



EURÓPAI PARLAMENT

2009 - 2014

*Plenárisülés-dokumentum*

**A7-0256/2014**

27.3.2014

## **\*\*\*I JELENTÉS**

a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló, 1996. július 25-i 96/53/EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról  
(COM(2013)0195 – C7-0102/2013 – 2013/0105(COD))

Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság

Előadó: Jörg Leichtfried

### ***Az eljárások jelölései***

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

(Az eljárás típusa a jogszabálytervezetben javasolt jogalaptól függ.)

### ***A jogalkotási aktus tervezetének módosításai***

#### **A Parlament kéthasábos módosításai**

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

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

#### **A Parlament módosításai konszolidált szöveg formájában**

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

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

## TARTALOM

	<b>Oldal</b>
AZ EURÓPAI PARLAMENT JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZETE .....	5
ELJÁRÁS.....	44



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

**a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló, 1996. július 25-i 96/53/EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról**  
**(COM(2013)0195 – C7-0102/2013 – 2013/0105(COD))**

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

*Az Európai Parlament,*

- tekintettel a Bizottságnak a Parlamenthez és a Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2013)0195),
  - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (2) bekezdésére és 91. cikkére, amelyek alapján a Bizottság javaslatát benyújtotta a Parlamenthez (C7-0102/2013),
  - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (3) bekezdésére,
  - tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2013. július 11-i véleményére<sup>1</sup>,
  - a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,
  - tekintettel eljárási szabályzatának 55. cikkére,
  - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A7-0256/2014),
1. elfogadja első olvasatban az alábbi álláspontot;
  2. felkéri a Bizottságot, hogy utalja az ügyet újból a Parlamenthez, ha javaslatát lényegesen módosítani kívánja vagy helyébe másik szöveget szándékozik léptetni;
  3. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a nemzeti parlamenteknek.

### **Módosítás 1**

#### **Irányelvre irányuló javaslat 1 preambulumbekkezdés**

---

<sup>1</sup> HL C 327., 2013.11.12., 133. o.

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

---

<sup>6</sup> COM(2011) 144

*Módosítás*

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

---

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

**Módosítás 2**

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

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

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

**Módosítás 3**

**Irányelvre irányuló javaslat  
3 preambulumbekzdés**

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

(3) A technológia jelenlegi fejlettségi

(3) A technológia jelenlegi fejlettségi

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

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

***Ugyanez érvényes az energiaelnyelő légterelőkre és az aláfutásgátlókra, amelyeket oldalt a kerekeknél és a hátsó részen a félpótkocsik és egyéb pótkocsik és járművek alatt helyeznek el. Ezek nemcsak a jármű energiahatékonyságát javítják jelentős mértékben, hanem a többi úthasználó sérülés elleni védelmét is. Ezen irányelvnek a jármű- és szállítási egység-tervezés területén is ösztönöznie kell és elő kell segítenie az innovációt.***

#### Módosítás 4

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

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(3a) A Bizottságnak a „tömegeg és a méreteggel” kapcsolatos intézkedések keretében megközelítést kell kialakítania a közúti áruszállításon belüli üres járatok csökkentésére irányulóan, valamint – a dömping megelőzése érdekében – harmonizációs minimumszabályokat kell kidolgoznia a közúti kabotázsra vonatkozóan. Ezenkívül az 1999/62/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv („euromatrica-irányelv”) felülvizsgálatát is fel kell használni a külső költségek becslése terén tett előrelépések tükrözésére és a nehéz tehergépjárművek***

*tekintetében felmerülő külső költségek internalizálásának előírására. A Bizottságnak 2015. január 1-jéig javaslatot kell tennie az euromatrica-irányelv módosítására.*

---

*<sup>1a</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 1999. június 17-i 1999/62/EK irányelve a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról (HL L 187., 1999.7.20., 42. o.).*

## Módosítás 5

### Irányelvre irányuló javaslat 4 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

(4) ***Európában a közúti közlekedés széndioxid-kibocsátásának mintegy 26%-áért a nehéz tehergépjárművek a felelősek, ugyanakkor e járművek üzemanyag-hatékonysága alig javult az utóbbi 20 évben.*** Ha javulnak a gépjárművek vezetőfülkéjének aerodinamikai jellemzői, azzal a fenti (3) preambulumbekkezdésben említett légterelőknél köszönhető mértéken túl jelentősen javulhat a járművek energiahatékonysága, ***és erre a közúti áruszállítási ágazatban közlekedő járművek kibocsátásának jelentős csökkentése érdekében sürgősen szükség van.*** Ez a javulás azonban a 96/53/EK irányelvben jelenleg előírt megengedett legnagyobb hosszúságok mellett nem lehetséges a jármű által szállítható tömeg csökkenése nélkül, ami viszont veszélyeztetné az ágazat gazdasági egyensúlyát. Ezért helyénvaló lehetőséget biztosítani a szóban forgó megengedett legnagyobb hosszúságoktól való eltérésre. ***Egyetlen ilyen eltérés sem használható azonban a jármű rakományának***



növelésére.

## Módosítás 6

### Irányelvre irányuló javaslat 5 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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

<sup>7</sup> COM(2010) 389

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

<sup>8</sup> COM(2012) 258

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

## Módosítás 7

### Irányelvre irányuló javaslat 6 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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

## Módosítás 8

### Irányelvre irányuló javaslat 6 a preambulumbekkezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(6a) A közlekedéspolitikáról szóló 2011. évi fehér könyv értelmében 2030-ra a 300 km-nél hosszabb távolságra történő közúti áru fuvarozás 30%-át, 2050-re pedig több mint 50%-át más közlekedési módokra, például a vasúti vagy a vízi közlekedésre kell áttéríteni, amit hatékony és környezetbarát áru fuvarozási folyosók segítenének elő. E cél eléréséhez megfelelő infrastruktúra kifejlesztésére lesz szükség. Ezt a célt „Útitervezés az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Egy versenyképes és***

*erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című, 2011. december 15-i állásfoglalásában az Európai Parlament jóváhagyta.*

---

*<sup>1a</sup> HL C 168. E, 2013.6.14., 72. o.*

## Módosítás 9

### Irányelvre irányuló javaslat 6 b preambulumbekkezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(6b) A közlekedéspolitikáról szóló 2011. évi fehér könyv célkitűzéseinek megvalósítása érdekében a 96/53/EK irányelv felülvizsgálata alkalmat nyújt a járművezetők biztonságának és kényelmének javítására, figyelembe véve a 89/391/EGK tanácsi irányelvben<sup>1a</sup> (a munkahelyi egészségvédelemről és biztonságról szóló irányelv) meghatározott követelményeket.*

