

EURÓPAI PARLAMENT

2004



2009

Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság

2005/0283(COD)

30.5.2008

VÉLEMÉNY

a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság részéről

a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság részére

a tiszta és energiatakarékos közúti járművek használatának előmozdításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló átdolgozott javaslatról (COM(2007)0817 – C6-0008/2008 – 2005/0283(COD))

a vélemény előadója: Silvia-Adriana Țicău

PA_Legam

RÖVID INDOKOLÁS

A városi közúti közlekedés és az éghajlatváltozás

Az éghajlatváltozás valamennyi európai polgárt nap mint nap érint. Az EU-ban megállapodás született az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának 20%-kal történő csökkentéséről 2020-ig és az energiahatékonyság 20%-os növeléséről, valamint arról, hogy az Unió teljes energiafogyasztásának legalább 20%-át megújuló energiaforrások felhasználásával fedezik.

Az Európai Unióban a közúti szállítási ágazat a végső energiafogyasztás 26%-áért és a széndioxid-kibocsátás 24%-áért felelős. A városi közlekedés a közúti közlekedés széndioxid-kibocsátásának 40%-át és a közlekedésből származó egyéb szennyezőanyagok kibocsátásának mintegy 70%-át teszi ki. Bár a közlekedés jelentős mértékben hozzájárul a növekedéshez, annak társadalmi költségei is vannak.

A javaslat tartalma

Az új javaslat a Bizottságnak a Parlament által 2006-ban bizottsági szinten elutasított eredeti javaslatát helyettesíti¹. Az új javaslat egy új, a Bizottság szerint semleges technológiai megközelítésen alapul. A javaslat szövegből kikerült az a vitatott rendelkezés, amelynek értelmében az állami szervezeteknek bizonyos kvótát, azaz 25%-ot kell elérniük a tiszta járművek tekintetében.

A Bizottság összehangolt és pénzügyileg meghatározott módszertant vezet be a tiszta és energiatakarékos járművek beszerzésére a tömegközlekedésben. A jármű egész életciklusára megállapított üzemeltetési energiaköltségek, valamint a széndioxid- és szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos költségek odaítélési szempontként bekerülnek minden, a közúti járműveket érintő, az államháztartási szervek és az utóbbival fennálló szerződéses viszony alapján szolgáltatást nyújtó üzemeltető által bonyolított valamennyi közbeszerzési eljárásba. A járművek életciklusát a műszaki jellemzők alapján állapítják meg, illetve azok hiányában a Bizottság határozza meg a közúti jármű teljes élettartama alatt megtett távolságot.

A környezetbarát járművek beszerzésére vonatkozó odaítélési szempontok kezdetben önkéntes alapon, majd legkésőbb 2012-től kötelezően alkalmazandók.

A javaslat célja a tiszta és energiatakarékos járművek előállítási költségeinek csökkentése a környezetbarát járművek kritikus tömegének megteremtése révén a piacon. A jelenleg hatályban lévő szabályozás (járművekre vonatkozó Euro kibocsátási normák) felhasználható az odaítélési szempontok megállapításakor.

A tiszta és energiatakarékos járművek beszerzésére vonatkozó feltételek kötelező alkalmazása nem jelenti az egyéb lényeges odaítélési szempontok kizárását, továbbá lehetővé teszi a környezetbarátabb technológiára és üzemre utólagosan átépített járművek használatát is.

Bár az új javaslatához nem kapcsolódik teljes körű hatástanulmány, a Bizottság becslései szerint az államháztartási szervek összes beszerzése az EU GDP-jének mintegy 16%-át

¹ A Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság elvetette a véleménytervezetet. Nem továbbították véleményt a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottságnak sem, amely elvetette a javaslatot.

(mintegy 1,5 milliárd eurót) tesz ki, ami az összes éves járműbeszerzés tekintetében az EU-ban kb. 110 000 személygépkocsi, 110 000 könnyű haszongépjármű, 35 000 tehergépjármű és 17 000 autóbusz vásárlását jelenti.

