülre tudjanak kerülni. Ennek megfelelően a hajótest és a motor külön-külön 72 dB-es zaja együttesen 75 dB-es értéket eredményez, ami az ebben az irányelvben előírt követelmény. A kisebb vízi járművekre és motorokra vonatkozóan alacsonyabb értékeket állapítottak meg, és további 3 dB-es túllépés volt szükséges a többmotoros egységek esetében.

A vizsgálati módszert ma az EN ISO 14509 szabvány 1. része írja elő. Az ebben a javaslatban rögzített határértékek a jelenlegi vízijármű-konstrukciók mellett elérhető szintnek felelnek meg. Az előadó álláspontja szerint a motorzaj tekintetében nem érhető további jelentős mértékű csökkentés a vízi járművek zajának további csökkentése vonatkozásában. Ha például a motorzaj további csökkentésének célértéke 10 dB (ami elérhetetlen), az a vízi jármű teljes zajkibocsátási szintjét csupán 3 dB-lel csökkentené. Az előadó következtetései szerint a zajjal kapcsolatos bármilyen sokkal szigorúbb intézkedés a vízi járművek teljes áttervezését tenné szükségessé, ami hátrányosan érintené a lakóttereket és – ami még fontosabb – a biztonságot (a hajótest erősségét, a vízi jármű stabilitását és a hajózásra való alkalmasságot).

Végezetül: mivel a vízi járművek – legnagyobbbrészt – nem sima felületeken haladnak, a hajó zajának legjelentősebb összetevőjét a hajótestbe ütköző hullámozás adja. A zaj problémát jelenthet a kisebb vagy nyugodtabb vizű tavak, egyes folyó- vagy csatornaszakaszok esetében, de egyértelmű, hogy a mindennapos helyzetek többségében nem. Befolyást gyakorolhat a



közvéleményre az a sok vízi jármű is, amelyeket még az uniós zajkibocsátási határértékek bevezetése előtt bocsátottak vízre. A zaj emellett főként a felhasználó magatartásához, nem pedig az alkalmazott technológiai megoldásokhoz kapcsolódik, ezért a zaj minden esetben a megfelelő sebességhatárok bevezetésével és az ellenőrzéssel csökkenthető a leghatásosabban. Az előadó azt kéri képviselőtáraitól, hogy ne módosítsák a zajkibocsátásra vonatkozó bizottsági javaslatot.

25.4.2012

## **VÉLEMÉNY A KÖRNYEZETVÉDELMI, KÖZEGÉSZSÉGÜGYI ÉS ÉLELMISZER- BIZTONSÁGI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL**

a Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi Bizottság részére

a kedvezési célú vízi járművekről és a motoros vízi sporteszközökről szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról  
(COM(2011)0456 – C7-0212/2011 – 2011/0197(COD))

A vélemény előadója: Salvatore Tatarella

### **RÖVID INDOKOLÁS**

#### **Háttér**

A kedvezési célú vízi járművekről és a motoros vízi sporteszközökről szóló bizottsági javaslat az Unióban forgalomba hozott vízi járművek alapvető biztonsági követelményeit meghatározó, 1994-ben elfogadott irányelv felülvizsgálatára irányul. A 94/25/EK irányelvet módosító 2003/44/EK irányelv a vízi járművek kipufogógáz-kibocsátására és zajszintjére vonatkozó határértékeket vezetett be. A Bizottság új javaslata a kedvezési célú vízi járművek és a motoros vízi sporteszközök terén végbement műszaki fejlődéshez igazodva szigorúbb kibocsátási határértékeket állapít meg, és megkísérli a határértékek világszintű – elsősorban az Egyesült Államok határértékeivel történő – harmonizálását. A kedvezési célú vízi járművek ágazata korlátozott hatást gyakorol a környezetre, mivel az egyéb motorizált járművekhez képest alacsony a forgalomban lévő vízi járművek száma, és használatuk is csak az év néhány hónapjára korlátozódik.

Az irányelv rögzíti a motorok kipufogógáz-kibocsátását a légszennyező részecskék, a nitrogén-oxidok és a szénhidrogének vonatkozásában. A szén-dioxiddal nem foglalkozik.