---

*<sup>1a</sup> A Tanács 1989. június 12-i 89/391/EGK irányelve a munkavállalók munkahelyi biztonságának és egészségvédelmének javítását ösztönző intézkedések bevezetéséről (HL L 183., 1989.9.26., 1. o.).*

## Módosítás 10

### Irányelvre irányuló javaslat 7 preambulumbekkezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(7) Az országhatárokat átlépő szállításban a megengedettnél hosszabb járművek akkor vehetők igénybe, ha a két érintett*

*törölve*

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

## **Módosítás 11**

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

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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

hozni a közúti szállítási ágazatot, nem szabad számításba venni a jármű befogadóképességének rovására.

hozni a közúti szállítási ágazatot, nem szabad számításba venni a jármű befogadóképességének rovására. ***Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású technológiával felszerelt járművek esetében – a technológiához szükséges tömegtől függően – lehetővé kell tenni a megengedett legnagyobb tömeg legfeljebb egy tonnával való túllépését. A többlettömeg azonban nem növelheti a jármű rakodókapacitását. A technológiasegesség elvét fenn kell tartani.***

## Módosítás 12

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

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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

sem az infrastruktúra nem károsodik. A pótkocsis tehergépjárművek teljes hosszához (16,50 m) viszonyítva ez a 15 cm hossznövelés olyan csekély mértékű, hogy nincs káros hatása a közúti közlekedés biztonságára. *A*

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

sem az infrastruktúra nem károsodik. A pótkocsis tehergépjárművek teljes hosszához (16,50 m) viszonyítva ez a 15 cm hossznövelés olyan csekély mértékű, hogy nincs káros hatása a közúti közlekedés biztonságára.

## Módosítás 13

### Irányelvre irányuló javaslat 12 preambulumbekzdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(12) A közúti közlekedés szabályainak betartatásáért felelős hatóságok egyre több szabálysértési esetről számolnak be, esetenként súlyosokról is, és ez különösen így van a fuvarozási ágazatban használt járművek esetében. Ez a helyzet a 96/53/EK irányelv alapján elvégzett ellenőrzések elégtelen számának, illetve gyenge hatékonyságának tudható be. Másfelől az ellenőrzés eljárásai és szabályai tagállamonként eltérőek, ami jogi szempontból bizonytalan helyzetet eredményez az Unión belül több

*Módosítás*

(12) A közúti közlekedés szabályainak betartatásáért felelős hatóságok egyre több szabálysértési esetről számolnak be, esetenként súlyosokról is, és ez különösen így van a fuvarozási ágazatban használt járművek esetében. Ez a helyzet a 96/53/EK irányelv alapján elvégzett ellenőrzések elégtelen számának, illetve gyenge hatékonyságának tudható be. Másfelől az ellenőrzés eljárásai és szabályai tagállamonként eltérőek, ami jogi szempontból bizonytalan helyzetet eredményez az Unión belül több

tagállamban is közlekedő járművezetők számára. Harmadrészt azok a jármű-üzemeltetők, akik a szóban forgó szabályokat nem tartják be, jelentős versenyelőnyhöz jutnak mind az előírásokat tiszteletben tartó versenytársaikkal, mind pedig más szállítási módokkal szemben. Ez gátolja a belső piac megfelelő működését. Mindezek miatt indokolt, hogy a tagállamok gyakrabban végezzenek ellenőrzéseket, és ennek érdekében megnöveljék mind az egyedi ellenőrzések, mind pedig az ilyen ellenőrzések céljából végrehajtott előzetes szűrések gyakoriságát.

tagállamban is közlekedő járművezetők számára. Harmadrészt azok a jármű-üzemeltetők, akik a szóban forgó szabályokat nem tartják be, jelentős versenyelőnyhöz jutnak mind az előírásokat tiszteletben tartó versenytársaikkal, mind pedig más szállítási módokkal szemben. Ez gátolja a belső piac megfelelő működését, **és kockázatot jelent a közúti biztonságra nézve**. Mindezek miatt indokolt, hogy a tagállamok gyakrabban **és hatékonyabban** végezzenek ellenőrzéseket, és ennek érdekében megnöveljék mind az egyedi ellenőrzések, mind pedig az ilyen ellenőrzések céljából végrehajtott, **kockázatértékelésen alapuló** előzetes szűrések gyakoriságát.

## Módosítás 14

### Irányelvre irányuló javaslat 14 preambulumbekzdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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

kell lenniük.

lenniük.

## Módosítás 15

### Irányelvre irányuló javaslat 16 preambulumbekzdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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

## Módosítás 16

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

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(16a) A Bizottságnak felül kell vizsgálnia a 96/53/EK irányelv I. mellékletét, és jelentést kell tennie annak végrehajtásáról, figyelembe véve többek között a nemzetközi versenyre gyakorolt hatásokat, a közlekedési módok arányát, az infrastruktúra kiigazításának költségét, valamint az Európai Uniónak a közlekedéspolitikáról szóló 2011. évi fehér könyvben foglaltak szerinti környezetvédelmi és biztonsági célkitűzéseit.***



## Módosítás 17

### Irányelvre irányuló javaslat 17 preambulumbekzdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

## Módosítás 18

### Irányelvre irányuló javaslat

RR\1024943HU.doc

*Módosítás*

(17) Lehetővé kell tenni a Bizottság számára, hogy ***a 2007/46/EK irányelvben említett európai típus-jóváhagyási eljárásoknak az ENSZ-EGB-előírások keretében történő felülvizsgálata érdekében*** a járművek ***oldalaira és hátuljára*** felszerelt új típusú légterelőkre és ***aláfutásgátlókra, valamint*** az új gépjárművek kialakítására vonatkozó követelmények, a fedélzeti tömegmérő eszközök teljes műszaki átjárhatóságát biztosító műszaki előírások, valamint a forgalomban részt vevő nehéz tehergépjárművek ellenőrzésével kapcsolatos eljárási szabályokra vonatkozó iránymutatás megállapítása céljából az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikke alapján felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el. Különösen fontos, hogy előkészítő munkája során a Bizottság – többek között szakértői szinten – mindvégig megfelelő konzultációkat folytasson. ***A konzultációkba be kell vonni az érdekelt feleket, köztük a gyártókat, a járművezetőket, a közúti közlekedésbiztonsággal foglalkozó egyesületeket, a közlekedési hatóságokat, valamint a képzési központokat. A Bizottságnak jelentést kell közzétennie a konzultáció eredményeiről. Az érdekelt felek számára elegendő időt kell biztosítani a szóban forgó követelmények teljesítéséhez.***