A vélemény előadójának javaslatai

A javasolt módszer célja, hogy hasznos eszközt biztosítson a nemzeti, regionális és helyi hatóságok számára, amelynek segítségével képesek a városi mobilitás tekintetében a legmegfelelőbb döntést meghozni a környezeti szempontok figyelembe vételével. A tisztább járművek és az intelligens autók ma még drágábbak. A tiszta és energiatakarékos járművek beszerzésekor az ajánlatkérő hatóságoknak a minimális költség kritériuma mellett figyelembe kellene venniük a környezetvédelmi szempontokat is.

A vélemény előadója úgy véli, hogy az irányelv célja az alábbi feltételek figyelembe vétele esetén valósítható meg:

- **A tagállamok tájékoztatják valamennyi nemzeti, regionális vagy helyi ajánlatkérő hatóságot és ajánlatkérő szervet** a 2004/17/EK és a 2004/18/EK irányelv értelmében a környezetbarát járműveknek az államháztartási szervekkel fennálló szerződéses viszony, illetve azok engedélye vagy jóváhagyása alapján eljáró üzemeltető által bonyolított beszerzésére vonatkozó **környezetvédelmi feltételekről** a tiszta és energiatakarékos járművek használatának előmozdítása céljából. **Az ajánlatkérő szerv tesztekkel kérhet konkrét közlekedési feltételek és a teherszállítási kapacitás tekintetében.**
- **A tagállamok megosztják egymással a környezetbarát közbeszerzésekkel és azok finanszírozásával kapcsolatos információkat.** Ezen információk egyebek mellett tartalmazzák a strukturális alapokat, a kohéziós alapokat, a JESSICA-t, a 7. kutatási keretprogramot, az állami vagy közösségi támogatásokat, valamint a nemzeti vagy európai támogatásokat és kölcsönöket. A tagállamok hatékonyabban tudják felhasználni az európai pénzügyi eszközöket a városi mobilitás és a városi levegő minőségének javítása érdekében.
- **Ösztönözni kell a versenyképes árakat** annak érdekében, hogy a tiszta és energiatakarékos, valamint a hagyományos járművek közötti árkülönbség ne érintse hátrányosan a környezetbarát járművek piacát.
- A Bizottságnak létre kell hoznia egy, az összes vonatkozó szabályozást, a tiszta és energiatakarékos közúti járművek használatának elősegítésére irányuló valamennyi közbeszerzést és a vonatkozó pénzügyi eszközöket tartalmazó **közös európai internetes honlapot és adatbázist.**
- A helyi, regionális és nemzeti hatóságoknak a környezetbarát járművek beszerzésére vonatkozó **közös európai címkét** kellene használniuk.
- A tagállamok és a Bizottság megteszi a megfelelő intézkedéseket, hogy – a 1083/2006/EK rendelet értelmében – a nemzeti stratégiai referenciakeretekben és a nemzeti és regionális operatív programok stratégiai nyomon követésében és félidős felülvizsgálatakor vegyék figyelembe a városi mobilitást, valamint tiszta és energiatakarékos közúti járművek használatának előmozdítását. A CIVITAS és az „Intelligens energia – Európa” programokat továbbra is támogatni kell.

MÓDOSÍTÁSOK

A Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság felhívja a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottságot, mint illetékes bizottságot, hogy jelentésébe foglalja bele a következő módosításokat:

Módosítás 1

Irányelvre irányuló javaslat 10 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(10a) A tagállamok tájékoztatják a szerződés, engedély, vagy az állami szervek engedélye alapján személyszállítási tömegközlekedési szolgáltatást nyújtó nemzeti, regionális vagy helyi ajánlatkérőket és ajánlatkérő szervezeteket a tiszta és energiatakarékos közúti járművek beszerzésével kapcsolatos rendelkezésekről.