A javaslat véglegesítése előtt az Európai Bizottság széles körű konzultációt folytatott az érdekelt felekkel: a hajózási ágazattal, a motorgyártókkal, a hajózási szervezetekkel és a tagállamokkal. A javaslattal valamennyi érdekelt fél egyetért. A szóban forgó javaslat egy olyan ágazat szabályozására irányul, amelyben 270 000 foglalkoztatott és 37 000 vállalkozás működik. A hajózási ágazatra elsősorban kkv-k működése jellemző (az összes érintett vállalkozás 95%-a). Ezért különös figyelem irányult a vízi járművek és a kapcsolódó motorok ágazatában működő kkv-kra, ugyanis néhány vállalkozás csak kis sorozatban és kizárólag az európai piacra gyárt motorokat. 2007 óta a gazdasági válság az ágazatot is sújtja, megfelelően

a kedvtelési célú vízi járművek teljes értékesítési mennyiségét.

### **Az előadó véleménye**

Az előadó üdvözlí a Bizottság javaslatát és különösen támogatja a hatályos jogszabályok harmonizálására irányuló célokat. Különösen fontos, hogy az új irányelv – akár oly módon, hogy a környezetvédelmi kritériumok tiszteletben tarása érdekében megszigorít néhány intézkedést – hozzájáruljon az ágazat versenyképességéhez és azt a világszintű fejlettebb technológiák sorába emelje. Ez elsősorban az Egyesült Államok jelentette erős konkurencia ellensúlyozását és az Európai Uniónak az ágazatban betöltött vezető szerepét tenné lehetővé.

Az irányelvnek egy rendkívül fontos eleme az, hogy átmeneti időszakot engedélyez a kibocsátás tekintetében történő alkalmazkodáshoz: az előadó egyetért azzal, hogy ezt az időszakot három évre terjesztették ki a 15 kilowatt alatti teljesítményű, szikragyújtásos külmotorokat gyártó kkv-k esetében. A zajszennyezés tekintetében azonban nincs javaslat a meglévő határértékek módosítására, ugyanis a zajszennyezési határértékek nemcsak magára a zajra, hanem a külső környezeti feltételekre is vonatkoznak: ez a két elem pedig különösen megnehezíti a jelenlegi rendelet módosítását.

Az előadónak szilárd meggyőződése, hogy a zajkibocsátásokat helyi szinten, a sebességhatárokat megszigorító intézkedések révén kell ellenőrizni. A zaj egyébként szorosan kapcsolódik a felhasználók magatartásához és a kedvtelési célú vízi járművekre vonatkozó szabályok betartásához. Az előadó felkéri a Bizottságot, hogy 5 éven belül dolgozzon ki új szintet a tengeri járműveket meghajtó motorok kibocsátásának csökkentésére, figyelembe véve a műszaki fejlődést és beillesztve a jogi keretbe az üzemanyag-kiömlés problémáját. Az előadó szerint sürgősen el kell fogadni a javaslatot, hogy azt a tagállamok a lehető leghamarabb átültethessék és végrehajthassák.

## **MÓDOSÍTÁSOK**

a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság felkéri a Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy jelentésébe foglalja be az alábbi módosításokat:

### **Módosítás 1**

#### **Irányelvre irányuló javaslat 22 preambulumbekzdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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

alkalmazni.

alkalmazni. *A hibrid hajtású berendezésekre, amelyek műszaki jellemzői eltérnek a szokványos belsőégésű motorok jellemzőitől, tengerhajózási alkalmazású hibridhajtásokra vonatkozó különleges vizsgálati ciklust kell kidolgozni.*

## Módosítás 2

### Irányelvre irányuló javaslat 26 a preambulumbekkezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(26a) A tagállamoknak ellenőrizniük kell, hogy hatékony, régióspecifikus nemzeti intézkedéseket hoznak-e, mint például sebességhatárok bevezetése vagy kiigazítása, annak érdekében, hogy a lehető legnagyobb mértékben csökkentsék a zajkibocsátást.*

## Módosítás 3

### Irányelvre irányuló javaslat 28 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

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

*(28) A CE-jelölésnek a terméken való elhelyezésével a gyártó teljes felelősséget vállal, hogy a termék megfelel az alkalmazandó követelményeknek. Erről jobban kell tájékoztatni a gyártókat és a felhasználókat, hogy a CE-jelölés elérje célját.*