17/45

PE521.689v02-00

**1 cikk – 1 pont**

96/53/EK irányelv

2 cikk – 1 albekezdés – 15 francia bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

– »hibrid hajtású jármű«: a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>10</sup> értelmében vett olyan jármű, amely hajtás céljából egy vagy több, a villamos hálózathoz állandó módon nem csatlakozó elektromos motorral és egy vagy több belső égésű motorral van felszerelve, – »elektromos jármű«:

*Módosítás*

– »alacsony szén-dioxid-kibocsátású technológia«: a közlekedés energiaellátását tekintve nem teljes egészében fosszilis kőolajforrásokra épülő technológia, amely jelentős mértékben hozzájárul a közlekedés szén-dioxid-mentesítéséhez. Forrásai lehetnek az alábbiak:

- villamos energia,
- hidrogén,
- szintetikus üzemanyagok,
- újszerű bioüzemanyagok,
- földgáz, beleértve a biometánt, gáznemű (sűrített földgáz – CNG) és cseppfolyósított (cseppfolyósított földgáz – LNG) formában, valamint
- hulladékhő.

---

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

**Módosítás 19**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 pont**

96/53/EK irányelv

2 cikk – 1 bekezdés – 14 francia bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

– »elektromos jármű«: a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló

*Módosítás*

*törölve*

*műszaki egységeinek jóváhagyásáról  
szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK  
európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>11</sup>  
értelmében vett olyan jármű, amely hajtás  
céljából egy vagy több, a villamos  
hálózathoz állandó módon nem csatlakozó  
elektromos motorral van felszerelve,*

---

<sup>11</sup> *HL L 263., 2007.10.9., 1. o.*

## **Módosítás 20**

### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 1 pont**

96/53/EK irányelv

2 cikk – 1 albekezdés – 16 francia bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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

*(E módosítás a teljes szövegre vonatkozik.  
Elfogadása esetén a szövegben mindenütt  
el kell végezni a szükséges módosításokat.)*

## **Módosítás 21**

### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 2 pont – a pont**

96/53/EK irányelv

4 cikk – 1 bekezdés – a és b pontok

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

*törölve*

## Módosítás 22

### Irányelvre irányuló javaslat

**1 cikk – 2 pont – b pont**

96/53/EK irányelv

4 cikk – 4 bekezdés – 2 albekezdés – első mondat

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

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

**törölve**

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

## Módosítás 23

### Irányelvre irányuló javaslat

**1 cikk – 6 pont**

96/53/EK irányelv

8 cikk – 1 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

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

(1) A járművek és a jármű-kombinációk aerodinamikai viselkedésének javítása érdekében az I. melléklet 1.1. pontjában található megengedett legnagyobb hosszúságokat **legfeljebb 500 mm-rel** túllépheti azon járművek és jármű-kombinációk hosszúsága, amelyek az alábbiakban meghatározott követelményeket teljesítő légtérrelőkkel vannak felszerelve. Ennek a túllépésnek kizárólag az lehet a célja, hogy a jármű

vagy jármű-kombináció aerodinamikai jellemzőit javító légterelők felszerelhetők legyenek.

vagy jármű-kombináció hátuljára a jármű vagy jármű-kombináció aerodinamikai jellemzőit javító légterelők felszerelhetők legyenek.

## Módosítás 24

### Irányelvre irányuló javaslat

**1 cikk – 6 pont**

96/53/EK irányelv

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

*A Bizottság által javasolt szöveg*

i. úgy kell őket a járműhöz rögzíteni, és ennek a rögzítésnek **az idő függvényében** úgy kell viselkednie, hogy a leválás veszélye **korlátozott** legyen;

*Módosítás*

i. úgy kell őket a járműhöz rögzíteni, és ennek a rögzítésnek úgy kell viselkednie, hogy **ne álljon fenn** a leválás veszélye;

## Módosítás 25

### Irányelvre irányuló javaslat

**1 cikk – 6 pont**

96/53/EK irányelv

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

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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

## Módosítás 26

### Irányelvre irányuló javaslat

**1 cikk – 6 pont**

96/53/EK irányelv

8 cikk – 2 bekezdés – 1 albekezdés – 2 francia bekezdés – iv a pont (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***iva. úgy kell őket kialakítani, hogy ne csökkenjen a jármű hátsó részének láthatósága a járművezető számára;***

## **Módosítás 27**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 6 pont**

96/53/EK irányelv

8 cikk – 2 bekezdés – 1 albekezdés – 3 francia bekezdés – iii pont

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

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

iii. könnyen behajthatóknak, behúzóknak vagy eltávolíthatóknak kell lenniük.

## **Módosítás 28**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 6 pont**

96/53/EK irányelv

8 cikk – 2 bekezdés – 2 albekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

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

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

## **Módosítás 29**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 6 pont**

96/53/EK irányelv

8 cikk – 3 bekezdés

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

(3) A forgalomba hozatalt megelőzően a járműre szerelhető légterelőt és a járműre történő felszerelését a tagállamok **a 2007/46/EK irányelv keretében engedélyezik. A tagállamok** ebből a célból tanúsítványt állítanak ki. A tanúsítvány igazolja a (2) bekezdésben felsorolt követelmények teljesülését, valamint azt, hogy a légterelő jelentős mértékben javítja az aerodinamikai viselkedést. Az egyik tagállam által kiállított tanúsítványt a többi tagállam elismeri.

### **Módosítás 30**

#### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 6 pont**

96/53/EK irányelv

8 cikk – 4 bekezdés

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

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

### **Módosítás 31**

#### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 6 pont**

96/53/EK irányelv  
8 cikk – 4 bekezdés – 2 albekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***A Bizottság hatáskörének gyakorlása során biztosítja a típusjövahagyásra vonatkozó uniós jogi aktusokkal való összhangot.***

### **Módosítás 32**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 6 pont**

96/53/EK irányelv

8 cikk – 5 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

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

***törölve***

### **Módosítás 33**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 7 pont**

96/53/EK irányelv

9 cikk – 1 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***(1) A járművek és a jármű-kombinációk aerodinamikai viselkedésének és a közúti közlekedés szempontjából vett***