Indokolás

A beszerzések jobb előkészítése érdekében az ajánlatkérő szervek rendelkezésére kell bocsátani a vonatkozó információkat, mivel a környezetbarát odaitélési szempont új feltétel lesz a 2004/17/EK és a 2004/18/EK irányelv rendelkezésein felül.

Módosítás 2

Irányelvre irányuló javaslat 11 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(11) A tiszta és energiatakarékos járművek ára kezdetben magasabb a hagyományos járművekénél. Az ilyen járművek iránti elégséges kereslet megteremtésével biztosítható, hogy a méretgazdaságosság révén csökkenjenek az árak.

(11) A tiszta és energiatakarékos járművek ára kezdetben magasabb a hagyományos járművekénél. Az ilyen járművek iránti elégséges kereslet megteremtésével biztosítható, hogy a méretgazdaságosság révén csökkenjenek az árak. ***A vállalatokat ösztönözni kell az árverseny előmozdítására annak érdekében, hogy a tiszta és energiatakarékos, valamint a hagyományos járművek közötti árkülönbség ne érintse hátrányosan a környezetbarát járművek piacát.***

Indokolás

A méretgazdaságosság előnyeinek kihasználása érdekében az ipari szektor erőfeszítéseire van szükség azért, hogy a környezetbarát járművek ára is versenyképes legyen.

Módosítás 3

Irányelvre irányuló javaslat 11 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(11) A tiszta és energiatakarékos járművek ára kezdetben magasabb a hagyományos járművekénél. Az ilyen járművek iránti elégséges kereslet megteremtésével biztosítható, hogy a méretgazdaságosság révén csökkenjenek az árak.

Módosítás

(11) A tiszta és energiatakarékos járművek ára kezdetben magasabb a hagyományos járművekénél. Az ilyen járművek iránti elégséges kereslet megteremtésével biztosítható, hogy a méretgazdaságosság révén csökkenjenek az árak, ***továbbá a mellékletben említett üzemanyag-típusok mindegyikének tekintetében garantálható az ellátáshoz szükséges infrastruktúrák kiépítése.***

Módosítás 4

Irányelvre irányuló javaslat 16 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(16a) Az energiával és a környezettel kapcsolatos odaítélési szempontoknak olyan szempontoknak kell lenniük, melyeket az ajánlatkérő hatóságoknak vagy ajánlatkérő szervezeteknek (egyéb szempontok mellett) akkor kell figyelembe venniük, amikor tiszta és energiatakarékos közúti járművek beszerzésével kapcsolatos döntés meghozatalára szólítják fel őket.

Indokolás

A szóban forgó irányelv nem állítja fel a helyi hatóságok vagy szervezetek által tiszta és energiatakarékos közúti járművek beszerzése esetén alkalmazandó kritériumok listáját.

Módosítás 5

Irányelvre irányuló javaslat 17 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(17a) A közúti járművek beszerzéséhez nyújtott állami támogatásokat, beleértve a motorok és alkatrészek típusalkalmassági tanúsítás alatt lévő járművekbe való utólagos beszerelését, a közösségi jogi szabályozás keretében kell engedélyezni. Ezek az állami támogatások a közösségi közérdekekkel és különösen a fenntartható városi mobilitás céljaival indokolhatók.

Indokolás

A közúti járművek beszerzéséhez nyújtott állami támogatásoknak tiszteletben kell tartaniuk a közösségi előírásokat.

Módosítás 6

Irányelvre irányuló javaslat 19 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(19a) A tagállamok és a Bizottság – az Európai Regionális Fejlesztési Alapra, az Európai Szociális Alapra és a Kohéziós Alapra vonatkozó általános rendelkezések megállapításáról és az 1260/1999/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2006. július 11-i 1083/2006/EK tanácsi rendelet¹ értelmében – a nemzeti stratégiai referenciakeretek és a nemzeti és regionális operatív programok stratégiai nyomon követése és félidős felülvizsgálata során figyelembe veszik a városi mobilitás pénzügyi támogatásra való jogosultságát, valamint tiszta és energiatakarékos közúti járművek használatának előmozdítását. Tekintettel a CIVITAS program és az „Intelligens energia – Európa” program révén elért eredményekre, a tagállamok és

a Bizottság a továbbiakban is támogatják ezen kezdeményezéseket.