## Módosítás 4

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

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*Az 57. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett időpontot követően legkésőbb öt éven belül és figyelemmel minden jelentősebb piaci kezdeményezésre, a Bizottság jelentést terjeszt be:*

- a kedvtelési célú vízi járműveket meghajtó motorok kibocsátásai további csökkentésének műszaki lehetőségeiről, figyelemmel a műszaki megoldások költséghatékonyságára és az ágazatra vonatkozó, globálisan harmonizált értékek elfogadásának szükségességére; valamint*
- az üzemanyag-kiömlés csökkentésének szükségességéről.*

*A jelentést – adott esetben – erre vonatkozó jogalkotási javaslat kíséri.*

## ELJÁRÁS

<b>Cím</b>	A kedvtelési célú vízi járművek és a motoros vízi sporteszközök
<b>Hivatkozások</b>	COM(2011)0456 – C7-0212/2011 – 2011/0197(COD)
<b>Illetékes bizottság</b> A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	IMCO 13.9.2011
<b>Véleménynyilvánításra felkért bizottság(ok)</b> A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	ENVI 13.9.2011
<b>Előadó(k)</b> A kijelölés dátuma	Salvatore Tatarella 28.9.2011
<b>Vizsgálat a bizottságban</b>	20.3.2012
<b>Az elfogadás dátuma</b>	25.4.2012
<b>A zárószavazás eredménye</b>	+: 56 –: 0 0: 6
<b>A zárószavazáson jelen lévő tagok</b>	Elena Oana Antonescu, Kriton Arsenis, Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Lajos Bokros, Martin Callanan, Nessa Childers, Yves Cochet, Chris Davies, Esther de Lange, Anne Delvaux, Bas Eickhout, Edite Estrela, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Jolanta Emilia Hibner, Dan Jørgensen, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Corinne Lepage, Peter Liese, Kartika Tamara Liotard, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Vladko Todorov Panayotov, Gilles Pargneaux, Antonia Parvanova, Andres Perello Rodriguez, Mario Pirillo, Pavel Poc, Frédérique Ries, Oreste Rossi, Daciana Octavia Sârbu, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seiber, Bogusław Sonik, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Salvatore Tatarella, Anja Weisgerber, Åsa Westlund, Glenis Willmott
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)</b>	Vicky Ford, Jacqueline Foster, Julie Girling, Judith A. Merkies, Miroslav Mikolášik, Vittorio Prodi, Michèle Rivasi, Renate Sommer, Struan Stevenson, Anna Záborská, Andrea Zannoni

24.4.2012

## VÉLEMÉNY A KÖZLEKEDÉSI ÉS IDEGENFORGALMI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL

a Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi Bizottság részére

a kedvtelési célú vízi járművekről és a motoros vízi sporteszközökről szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról  
(COM(2011)0456 – C7-0212/2011 – 2011(0197)(COD))

A vélemény előadója: Roberts Zile

### RÖVID INDOKOLÁS

Az Európai Bizottság javaslata a kedvtelési célú vízi járművekről szóló 94/25/EK irányelv felülvizsgálatára irányul és célja a kedvtelési célú vízi járművek és a motoros vízi sporteszközök környezetvédelmi teljesítményének javítása azáltal, hogy felülvizsgálja a vízi járművek kipufogógáz-kibocsátására és zajszintjére vonatkozó határértékeket, valamint alapvetően megújítja a meglévő biztonsági követelményeket. A kezdeményezés további célja az EU fő kereskedelmi partnereivel azonos szabályozási feltételek, valamint annak biztosítása, hogy a vízi járművek belső piaca gördülékenyen működjön. A javaslat a nem kereskedelmi célra használt motoros vízi járművekre, vitorlás hajókra, motoros vízi sporteszközökre (vízirobotokra), ezek motorjára és részegységeire vonatkozik. Az új jogi aktus várhatóan 2015-ben lép hatályba.