***(1) A járművek és a jármű-kombinációk aerodinamikai viselkedésének és a közúti közlekedés szempontjából vett***



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

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

### Módosítás 34

#### Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 7 pont

96/53/EK irányelv

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

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

i. javítsa ***a közvetlen kilátást annak érdekében, hogy*** a járművezető számára ***láthatóbbak legyenek*** a közlekedés fokozottan veszélyeztetett ***részvevői***, különösen az elülső szélvédő alatti ***és a vezetőfülke körüli holtterek csökkentése révén, valamint szükség esetén további berendezések – például tükrök és kamerarendszerek – felszerelése által***;

### Módosítás 35

#### Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 7 pont

96/53/EK irányelv

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

*A Bizottság által javasolt szöveg*

ii. csökkentse a jármű ütközése esetén bekövetkező károkat,

*Módosítás*

ii. csökkentse a jármű ***más járművekkel való*** ütközése esetén bekövetkező károkat, ***és energiaelnyelő tulajdonságú ütközéskezelő rendszer felszerelése révén javítsa az energiaelnyelő képességet;***

### **Módosítás 36**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 7 pont**

96/53/EK irányelv

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

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***ii. javítsa a gyalogosok védelmét a jármű elülső része kialakításának olyan módosításával, hogy a közlekedés fokozottan veszélyeztetett résztvevőivel való ütközés esetén minimálisra csökkenjen a gázolások kockázata, elősegítve, hogy a fokozottan veszélyeztetett úthasználók oldalirányba lökődjenek,***

### **Módosítás 37**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 7 pont**

96/53/EK irányelv

9 cikk – 2 bekezdés – 1 albekezdés – 4 francia bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

- javítaniuk kell a járművezető kényelmét és biztonságát.

*Módosítás*

– ***a munkakörülmények javítását szem előtt tartva*** javítaniuk kell a járművezető kényelmét és biztonságát.

## Módosítás 38

### Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 7 pont

96/53/EK irányelv

9 cikk – 2 a bekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

*(2a) Annak érdekében, hogy ezen irányelv keretében javuljon a járművezető biztonsága és kényelme, valamint végső soron biztosított legyen a járművek közlekedésbiztonságának előmozdítása, a vezetőkabinnak a 9. cikk (2) bekezdésében említetteknek megfelelően a következő biztonsági és kényelmi követelményeknek kell megfelelnie:*

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

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

*– a vezetőfülke méretének megnövelése annak érdekében, hogy a méretet – a vészhelyzeteket is figyelembe véve – hozzáigazítsák a vezetőülésre és a fekvőhelyre vonatkozó kényelmi és biztonsági követelményekhez.*

## Módosítás 39

### Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 7 pont

96/53/EK irányelv

9 cikk – 3 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

(3) A forgalomba hozatalt megelőzően az új kialakítású gépjárművek aerodinamikai viselkedését **és biztonsági teljesítményét** a tagállamok **a 2007/46/EK irányelv keretében végzett** vizsgálat útján ellenőrzik, és ebből a célból tanúsítványt állítanak ki. A tanúsítvány igazolja a (2) bekezdésben foglalt követelmények teljesülését. **E járművek aerodinamikai viselkedésének vizsgálatát a Bizottság által az aerodinamikai viselkedés mérésére kidolgozott szabályokkal összhangban kell elvégezni.** Az egyik tagállam által kiállított vizsgálati tanúsítványt a többi tagállam elismeri.

**Módosítás 40**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 7 pont**

96/53/EK irányelv

9 cikk – 3 a bekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**(3a) Az új N2 és N3 kategóriájú járműveknek és jármű-kombinációknak olyan vezetőfülkével kell rendelkezniük, amely [az ezen irányelv hatálybalépésétől számított hét éven belül] megfelel a 9. cikk (2) bekezdésében említett biztonsági követelményeknek.**

**Módosítás 41**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 7 pont**

96/53/EK irányelv

9 cikk – 4 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

4. A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az új jármű-vezetőfülkék által a (2) bekezdés értelmében teljesítendő követelmények kiegészítése érdekében a 16. cikkel összhangban **és az ENSZ-EGB meglévő előírásainak megfelelően** felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el. Ezek az aktusok a műszaki jellemzőket, **a biztonsági és az aerodinamikai viselkedésre vonatkozó** üzemi minimumkövetelményeket, a tervezéssel összefüggésben teljesítendő követelményeket és a (3) bekezdés szerinti tanúsítvány kiállításának eljárását szabályozhatják. **A felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat első ízben legkésőbb 2 évvel ezen irányelv közzététele után el kell fogadni.**

**Módosítás 42**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 9 pont**

96/53/EK irányelv

10a cikk – 1 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

**Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású technológiával felszerelt** járművek megengedett legnagyobb össztömege az I. melléklet **2.3.4.** pontjában található értékekkel egyezik meg.

**Módosítás 43**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 9 pont**

96/53/EK irányelv

10a cikk – 2 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

**A hibrid és az elektromos hajtású** járműveknek mindazonáltal teljesíteniük kell az I. melléklet 3. pontjában a legnagyobb megengedett tengelyterhelés vonatkozásában előírt határértékeket.

*Módosítás*

**Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású technológiával felszerelt** járműveknek mindazonáltal teljesíteniük kell az I. melléklet 3. pontjában a legnagyobb megengedett tengelyterhelés vonatkozásában előírt határértékeket.

#### **Módosítás 44**

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

**1 cikk – 10 pont**

96/53/EK irányelv

11 cikk – 1 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Az I. melléklet 1.1. és 1.6. pontjában található megengedett legnagyobb méreteket legfeljebb 15 cm-rel túlléphetik azon járművek és jármű-kombinációk méretei, amelyek 45 láb hosszúságú konténereket vagy csereszekrényeket szállítanak, amennyiben a konténer vagy csereszekrény közúti szállítása **intermodális** szállítás részeként történik.

*Módosítás*

Az I. melléklet 1.1. és 1.6. pontjában található megengedett legnagyobb méreteket legfeljebb 15 cm-rel túlléphetik azon járművek és jármű-kombinációk méretei, amelyek 45 láb hosszúságú konténereket vagy csereszekrényeket szállítanak, amennyiben a konténer vagy csereszekrény közúti szállítása **kombinált** szállítás részeként történik.