¹ HL L 210., 2006.7.31., 25. o.

Indokolás

A városi mobilitásról szóló zöld könyvről folyó vita március 15-én ért véget, és több tagállam nem vette figyelembe e kérdéseket az aktuális nemzeti operatív programokban. A már létező, a helyi vagy központi hatóságok tájékoztatását vagy képzését segítő jó kezdeményezéseket továbbra is támogatni és folytatni kell.

Módosítás 7

Irányelvre irányuló javaslat

1. cikk

A Bizottság által javasolt szöveg

Az irányelv a tiszta és energiatakarékos járművek használatának előmozdítása céljából előírja a jármű egész életciklusára megállapított, az energiafelhasználással, valamint a széndioxid- és szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos költségek odaítélési szempontként való bevonását a közúti járművekre vonatkozó, a 2004/17/EK és a 2004/18/EK irányelv értelmében vett ajánlatkérők vagy ajánlatkérő szervek által végzett közbeszerzési eljárásba, illetve ugyanezek szempontként való bevonását az ilyen járművekre az államháztartási szervekkel fennálló szerződéses viszony, illetve azok szakszolgálati vagy más engedélye alapján eljáró üzemeltető által bonyolított beszerzési eljárásba.

Módosítás

Az irányelv a tiszta és energiatakarékos járművek használatának előmozdítása céljából előírja a jármű egész életciklusára megállapított, az energiafelhasználással, valamint a széndioxid- és szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos költségek odaítélési szempontként való bevonását a közúti járművekre vonatkozó, a 2004/17/EK és a 2004/18/EK irányelv értelmében vett ajánlatkérők vagy ajánlatkérő szervek által végzett közbeszerzési eljárásba – **beleértve a motorok és alkatrészek ezen járművekbe való utólagos beszerelését** –, illetve ugyanezek szempontként való bevonását az ilyen járművekre az államháztartási szervekkel fennálló szerződéses viszony, illetve azok szakszolgálati vagy más engedélye alapján eljáró üzemeltető által bonyolított beszerzési eljárásba.

Indokolás

A szóban forgó irányelv alkalmazási körét ki kell terjeszteni a motorok és alkatrészek típusalkalmassági tanúsítás alatt lévő közúti járművekbe való utólagos beszerelésére.

Módosítás 8

Irányelvre irányuló javaslat 1 cikk – 1 a albekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Ez az irányelv nem alkalmazandó motoroknak és alkatrészeknek olyan közúti járművekbe való utólagos beszerelésére, amelyek túllépték a teljes élettartamuk alatt megtehető távolság 75 %-át.

Indokolás

A szóban forgó irányelv alkalmazási körét ki kell terjeszteni az M és N kategóriás, típusalkalmassági tanúsítás alatt lévő közúti járművekre, beleértve a motorok és alkatrészek utólagos beszerelését. A kiöregedett vagy szennyező járműpark megújulása és az innováció ösztönzése céljából, valamint annak érdekében, hogy a javasolt intézkedés eredményes legyen, a motorokat és alkatrészeket olyan járművekbe kell beszerelni, amelyek még nem lépték túl a teljes élettartamuk alatt megtehető távolság 75%-át.

Módosítás 9

Irányelvre irányuló javaslat 1 cikk – 1 b albekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Az alkalmazandó rendelkezések, különösen az állami támogatásokra vonatkozó közösségi szabályozás és a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról szóló, az 1191/69/EGK és 1107/70/EGK tanácsi rendeletet hatályon kívül helyező, 2007. október 23-i 1370/2007/EK¹ európai parlamenti és tanácsi rendelet sérelme nélkül a tagállamok ösztönözhetik a tiszta és energiatakarékos közúti járművek beszerzését vagy vételét, beleértve motorok és alkatrészek ezen járművekbe történő utólagos beszerelését, amennyiben e járművek nem lépték túl a teljes élettartamuk alatt megtehető távolság 75 %-át.