#### Kipufogógáz-kibocsátás

Azáltal, hogy a felülvizsgált irányelv szigorúbb határértékeket állapít meg a nitrogénoxidok és a szénhidrogének vonatkozásában, a kedvtelési célú vízi járművek kipufogógáz-kibocsátását harmonizálja az Egyesült Államok szigorúbb határértékeivel. Ha ugyanolyan kibocsátási határérték vonatkozik az EU, az USA, Kanada és Japán piacaira, ez a fejlesztés, a gyártás és a termékcsoportok tanúsítása tekintetében költségeket takarít meg az uniós gyártók számára. Az előadó egyetért a Bizottsággal és az illetékes bizottság előadójával az alábbiakban: A kipufogógáz-kibocsátásokra vonatkozóan javasolt korlátozások a legszigorúbb, de az adott határidőn belül megvalósítható mértékű csökkentést tükrözik. A mindhárom szennyező anyag (HC, NO<sub>x</sub> és CO) kibocsátásának ennél jelentősebb csökkentése a szikragyújtású motorok esetében kizárólag a kipufogógáznak a hármas hatású katalizátoros technológiát magában foglaló utánkezelése révén lehetséges. A megkívánt technológiai megoldás azonban még nem elég fejlett, és olyan beruházást igényelne, amely jelenleg nem megengedhető mértékű az

iparág számára. Az előadó továbbá egyetért a Bizottság javaslatával a 3 éves átmeneti időszak valamennyi motorgyártó tekintetében történő alkalmazásával, és egy ezen felüli további 3 éves időszak megadásával a 15 kW-nál kisebb teljesítményű, szikragyújtásos motorokat gyártó kis- és középvállalkozások tekintetében annak biztosítása érdekében, hogy a gazdasági és társadalmi veszteségek minimálisak legyenek.

A Bizottság javaslata tárolótartályok vagy fedélzeti víztisztító rendszerek kötelező felszerelését előíró új felszerelési követelményre vonatkozóan – amennyiben azok megakadályozzák a szennyvíz tengerbe jutását – környezetvédelmi szempontból üdvözlendő.

### Zajkibocsátás

Az előadó támogatja a Bizottság javaslatát, amely a zajkibocsátás jelenlegi határértékeinek megtartására irányul, mivel minden további csökkentés lényegesen újratervezett motorok használatát követelné meg. Nem szabad elfelejteni, hogy a kedvtelési célú vízi járművek zajkibocsátását számos tényező befolyásolja, úgy mint a motor, a hajótest, a hajóforgalom sűrűsége, a sebesség, a felhasználók magatartása, a földrajzi és időjárási körülmények. Éppen ezért teszi lehetővé az irányelv nemzeti intézkedések megtételét szigorúbb határértékek, például a sebességhatároknak, a hajók parttól való minimális távolságának vagy bizonyos területekről való kitiltásának megállapítása vonatkozásában. Az előadó úgy véli, hogy a bevált gyakorlatokkal kapcsolatos eszmecsere a tagállamok között előmozdítaná a vonatkozó nemzeti rendelkezések arányosságát és hozzájárulna a megfelelő intézkedések meghozatalához. Ezzel kapcsolatosan az előadó az Európai Bíróság több ügyére is hivatkozik (nevezetesen a C-142/05 és C-433/05 számú ügyekre). A 2. és 5. módosítás e folyamat megkönnyítésére kéri a Bizottságot.

### Biztonsági követelmények

Az előadó hangsúlyozza az új általános biztonsági záradék fontosságát, amely megteremti a jogalapot a nem biztonságos vízi járművek piacról történő kivonásához, amennyiben a termék nem felel meg az irányelv biztonsági követelményeinek vagy általánosságban véve veszélyezteti a személyek egészségét és biztonságát, a vagyoni javak biztonságát, illetve a környezetet.

Az előadó üdvözli, hogy alkalmas megfelelőségértékelési eljárásokon keresztül szigorúbb kötelezettségeket állapítanak meg a gyártók, az importőrök és a forgalmazók számára termékeik megfelelőségének megállapítására (pl. CE-jelölés). Mivel a magánszemélyek által importált hajók zömét harmadik országokból hozzák be, az előadó üdvözli, hogy a magánimportőröket most egyértelműen bevonták az irányelv által az gyártás utáni értékeléssel kapcsolatosan megszabott követelmények alá. Annak biztosítása érdekében azonban, hogy e hajók megfeleljenek ezen irányelv megerősített követelményeinek, a tagállamoknak megfelelő és hatékony ellenőrzéseket kell végezniük mind az EU külső határain, mind az EU-n belül.