#### **Módosítás 45**

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

**1 cikk – 10 pont**

96/53/EK irányelv

11 cikk – 2 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

**E cikk és az I. melléklet 2.2.2. c) pontja alkalmazásában az intermodális szállítás fogalma úgy értendő, hogy az legalább egy vasúti szállítási, folyami szállítási vagy tengeri szállítási műveletet magában foglal. Az intermodális szállítás első és/vagy utolsó szakaszának közúti szállítás**

*Módosítás*

**A Bizottság 2017-ig adott esetben jogalkotási javaslatot terjeszt elő a 92/106/EGK irányelv és különösen a kombinált szállítás jelenlegi fogalom meghatározásának módosítására, figyelembe véve a konténeres szállítás fejlődését, és szem előtt tartva a hatékony**

*formájában kell megvalósulnia. E közúti szállítási szakaszoknak külön-külön tekintve 300 km-nél kisebb távolságú szállítást kell jelenteniük az Európai Unió területén belül, kivéve abban az esetben, ha a legközelebbi olyan terminálok, amelyeken menetrend szerinti szolgáltatás vehető igénybe, ennél távolabb fekszenek. A szállítás az első, illetve az utolsó közúti szállítási szakasz hosszától függetlenül intermodális szállításnak minősül akkor is, ha Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletet foglal magában. Az Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletet magában foglaló szállítás esetében úgy kell tekinteni, hogy az első szakasz az áru berakodásának helyétől a legközelebbi megfelelő tengeri kikötőig tart, az utolsó szakasz pedig a legközelebbi megfelelő tengeri kikötő és az áru kirakodásának helye között valósul meg.*

*intermodális szállítás fejlődésének elősegítését.*

#### **Módosítás 46**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 11 pont**

96/53/EK irányelv

12 cikk – 1 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(1) Annak érdekében, hogy biztosítsák az e rendeletben foglalt kötelezettségek tiszteletben tartását, a tagállamok kialakítják a forgalomban részt vevő járművek és jármű-kombinációk előzetes szűrésének és ***célzott ellenőrzésének*** rendszerét.

*Módosítás*

(1) Annak érdekében, hogy biztosítsák az e rendeletben foglalt kötelezettségek tiszteletben tartását, a tagállamok kialakítják a forgalomban részt vevő járművek és járműkombinációk előzetes szűrésének, ***kiválasztásának*** és ***ellenőrzésük végrehajtásának*** rendszerét.

#### **Módosítás 47**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 11 pont**

RR\1024943HU.doc

31/45

PE521.689v02-00

96/53/EK irányelv  
12 cikk – 1 bekezdés – 2 albekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***A tagállamok biztosítják, hogy az ezen irányelv tekintetében egy adott vállalkozás által elkövetett szabályszegések számára és súlyosságára vonatkozó információkat bevezessék a 2006/22/EK irányelv 9. cikke szerint létrehozott kockázatértékelő rendszerbe.***

## **Módosítás 48**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 11 pont**

96/53/EK irányelv

12 cikk – 1 bekezdés – 3 albekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***Az ellenőrzésnek alávetendő járművek kijelölésekor a tagállamok dönthetnek úgy, hogy elsősorban a 2006/22/EK irányelvben említett, nagy kockázatot jelentő vállalkozások által üzemeltetett járműveket választják ki. Az ellenőrzésre kerülő járműveket véletlenszerűen is ki lehet választani.***

## **Módosítás 49**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 11 pont**

96/53/EK irányelv

12 cikk – 2 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

(2) Az ezen irányelv hatálybalépését követő két év elteltével a tagállamok tömegméréseket hajtanak végre a forgalomban részt vevő járműveken és

(2) Az ezen irányelv hatálybalépését követő két év elteltével a tagállamok tömegméréseket hajtanak végre a forgalomban részt vevő járműveken és



jármű-kombinációkon. Ezeket az előzetes szűréseket azon járművek kiszűrésére kell felhasználni, amelyekről vélelmezhető, hogy nem teljesítik az előírásokat, és ennél fogva kézi ellenőrzést indokolnak. A szóban forgó ellenőrzéseket az infrastruktúrára szerelt automatikus rendszerek vagy a (6) bekezdésnek megfelelően a járművek fedélzetére felszerelt rendszerek segítségével kell végrehajtani. Az automatikus rendszereknek lehetővé kell tenniük a megengedett legnagyobb tömegek be nem tartása szempontjából gyanús járművek beazonosítását. Mivel ezek az automatikus rendszerek csupán az előzetes szűrések céljára kerülnek felhasználásra, a szabálysértés tényének megállapítására nem, a tagállamok általi tanúsításuk nem kötelező.

jármű-kombinációkon. Ezeket az előzetes szűréseket **az ellenőrzések hatékonyságának növelése céljából, valamint** azon járművek kiszűrésére kell felhasználni, amelyekről vélelmezhető, hogy nem teljesítik az előírásokat, és ennél fogva kézi ellenőrzést indokolnak. A szóban forgó ellenőrzéseket az infrastruktúrára szerelt automatikus rendszerek vagy a (6) bekezdésnek megfelelően a járművek fedélzetére felszerelt rendszerek segítségével kell végrehajtani. Az automatikus rendszereknek lehetővé kell tenniük a megengedett legnagyobb tömegek be nem tartása szempontjából gyanús járművek beazonosítását. Mivel ezek az automatikus rendszerek csupán az előzetes szűrések céljára kerülnek felhasználásra, a szabálysértés tényének megállapítására nem, a tagállamok általi tanúsításuk nem kötelező. **A fedélzeti rendszereket integrálni lehet a 2014/.../EU rendelettel (a közúti járművekben alkalmazott menetíró készülékekről szóló rendelet) összhangban a járművekbe beszerelt digitális tachográfokkal..**

## Módosítás 50

### Irányelvre irányuló javaslat

**1 cikk – 11 pont**

96/53/EK irányelv

12 cikk – 6 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(6) Az (1) bekezdéssel összhangban **a tagállamok ösztönzik a járművek és a jármű-kombinációk** olyan fedélzeti tömegmérő **eszközökkel történő felszerelését**, amelyek az össztömeg és a tengelyterhelések mérésére egyaránt alkalmasak, és amelyek a tömegadatokat bármely pillanatban képesek a mozgó járműről a közút mentén ellenőrzéseket

*Módosítás*

(6) Az (1) bekezdéssel összhangban **az új N2 és N3 kategóriájú járműveket és jármű-kombinációkat** olyan fedélzeti tömegmérő **rendszerekkel kell felszerelni**, amelyek az össztömeg és a tengelyterhelések mérésére egyaránt alkalmasak, és amelyek a tömegadatokat **[öt évvel ezen irányelv hatálybalépése után]-tól-től** bármely pillanatban képesek

végző hivatalos személynek, illetőleg az áru fuvarozás szabályozásával kapcsolatban felelősséget viselő hivatalnak továbbítani. Az adatkommunikációt a CEN által a speciális célú, rövid hatótávolságú adatátvitel<sup>13</sup> területén közzétett EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 és EN ISO 14906 szabványoknak megfelelő interfészekon keresztül kell lebonyolítani.