Indokolás

A közúti járművek beszerzéséhez nyújtott állami támogatásoknak összhangban kell lenniük a közösségi előírásokkal.

Módosítás 10

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

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

1a. cikk

Fogalommeghatározások

A jelen irányelv értelmezésében „közúti járművek” 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 keretirányelvben¹ meghatározottak szerinti M és N kategóriájú járművek és az e járművekbe utólag beszerelt motorok és alkatrészek, amennyiben ezek nem lépték túl a teljes élettartamuk alatt megtehető távolság 75%-át.

¹ HL L 263., 2007.11.9., 1. o.

Indokolás

A szóban forgó irányelv alkalmazási körét ki kell terjeszteni az M és N kategóriás, típusalkalmassági tanúsítás alatt lévő közúti járművekre, beleértve a motorok és alkatrészek utólagos beszerelését. A kiöregedett vagy szennyező járműpark megújulása és az innováció ösztönzése céljából, valamint annak érdekében, hogy a javasolt intézkedés eredményes legyen, a motorokat és alkatrészeket olyan járművekbe kell beszerelni, amelyek még nem lépték túl a teljes élettartamuk alatt megtehető távolság 75%-át.

Módosítás 11

Irányelvre irányuló javaslat 2 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

1. A tagállamok gondoskodnak arról, hogy legkésőbb a 7. cikk (1) bekezdésében meghatározott időpontig a 2004/17/EK és a 2004/18/EK irányelv értelmében vett ajánlatkérők vagy ajánlatkérő szervezetek a 3. cikkben meghatározott módszer alapján járnak el minden olyan esetben, amikor a járművek egész életciklusára megállapított energiafelhasználási költségeket, **valamint** a széndioxid- és szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos költségeket **a közúti járművek közbeszerzési eljárása** során odaítélési szempontként alkalmazzák.

Módosítás

1. A tagállamok gondoskodnak arról, hogy legkésőbb a 7. cikk (1) bekezdésében meghatározott időpontig a 2004/17/EK és a 2004/18/EK irányelv értelmében vett ajánlatkérők vagy ajánlatkérő szervezetek a 3. cikkben meghatározott módszer alapján járnak el minden olyan esetben, amikor a járművek egész életciklusára megállapított energiafelhasználási költségeket, a széndioxid- és szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos költségeket **a közúti járművek közbeszerzési eljárása** során **egyéb szempontokkal együtt** odaítélési szempontként alkalmazzák.

Indokolás

Az energiafelhasználási költségeket és a széndioxid- és szennyezőanyag-kibocsátás költségeit önkéntes szempontként kellene kezelni, hogy a vásárlók környezetbarát és legjobb ár-érték arányt képviselő ajánlatot választhassák.

Módosítás 12

Irányelvre irányuló javaslat 2 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

2. A tagállamok gondoskodnak arról, hogy legkésőbb 2012. január 1-jétől kezdődően minden, a 2004/17/EK és a 2004/18/EK irányelv értelmében vett ajánlatkérők vagy ajánlatkérő szervezetek által bonyolított, a közúti járművek beszerzését célzó eljárás során odaítélési **szempontként alkalmazzák** a járművek egész életciklusára megállapított energiafelhasználási költségeket, valamint a széndioxid- és szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos költségeket, a 3. cikkben meghatározott módszernek megfelelően.

Módosítás

2. A tagállamok gondoskodnak arról, hogy legkésőbb 2012. január 1-jétől kezdődően minden, a 2004/17/EK és a 2004/18/EK irányelv értelmében vett ajánlatkérők vagy ajánlatkérő szervezetek által bonyolított, a közúti járművek beszerzését célzó eljárás során **az** odaítélési **szempontok között tartják számon** a járművek egész életciklusára megállapított energiafelhasználási költségeket, valamint a széndioxid- és szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos költségeket, a 3. cikkben meghatározott módszernek megfelelően.