### Hibridtechnológiák

Az előadó szerint az irányelvben a meghajtórendszerek tekintetében innovatív megoldásként kellene figyelembe venni a hibrid motorok technológiájának kifejlesztését a kedvtelési célú



vízi járművekre. Az előadó 1., 3., 6. és 7. módosításai biztosítják, hogy az irányelv tartalmazzon innovatív meghajtórendszerekre vonatkozó megoldásokat és hibrid motorokra vonatkozó vizsgálati ciklusokat.

## MÓDOSÍTÁSOK

The Committee on Transport and Tourism calls on the Committee on the Internal Market and Consumer Protection, as the committee responsible, to incorporate the following amendments in its report:

### Módosítás 1

#### Irányelvre irányuló javaslat 4 a preambulumbekzdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(4a) A jövőben megfelelő intézkedéseket is kell hozni a kedvtelési célú vízi járművek és a motoros vízi sporteszközök motorjainak szén-dioxid-kibocsátásával kapcsolatos adatok összegyűjtésére.***

*Indokolás*

*A hatmillió, kedvtelési célú vízi jármű és motoros vízi sporteszköz szénlábnyomát ki kell számítani annak érdekében, hogy fel lehessen mérni a probléma mértékét, azt követően pedig foglalkozni lehessen a problémával. A Bizottság szerint még mindig nincs olyan jegyzék, amely tartalmazná a kedvtelési célú vízi járművek és a motoros vízi sporteszközök szén-dioxid-kibocsátását.*

### Módosítás 2

#### Irányelvre irányuló javaslat 8 preambulumbekzdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

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

(8) Helyénvaló továbbá az ezen ágazatra vonatkozó „saját célra épített vízi jármű” és „magánimportőr” fogalmának meghatározása, hogy könnyebb legyen ezen irányelv megértése és egységes alkalmazása. ***Ki kell terjeszteni a „hajtómotor” 94/25/EGK irányelvben meghatározott fogalom meghatározását,***

*azért hogy az magába foglalja az innovatív meghajtási megoldásokat is.*

#### *Indokolás*

*Ez a módosítás a „hajtómotor” fogalommeghatározásának kiterjesztésére irányul, mivel a hibridek jelenleg meglévő és a jövőben esetleg elterjedő új technológiáit az irányelv nem vette figyelembe.*

### **Módosítás 3**

#### **Irányelvre irányuló javaslat 12 a preambulumbekzdés (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(12a) Tekintettel a kedvtelési célú vízi járműveket és motoros vízi sporteszközöket gyártó kkv-k üzleti tevékenységének különleges jellegére, ezeknek a kkv-knek különleges támogatásban kellene részesülniük, mivel az ilyen üzleti tevékenységhez jelentős beruházási terhek kapcsolódnak.*

### **Módosítás 4**

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

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

(15) Amikor egy, az ezen irányelv hatálya alá tartozó terméket forgalomba hoznak a piacon, az importőröknek fel kell tüntetniük a terméken a nevüket és azt a címet, amelyen kapcsolatba lehet lépni velük. ***Ez alól akkor kell kivételt tenni***, ha egy részegység mérete vagy jellege a feltüntetést nem teszi lehetővé.

(15) Amikor egy, az ezen irányelv hatálya alá tartozó terméket forgalomba hoznak a piacon, az importőröknek fel kell tüntetniük a terméken a nevüket és azt a címet, amelyen kapcsolatba lehet lépni velük. Ha egy részegység mérete vagy jellege a feltüntetést nem teszi lehetővé, ***az importőröknek megfelelő dokumentációt kell szolgáltatniuk, amely alapján a részegységet azonosítani lehet.***

## Módosítás 5

### Irányelvre irányuló javaslat 26 preambulumbekzdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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

*Indokolás*

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

## Módosítás 6

### Irányelvre irányuló javaslat 39 preambulumbekzdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(39) A műszaki ismeretek fejlődésének és az új tudományos bizonyítékok *figyelembe vétele* érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni, hogy az I. melléklet B része 2. pontjának és C része 1. pontjának módosítása – a kipufogógáz- és zajkibocsátási határértékek, valamint a

*Módosítás*

(39) A műszaki ismeretek fejlődésének és az új tudományos bizonyítékok *figyelembevétele* érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni, hogy az I. melléklet B része 2. pontjának és C része 1. pontjának ***a hibridhajtásokra vonatkozó vizsgálati ciklusok belefoglalásával, a***

Froude-számra és a teljesítmény/vízkiürítés arányára vonatkozó értékek közvetlen vagy közvetett módosítását kivéve –, valamint az V., VII. és IX. melléklet módosítása tekintetében az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkével összhangban jogi aktusokat fogadjon el. Különösen fontos, hogy a Bizottság előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is.