---

<sup>13</sup> Dedicated Short Range Communications (DSRC).

a mozgó járműről a közút mentén ellenőrzéseket végző hivatalos személynek, illetőleg az áru fuvarozás szabályozásával kapcsolatban felelősséget viselő hivatalnak továbbítani. Az adatkommunikációt a CEN által a speciális célú, rövid hatótávolságú adatátvitel<sup>13</sup> területén közzétett EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 és EN ISO 14906 szabványoknak megfelelő interfészekon keresztül kell lebonyolítani. ***Az adatokat a járművezető számára is hozzáférhetővé kell tenni.***

---

<sup>13</sup> Dedicated Short Range Communications (DSRC).

## **Módosítás 51**

### **Irányelvre irányuló javaslat**

#### **1 cikk – 11 pont**

96/53/EK irányelv

12 cikk – 7 bekezdés – 2 a francia bekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

***– a megbízhatóság olyan megfelelő szintjének elérését szolgáló közös eljárásokat és előírásokat, amely lehetővé teszi a fedélzeti rendszerek ezen irányelvben – különösen a 13. cikkben – foglalt rendelkezések betartására történő felhasználását.***

## **Módosítás 52**

### **Irányelvre irányuló javaslat**

#### **1 cikk – 11 pont**

96/53/EK irányelv

12 cikk – 7 a bekezdés (új)

**(7a) A Bizottság értékeli, hogy a digitális tachográfal összekapcsolt fedélzeti rendszerek alkalmazhatók-e a közúti szállítással kapcsolatos más jogszabályok érvényesítésére is. A Bizottság adott esetben jogalkotási javaslatokat terjeszt elő.**

### Módosítás 53

#### Irányelvre irányuló javaslat

**1 cikk – 12 pont**

96/53/EK irányelv

13 cikk – 2 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

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

*Módosítás*

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

### Módosítás 54

#### Irányelvre irányuló javaslat

**1 cikk – 12 pont**

96/53/EK irányelv

13 cikk – 3 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(3) Az I. melléklet 2., 3., 4.1. és 4.3. pontjában meghatározott megengedett legnagyobb tömegek valamelyikének **5% és 10% közötti mértékű túllépése** ezen irányelv alkalmazásában enyhe szabályszegésnek minősül, és

*Módosítás*

(3) Az I. melléklet 2., 3., 4.1. és 4.3. pontjában meghatározott megengedett legnagyobb tömegek valamelyikének **2% és 10% közötti mértékű túllépése** ezen irányelv alkalmazásában enyhe szabályszegésnek minősül, és **szankcióval**

**pénzbírsággal** sújtandó. Kiegészítő szankcióként az ellenőrzést végző hatóság megtilthatja a jármű továbbhaladását és elrendelheti a rakomány oly módon történő részleges kirakodását, hogy annak eredményeképpen a jármű teljesítse a megengedett legnagyobb tömegre vonatkozó előírásokat.

sújtandó. Kiegészítő szankcióként az ellenőrzést végző hatóság megtilthatja a jármű továbbhaladását és elrendelheti a rakomány oly módon történő részleges kirakodását, hogy annak eredményeképpen a jármű teljesítse a megengedett legnagyobb tömegre vonatkozó előírásokat.

## Módosítás 55

### Irányelvre irányuló javaslat

#### 1 cikk – 12 pont

96/53/EK irányelv

13 cikk – 4 bekezdés

#### *A Bizottság által javasolt szöveg*

(4) Az I. melléklet 2., 3., 4.1. és 4.3. pontjában meghatározott megengedett legnagyobb tömegek valamelyikének 10% és **20%** közötti mértékű túllépése ezen irányelv alkalmazásában súlyos szabályszegésnek minősül. Ilyen esetekben **pénzbírságot** kell kiszabni, továbbá a jármű továbbhaladását meg kell tiltani és el kell rendelni a rakomány oly módon történő részleges kirakodását, hogy annak eredményeképpen a jármű teljesítse a megengedett legnagyobb tömegre vonatkozó előírásokat.

#### *Módosítás*

(4) Az I. melléklet 2., 3., 4.1. és 4.3. pontjában meghatározott megengedett legnagyobb tömegek valamelyikének 10% és **15%** közötti mértékű túllépése ezen irányelv alkalmazásában súlyos szabályszegésnek minősül. Ilyen esetekben **szankciót** kell kiszabni, továbbá a jármű továbbhaladását meg kell tiltani és el kell rendelni a rakomány oly módon történő részleges kirakodását, hogy annak eredményeképpen a jármű teljesítse a megengedett legnagyobb tömegre vonatkozó előírásokat.

## Módosítás 56

### Irányelvre irányuló javaslat

#### 1 cikk – 12 pont

96/53/EK irányelv

13 cikk – 5 bekezdés

#### *A Bizottság által javasolt szöveg*

(5) Az I. melléklet 2., 3., 4.1. és 4.3. pontjában meghatározott megengedett legnagyobb tömegek valamelyikének **20%-**

#### *Módosítás*

(5) Az I. melléklet 2., 3., 4.1. és 4.3. pontjában meghatározott megengedett legnagyobb tömegek valamelyikének **15%-**

*ot* meghaladó mértékű túllépése ezen irányelv alkalmazásában fokozottan súlyos szabályszegésnek minősül, tekintettel azokra a kockázatokra, amelyeket ez a szabályszegés a többi úthasználóra nézve jelent. Ilyen esetekben a jármű továbbhaladását azonnali hatállyal meg kell tiltani és el kell rendelni a rakomány oly módon történő részleges kirakodását, hogy annak eredményeképpen a jármű teljesítse a megengedett legnagyobb tömegre vonatkozó előírásokat, továbbá **pénzbírságot** kell kiszabni. **Ezen túlmenően az 1071/200914/EK rendelet 6. cikkének megfelelően meg kell indítani a fuvarozó vállalkozás jó hírnevének elvesztésével kapcsolatos eljárást.**

---

<sup>14</sup> *HL L 300., 2009.11.14., 51. o.*

## **Módosítás 57**

### **Irányelvre irányuló javaslat**

#### **1 cikk – 12 pont**

96/53/EK irányelv

13 cikk – 6 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(6) Az I. melléklet 1. pontjában meghatározott megengedett legnagyobb méretek valamelyikének **2%-nál** kisebb mértékű túllépése esetén a fuvarozót írásban figyelmeztetni kell, továbbá alkalmazható vele szemben a nemzeti jogban e célra esetleg meghatározott szankció.