Indokolás

Az energiafelhasználási költségeket és a széndioxid- és szennyezőanyag-kibocsátás költségeit önkéntes szempontként kellene kezelni, hogy a vásárlók környezetbarát és legjobb ár-érték arányt képviselő ajánlatot választhassák.

Módosítás 13

Irányelvre irányuló javaslat 2 cikk – 3 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

3. A tagállamok gondoskodnak arról, hogy legkésőbb 2012. január 1-jétől kezdődően **minden**, a személyszállítási tömegközlekedési szolgáltatásoknak az államháztartási szervek szakszolgálati vagy más engedélye alapján történő üzemeltetéséhez használt közúti járművek **beszerzésére alkalmazzák** a járművek egész életciklusára megállapított energiafelhasználási költségeket, valamint a széndioxid- és szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos költségeket, a 3. cikkben meghatározott módszernek megfelelően.

Módosítás

3. A tagállamok gondoskodnak arról, hogy legkésőbb 2012. január 1-jétől kezdődően **bármely**, a személyszállítási tömegközlekedési szolgáltatásoknak az államháztartási szervek szakszolgálati vagy más engedélye alapján történő üzemeltetéséhez használt közúti járművek **beszerzési szempontjai között tartásuk számon** a járművek egész életciklusára megállapított energiafelhasználási költségeket, valamint a széndioxid- és szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos költségeket, a 3. cikkben meghatározott módszernek megfelelően.

Indokolás

Az energiafelhasználási költségeket és a széndioxid- és szennyezőanyag-kibocsátás költségeit önkéntes szempontként kellene kezelni, hogy a vásárlók környezetbarát és legjobb ár-érték arányt képviselő ajánlatot választhassák.

Módosítás 14

Irányelvre irányuló javaslat 2 cikk – 3 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3a) A tagállamok alkalmazhatnak szigorúbb odaítélési követelményeket a tiszta és energiatakarékos járművek beszerzése céljából, dönthetnek korszerűsített járművek beszerzése mellett, illetve maguk is korszerűsíthetik meglévő

járműparkjukat, többek között részecskeszűrők beépítésével, a motort leállító és újraindító („stop and start”) automatika beépítésével vagy a motorok kevésbé környezetszennyező üzemanyagok használatára való alkalmassá tételével, a járművek környezetvédelmi teljesítményének fokozása érdekében.

Indokolás

A szubszidiaritás elvének szükségszerű velejárója. A módosítás az irányelvre irányuló javaslat (16) preambulumbekendését fejtí ki.

Módosítás 15

**Irányelvre irányuló javaslat
2 cikk – 3 b bekezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3b) Azon helyi, regionális vagy nemzeti hatóságok, amelyek éves specifikus beszerzéseinek legalább 30%-át tiszta és energiatakarékos járművek teszik ki, a „tiszta és energiatakarékos városi közúti járművek” címkét használhatják. A Bizottság elkészíti a címke egységes tervét.

Indokolás

Fontos ösztönözni az ajánlatkérő szervezetet, hogy népszerűsítsék a tiszta és energiatakarékos járműveket.

Módosítás 16

**Irányelvre irányuló javaslat
2 cikk – 3 c bekezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3c) 2013. január 1-jétől csak azok az ajánlatkérő hatóságok vagy intézmények használhatják a „tiszta és energiatakarékos városi közúti

közlekedés” címet, amelyek éves közbeszerzési eljárásaik keretében kizárólag környezetkímélő tömegközlekedési járműveket vásárolnak.

Indokolás

A tiszta és energiatakarékos városi közúti közlekedés előmozdítása érdekében 2013. január 1-jétől csak azon hatóságoknak vagy intézményeknek kellene engedélyezni a „tiszta és energiatakarékos városi közúti közlekedés” cím használatát, amelyek éves közbeszerzési eljárásaik keretében kizárólag környezetkímélő tömegközlekedési járműveket vásárolnak.