***bioüzemanyagokkal kevert vizsgálati üzemanyagoknak a vizsgálati üzemanyagok táblázatába való – az ilyen vizsgálati üzemanyagok nemzetközi elfogadását követő – felvételével történő módosítása – a kipufogógáz- és zajkibocsátási határértékek, valamint a Froude-számra és a teljesítmény/vízkiürítés arányára vonatkozó értékek közvetlen vagy közvetett módosítását kivéve –, valamint az V., VII. és IX. melléklet módosítása tekintetében az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkével összhangban jogi aktusokat fogadjon el. Különösen fontos, hogy a Bizottság előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is.***

#### *Indokolás*

*Ez a módosítás belefoglalja a hibrid rendszereket az irányelvbe, amelyeket az irányelv véglegesítésekor a vonatkozó információk hiánya miatt a Bizottság figyelmen kívül hagyott*

#### **Módosítás 7**

##### **Irányelvre irányuló javaslat 44 preambulumbekkezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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

#### **Módosítás 8**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**2 cikk – 2 bekezdés – a pont – xiii alpont**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

xiii. kételtű járművek;

*Módosítás*

xiii. **mind vízben, mind szárazföldön működőképes** kételtű járművek;

**Módosítás 9**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**3 cikk – 5 pont**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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

*Indokolás*

*Ez a módosítás azt kívánja biztosítani, hogy valamennyi fajta hibrid hajtásnak meg kelljen felelnie az I. melléklet B része szerinti kipufogógáz-kibocsátási követelményeknek, ugyanis az irányelv nem vette figyelembe a hibrid technológiát.*

**Módosítás 10**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**5. cikk**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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

*megfelelő rendszert alakít ki.*

*Indokolás*

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

**Módosítás 11**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**49 cikk – 1 bekezdés – a a pont (új)**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***aa) az I. melléklet B részének 2.3.1. pontja, a hibrid meghajtású motorokra vonatkozó vizsgálati ciklusok belefoglalása érdekében;***

*Indokolás*

*Ez a módosítás a hibrid üzemi vizsgálati ciklusoknak a – Bizottságra ruházott hatáskör révén történő – hozzáadását javasolja, amint nemzetközi szinten is elfogadják az ilyen vizsgálati ciklusok közös rendszerét.*

**Módosítás 12**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**50 cikk – 2 bekezdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

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

(2) A 49. cikkben említett felhatalmazás a 60. cikkben meghatározott időponttól számított **hét évre** szól. **A Bizottság legkésőbb 9 hónappal a hétéves időtartam vége előtt jelentést készít a felhatalmazás gyakorlásáról. Amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács – legkésőbb az adott időszak vége előtt három hónappal – nem emel kifogást a meghosszabbítás ellen, a felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra.**

## Módosítás 13

### Irányelvre irányuló javaslat

#### 1 melléklet – A pont – 2.3 alpont

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

A vízi járműveket úgy kell kialakítani, hogy a vízbe esés veszélye a lehető legkisebb legyen, és megkönnyítse a visszajutást a fedélzetre.

##### *Módosítás*

A vízi járműveket úgy kell kialakítani, hogy a vízbe esés veszélye a lehető legkisebb legyen, és megkönnyítse a visszajutást a fedélzetre. ***A fedélzetre való visszajutást elősegítő eszköznek a vízbe esett személy számára hozzáférhetőnek vagy segítség nélkül használhatónak kell lennie.***

##### *Indokolás*

*Biztonsági okokból a vízi járműveket úgy kell kialakítani, hogy lehetőség legyen a fedélzetre való segítség nélküli visszajutásra, ami hideg vízben különösen fontos. A módosítás összehangolja a szöveget az USA meglévő követelményeivel.*

## Módosítás 14

### Irányelvre irányuló javaslat

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

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

Ügyelni kell arra, hogy az összes áramkör túláram- és rövidzárlat-védelemmel legyen ellátva az akkumulátorról táplált motorindító áramkörök kivételével. Szellőzésről kell gondoskodni az ***akkumulátorokból*** esetlegesen felszabaduló gázok felhalmozódásának elkerülése érdekében. Az akkumulátorokat szilárdan kell rögzíteni, és védeni kell víz beáramlása ellen.