## **Módosítás 58**

### **Irányelvre irányuló javaslat**

#### **1 cikk – 12 pont**

RR\1024943HU.doc

*ot* meghaladó mértékű túllépése ezen irányelv alkalmazásában fokozottan súlyos szabályszegésnek minősül, tekintettel azokra a kockázatokra, amelyeket ez a szabályszegés a többi úthasználóra nézve jelent. Ilyen esetekben a jármű továbbhaladását azonnali hatállyal meg kell tiltani és el kell rendelni a rakomány oly módon történő részleges kirakodását, hogy annak eredményeképpen a jármű teljesítse a megengedett legnagyobb tömegre vonatkozó előírásokat, továbbá **szankciót** kell kiszabni.

*Módosítás*

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

37/45

PE521.689v02-00

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(7) Az I. melléklet 1. pontjában meghatározott megengedett legnagyobb méretek valamelyikének **2% és 20%** közötti mértékű túllépése **pénzbírsággal** sújtandó, függetlenül attól, hogy a mérettúllépést a rakomány méretei vagy a jármű saját méretei okozzák-e. Ilyen esetekben az ellenőrzést végző hatóság megtiltja a jármű továbbhaladását mindaddig, amíg a rakomány méretei miatti mérettúllépés a rakomány kirakodása útján meg nem szűnik, illetőleg a jármű saját méretei miatti mérettúllépést a fuvarozó vállalkozás a 4. cikk (3) bekezdése szerinti különleges engedély beszerzése útján nem orvosolja.

*Módosítás*

(7) Az I. melléklet 1. pontjában meghatározott megengedett legnagyobb méretek (**hosszúság, magasság vagy szélesség**) valamelyikének **1% és 10%** közötti mértékű túllépése **szankcióval** sújtandó, **amelyet a fuvarozó vállalkozásra szabnak ki**, függetlenül attól, hogy a mérettúllépést a rakomány méretei vagy a jármű saját méretei okozzák-e. Ilyen esetekben az ellenőrzést végző hatóság megtiltja a jármű továbbhaladását mindaddig, amíg a rakomány méretei miatti mérettúllépés a rakomány kirakodása útján meg nem szűnik, illetőleg a jármű saját méretei miatti mérettúllépést a fuvarozó vállalkozás a 4. cikk (3) bekezdése szerinti különleges engedély beszerzése útján nem orvosolja.

## Módosítás 59

### Irányelvre irányuló javaslat 1 cikk – 12 pont

96/53/EK irányelv  
13 cikk – 8 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(8) Az I. melléklet 1. pontjában meghatározott megengedett legnagyobb méretek valamelyikének akár a rakomány méretei, akár a jármű saját méretei miatti, **20%-ot** meghaladó mértékű túllépése ezen irányelv alkalmazásában fokozottan súlyos szabályszegésnek minősül, tekintettel azokra a kockázatokra, amelyeket ez a szabályszegés a többi úthasználóra nézve jelent. Ilyen esetekben **pénzbírságot** kell kiszabni, továbbá a jármű továbbhaladását azonnali hatállyal meg kell tiltani, és – amennyiben a mérettúllépést a rakomány

*Módosítás*

(8) Az I. melléklet 1. pontjában meghatározott megengedett legnagyobb méretek (**hosszúság, magasság vagy szélesség**) valamelyikének akár a rakomány méretei, akár a jármű saját méretei miatti, **10%-ot** meghaladó mértékű túllépése ezen irányelv alkalmazásában fokozottan súlyos szabályszegésnek minősül, tekintettel azokra a kockázatokra, amelyeket ez a szabályszegés a többi úthasználóra nézve jelent. Ilyen esetekben **szankciót** kell kiszabni **a fuvarozó vállalkozásra**, továbbá a jármű

okozta – el kell rendelni a rakomány részleges kirakodását, illetőleg kötelezni kell a fuvarozó vállalkozást a 4. cikk (3) bekezdése szerinti különleges engedély beszerzésére. ***Ezen túlmenően az 1071/2009/EK rendelet 6. cikkének megfelelően meg kell indítani a fuvarozó vállalkozás jó hírnevének elvesztésével kapcsolatos eljárást.***

továbbhaladását azonnali hatállyal meg kell tiltani, és – amennyiben a mérettúllépést a rakomány okozta – el kell rendelni a rakomány részleges kirakodását, illetőleg kötelezni kell a fuvarozó vállalkozást a 4. cikk (3) bekezdése szerinti különleges engedély beszerzésére.

## Módosítás 60

### Irányelvre irányuló javaslat

**1 cikk – 13 pont**

96/53/EK irányelv

14 cikk – 1 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

Konténerek szállítása esetén a feladó nyilatkozatot ad át a konténer szállításával megbízott közúti fuvarozónak a szállítandó konténer tömegéről. Ha ***ez az*** információszolgáltatás nem történik meg vagy a szolgáltatott információ tévesnek bizonyul, a legnagyobb megengedett tömegre vonatkozó előírások megsértése esetén a feladót a fuvarozóval megegyező felelősség terheli.

*Módosítás*

Konténerek szállítása esetén a feladó – ***a berakodás előtt – írásbeli*** nyilatkozatot ad át a konténer szállításával megbízott közúti fuvarozónak a szállítandó konténer ***bruttó*** tömegéről. ***Ez a nyilatkozat elektronikus úton is benyújtható. A konténer bruttó tömegét ismertető dokumentumnak – formájától függetlenül – tartalmaznia kell a feladó által megfelelően felhatalmazott személy aláírását. Ha a konténer bruttó tömegére vonatkozó*** információszolgáltatás nem történik meg vagy a szolgáltatott információ tévesnek bizonyul, a legnagyobb megengedett tömegre vonatkozó előírások megsértése esetén a feladót a fuvarozóval megegyező felelősség terheli.