Módosítás 17

Irányelvre irányuló javaslat 3 cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

2. Az olyan járművek üzemanyag-fogyasztására, valamint széndioxid- és szennyezőanyag-kibocsátására vonatkozó kilométerenkénti értékeket, amelyekre a közösségi típus-jóváhagyási jogszabályok ilyen teszt elvégzését írják elő, szabványosított közösségi teszteljárások alapján kell megállapítani. Az olyan járművek esetében, amelyek nem esnek a szabványosított közösségi teszteljárások hatálya alá, a különböző ajánlatok összehasonlíthatósága érdekében széles körben elismert teszteljárást vagy az adott szerv számára elvégzett tesztek eredményeit, illetve ezek hiányában a gyártó által nyújtott tájékoztatást kell alkalmazni.

Módosítás

2. Az olyan járművek üzemanyag-fogyasztására, valamint széndioxid- és szennyezőanyag-kibocsátására vonatkozó kilométerenkénti értékeket, amelyekre a közösségi típus-jóváhagyási jogszabályok ilyen teszt elvégzését írják elő, szabványosított közösségi teszteljárások alapján kell megállapítani. Az olyan járművek esetében, amelyek nem esnek a szabványosított közösségi teszteljárások hatálya alá, a különböző ajánlatok összehasonlíthatósága érdekében széles körben elismert teszteljárást vagy az adott szerv számára elvégzett tesztek eredményeit, illetve ezek hiányában a gyártó által nyújtott tájékoztatást kell alkalmazni. ***Az ajánlatkérők vagy ajánlatkérő szervek az adott városi közösség konkrét közlekedési körülményei között elvégzett tesztek végrehajtását kérhetik a teherszállítási kapacitás figyelembe vételével.***

Indokolás

Előfirdulhat, hogy a tesztek eredményei nem tudják figyelembe venni az egyes ajánlatkérők esetében fennálló teherszállítási és közlekedési körülményeket. Az ajánlatok megfelelő összehasonlíthatósága érdekében az ajánlatkérő kérheti, hogy a tesztek az adott városi

közösség konkrét közlekedési körülményei között végezzék a teherszállítási kapacitás figyelembe vétele mellett.

Módosítás 18

Irányelvre irányuló javaslat 3 a cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

3a. cikk

Üzemanyag-ellátás

A tagállamok biztosítják a mellékletben meghatározott valamennyi típusú üzemanyag biztosításához szükséges létesítményeket.

Módosítás 19

Irányelvre irányuló javaslat 4 a cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

4a. cikk

Szabványosított teszteljárások

A Bizottság végrehajtási intézkedéseket fogad el azon járművek tesztelési eljárásának szabványosítására, amelyeket a 3. cikk (2) bekezdésében említett szabványosított közösségi teszteljárások keretében nem ellenőriznek. Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányuló ezen intézkedéseket az 5. cikk (2) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

Indokolás

Mivel bizonyos járművekre nem terjednek ki a szabványosított közösségi teszteljárások, a Bizottságnak meg kell könnyítenie a vizsgált irányelvben rögzített célok elérését és az előirt intézkedések végrehajtását. Az új, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárás

alkalmas a végrehajtási intézkedések elfogadására.

Módosítás 20

Irányelvre irányuló javaslat 4 b cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

4b. cikk

Kísérő intézkedések

A tömegközlekedés hatékonyságának fokozására irányuló egyedi infrastrukturális elemek révén a közhatóságok javíthatják a városi közlekedés kezelését.

Indokolás

E módosítás célja, hogy kísérő intézkedésekkel megteremtse az egyes intézkedések végrehajtásához vagy a vizsgált irányelvvel összefüggő infrastrukturális elemek (például a közúti közlekedésben kialakított speciális sávok, a közúti jelzések) kiépítéséhez szükséges feltételeket.