##### *Módosítás*

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

rögzíteni, és védeni kell víz beáramlása ellen.

#### *Indokolás*

*A hibrid meghajtású berendezések az esetlegesen katasztrofális eredményekkel túlmelegedő akkumulátorok és a nagy teljesítményű hibrid villamos motoroknak a hajók valamennyi villamos berendezését, így – amennyiben nincs megfelelően elszigetelve a többi áramkörtől – a motorvezérlést is üzemképtelenné tevő feszültségtüskéi tekintetében új kockázatokat hozhatnak magukkal. Elszigetelt áramkörökre van szükség ott, ahol a rádió-/biztonsági berendezéseknek működőképesnek kell maradniuk akkor is, ha áramkimaradás történik az elektromos hajtásban.*



## ELJÁRÁS

<b>Cím</b>	A kedvtelési célú vízi járművek és a motoros vízi sporteszközök	
<b>Hivatkozások</b>	COM(2011)0456 – C7-0212/2011 – 2011/0197(COD)	
<b>Illetékes bizottság</b> A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	IMCO 13.9.2011	
<b>Véleménynyilvánításra felkért bizottság(ok)</b> A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	TRAN 13.9.2011	
<b>Előadó(k)</b> A kijelölés dátuma	Roberts Zīle 17.10.2011	
<b>Vizsgálat a bizottságban</b>	26.3.2012	23.4.2012
<b>Az elfogadás dátuma</b>	24.4.2012	
<b>A zárószavazás eredménye</b>	+: 35 –: 0 0: 1	
<b>A zárószavazáson jelen lévő tagok</b>	Magdi Cristiano Allam, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Jörg Leichtfried, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Artur Zasada, Roberts Zīle	
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)</b>	Spyros Danellis, Eider Gardiazábal Rubial, Dominique Riquet, Anna Rosbach, Alfreds Rubiks, Sabine Wils, Tatjana Ždanoka	

## ELJÁRÁS

<b>Cím</b>	A kedvtelési célú vízi járművek és a motoros vízi sporteszközök			
<b>Hivatkozások</b>	COM(2011)0456 – C7-0212/2011 – 2011/0197(COD)			
<b>Az Európai Parlamentnek történő benyújtás dátuma</b>	20.7.2011			
<b>Illetékes bizottság</b> A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	IMCO 13.9.2011			
<b>Véleménynyilvánításra felkért bizottság(ok)</b> A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	ENVI 13.9.2011	TRAN 13.9.2011		
<b>Előadó(k)</b> A kijelölés dátuma	Malcolm Harbour 27.9.2011			
<b>Vizsgálat a bizottságban</b>	24.1.2012	28.2.2012	25.4.2012	21.6.2012
<b>Az elfogadás dátuma</b>	21.6.2012			
<b>A zárószavazás eredménye</b>	+: –: 0:	30 1 0		
<b>A zárószavazáson jelen lévő tagok</b>	Pablo Arias Echeverría, Adam Bielan, Sergio Gaetano Cofferati, Birgit Collin-Langen, Lara Comi, Anna Maria Corazza Bildt, Cornelis de Jong, Christian Engström, Evelyne Gebhardt, Malcolm Harbour, Philippe Juvin, Toine Manders, Hans-Peter Mayer, Sirpa Pietikäinen, Robert Rochefort, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Róza Gräfin von Thun und Hohenstein, Emilie Turunen, Bernadette Vergnaud, Barbara Weiler			
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)</b>	Raffaele Baldassarre, Simon Busuttil, Pier Antonio Panzeri, Laurence J.A.J. Stassen, Marc Tarabella, Kyriacos Triantaphyllides, Anja Weisgerber, Kerstin Westphal			
<b>Benyújtás dátuma</b>	26.6.2012			