## Módosítás 61

### Irányelvre irányuló javaslat

**1 cikk – 13 pont**

96/53/EK irányelv

14 cikk – 2 bekezdés

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

## Módosítás 62

### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 15 pont**

96/53/EK irányelv

16 cikk – 2 bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

(2) A ***Bizottság részére*** a 8. cikk (4) bekezdésében, a 9. cikk (5) bekezdésében és a 12. cikk (7) bekezdésében ***adott felhatalmazás [beírandó dátum: ezen irányelv hatálybalépésének napja]-tól/-től határozatlan időre szól.***

*Módosítás*

(2) A Bizottság ***a [beírandó dátum: ezen irányelv hatálybalépésének napja]-tól/-től számított ötéves időtartamra szóló felhatalmazást kap*** a 8. cikk (4) bekezdésében, a 9. cikk (5) bekezdésében és a 12. cikk (7) bekezdésében ***említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam lejárta 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 63

### **Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 15 a pont (új)**

96/53/EK irányelv

16 a cikk (új)



*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**15a. A szöveg a következő cikkel egészül ki:**

**16a. cikk**

**Jelentéstétel**

***A Bizottság 2016-ig felülvizsgálja a 96/53/EK irányelv I. mellékletét, és jelentést terjeszt az Európai Parlament és a Tanács elé a végrehajtásról. E jelentés alapján a Bizottság szükség esetén jogalkotási javaslatot készít, megfelelő hatásvizsgálattal együtt. A jelentést az esetleges jogalkotási javaslat előtt legkésőbb 6 hónappal közzé kell tenni.***

## **Módosítás 64**

**Irányelvre irányuló javaslat**

**1 cikk – 15 b pont (új)**

96/53/EK irányelv

16 b cikk (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**15b. A szöveg a következő cikkel egészül ki:**

**16b. cikk**

***A Bizottság 2016. január 1-jéig befejezi ezen irányelv felülvizsgálatát, és a felülvizsgálat és az ahhoz kapcsolódó hatásértékelés alapján – szükség esetén – 2017. január 1-jéig javaslatot nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak arra vonatkozóan, hogy a 9. cikk (2) bekezdésében meghatározott biztonsági követelményeket valamennyi új, M2 és M3 kategóriájú gépjárműre tegyék kötelezővé.***

## Módosítás 65

### Irányelvre irányuló javaslat

**1 cikk – 16 pont – -a pont (új)**

96/53/EK irányelv

I melléklet – 1.1 pont – 8 a francia bekezdés (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**-a) az 1.1. pont a következő francia bekezdéssel egészül ki:**

**– „terhelt járműszállítók: 20,75m”**

## Módosítás 66

### Irányelvre irányuló javaslat

**1 cikk – 16 pont – a a pont (új)**

96/53/EK irányelv

I melléklet – 1.4 pont

*Jelenlegi szöveg*

*Módosítás*

1.4. Az 1.1., 1.2., 1.3., 1.6., 1.7. 1.8. és 4.4. pontban megadott értékek tartalmazzák a cserefelépítmények és szabványos rakományok, mint pl. konténerek értékeit is.

**aa) az 1.4. pont helyébe a következő szöveg lép:**

1.4. Az 1.1., 1.2., 1.3., 1.6., 1.7. 1.8. és 4.4. pontban megadott értékek tartalmazzák a cserefelépítmények és szabványos rakományok, mint pl. konténerek értékeit is. ***A kész járművek, köztük a járműszállítóra felrakott új gépkocsik megbonthatatlan jellege miatt a terhelt járműszállítók mérete annyival meghaladhatja az 1.1. pontban meghatározott méreteket, amennyit a nemzeti előírások és infrastrukturális feltételek lehetővé tesznek, amennyiben a szóban forgó járműszállítók üres állapotban teljes mértékben megfelelnek a fent említett pontoknak.***

## Módosítás 67

### Irányelvre irányuló javaslat

**1 cikk – 16 pont – c pont**

96/53/EK irányelv  
I melléklet – 2.3.1 pont – 2 francia bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**„Hibrid vagy elektromos hajtású kéttengelyes gépjárművek, az autóbuszok kivételével: 19 t”**

**törölve**

## **Módosítás 68**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 1 bekezdés – 16 pont – c pont**  
96/53/EK irányelv  
I melléklet – 2.3.1 pont – 2 francia bekezdés

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

„Kéttengelyes autóbuszok: 19 t”.

„Kéttengelyes autóbuszok: **19,5 tonna**”

## **Módosítás 69**

**Irányelvre irányuló javaslat**  
**1 cikk – 16 pont – c a pont (új)**  
96/53/EK irányelv  
I melléklet – 2.3.4 pont (új)

*A Bizottság által javasolt szöveg*

*Módosítás*

**ca) a szöveg a következő ponttal egészül ki:**

**2.3.4. Alacsony szén-dioxid-kibocsátású technológiával felszerelt járművek:**

**a legnagyobb tömeg a 2.3.1., 2.3.2., 2.3.3. vagy 2.4. pontban említett tömeg, megnövelve az alacsony szén-dioxid-kibocsátású technológiához szükséges többlettömeggel, de legfeljebb 1 tonnával. A többlettömeget fel kell tüntetni a gépjármű hivatalos nyilvántartási okmányaiban, amelyeket a jármű nyilvántartásba vétele szerinti tagállam állít ki. Amennyiben ezek az információk nincsenek feltüntetve, a 2.3.1., 2.3.2.,**

*2.3.3. vagy 2.4. pontban említett értékeket  
kell alkalmazni.*

## ELJÁRÁS

<b>Cím</b>	A Közösségben közlekedő egyes közúti járművek legnagyobb engedélyezett mérete a belföldi és nemzetközi forgalomban, valamint legnagyobb engedélyezett súlya a nemzetközi forgalomban		
<b>Hivatkozások</b>	COM(2013)0195 – C7-0102/2013 – 2013/0105(COD)		
<b>Az Európai Parlamentnek történő benyújtás dátuma</b>	15.4.2013		
<b>Illetékes bizottság</b> A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	TRAN 18.4.2013		
<b>Véleménynyilvánításra felkért bizottság(ok)</b> A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	ENVI 18.4.2013	ITRE 18.4.2013	IMCO 18.4.2013
<b>Nem nyilvánított véleményt</b> A határozat dátuma	ENVI 7.5.2013	ITRE 24.4.2013	IMCO 29.5.2013
<b>Előadó(k)</b> A kijelölés dátuma	Jörg Leichtfried 14.5.2013		
<b>Vizsgálat a bizottságban</b>	17.9.2013	5.11.2013	21.1.2014
<b>Az elfogadás dátuma</b>	18.3.2014		
<b>A zárószavazás eredménye</b>	+ : 35 - : 4 0 : 2		
<b>A zárószavazáson jelen lévő tagok</b>	Magdi Cristiano Allam, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Nattrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Roberts Zīle		
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)</b>	Phil Bennion, Spyros Danellis, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Anna Rosbach, Bernadette Vergnaud, Sabine Wils, Corien Wortmann-Kool, Janusz Władysław Zemke		
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok) (187. cikk (2) bekezdés)</b>	Marita Ulvskog		
<b>Benyújtás dátuma</b>	27.3.2014		