Módosítás 21

Irányelvre irányuló javaslat 5 a cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

5a. cikk

Információcsere és az információ terjesztése

1. A tagállamok tájékoztatják az állami szervek vagy más engedélye alapján személyszállítási tömegközlekedési szolgáltatást nyújtó nemzeti, regionális vagy helyi ajánlatkérőket és ajánlatkérő szervezeteket a jelen irányelv rendelkezéseiről, valamint az átültetés nemzeti jogszabályairól, megadva minden

szükséges támogatást és tájékoztatást a jelen irányelv hatálya alá tartozó közbeszerzésekre vonatkozó közösségi finanszírozási rendszerekkel kapcsolatban.

2. A Bizottság ösztönzi a bevált gyakorlatok terjesztését a tiszta és energiatakarékos tömegközlekedési szolgáltatások előmozdítását célzó politikák kidolgozása terén, egy európai szintű honlap létrehozásával, a jelen irányelvben hivatkozott intézmények által a járműbeszerzéseik során alkalmazott kritériumok fokozatos, közösségi szintű egységesítése érdekében.

A Bizottság a honlapon feltünteti a városi mobilitásra és a tiszta és energiatakarékos közúti járművek használatának előmozdítására az egyes tagállamokban rendelkezésre álló pénzügyi eszközökkel kapcsolatos valamennyi információt.

Indokolás

A beszerzések jobb előkészítése érdekében az ajánlatkérő szervek rendelkezésére kell bocsátani a vonatkozó információkat, mivel a környezetbarát odaítélési szempont új feltétel lesz a 2004/17/EK és a 2004/18/EK irányelv rendelkezésein felül.

Módosítás 22

Irányelvre irányuló javaslat 5 b cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

5b. cikk

Az közösségi pénzügyi eszközök felhasználása

1. A tagállamok és a Bizottság az 1083/2006/EK rendelet értelmében a nemzeti stratégiai referenciakeretek és a nemzeti operatív programok stratégiai nyomon követése és félidős felülvizsgálata során figyelembe veszi a városi mobilitás pénzügyi támogatásra való jogosultságát,

valamint tiszta és energiatakarékos közúti járművek használatának előmozdítását.

2. A tagállamok és a Bizottság továbbra is támogatják az olyan városi közlekedéssel kapcsolatos kezdeményezéseket, mint a CIVITAS program és az „Intelligens energia – Európa” program.

Indokolás

A nemzeti operatív programok féldíjs felülvizsgálata a nemzeti, illetve közösségi szinten rendelkezésre álló különböző pénzügyi eszközök jobb felhasználása révén elősegítheti a tiszta és energiatakarékos járművek használatának előmozdítását.

ELJÁRÁS

Cím	A tiszta és energiatakarékos közúti járművek használatának előmozdítása	
Hivatkozások	COM(2007)0817 – C6-0008/2008 – COM(2005)0634 – C6-0008/2006 – 2005/0283(COD)	
Illetékes bizottság	ENVI	
Véleményt nyilvánított A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	TRAN	
A vélemény előadója A kijelölés dátuma	Silvia-Adriana Țicău 13.2.2008	
Vizsgálat a bizottságban	6.5.2008	28.5.2008
Elfogadás dátuma	29.5.2008	
A zárószavazás eredménye	+: 27	–: 0
	0: 0	
A zárószavazáson jelen lévő tagok	Inés Ayala Sender, Paolo Costa, Arūnas Degutis, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Timothy Kirkhope, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Marian-Jean Marinescu, Erik Meijer, Willi Piecyk, Paweł Bartłomiej Piskorski, Luís Queiró, Reinhard Rack, Brian Simpson, Yannick Vaugrenard	
A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)	Nathalie Griesbeck, Zita Gurmai, Leopold Józef Rutowicz	
A zárószavazáson jelen lévő póttagok (178. cikk (2) bekezdés)	Rovana Plumb, Bart Staes	