

2005. február 23., szerda

- c) az egy tartályból és az ahhoz tartozó csőrendszerből kibocsátott rakomány maximális mennyisége nem haladja meg az ezen bekezdés b) albekezdésében említett eljárással összhangban jóváhagyott maximális mennyiséget, ami semmilyen körülmények között sem haladhatja meg az 1 köbmétert vagy a tartály köbméterben meghatározott befogadóképessége 1/3000-ét, attól függően, hogy melyik mennyiség a nagyobb;
- d) a kibocsátásra a vízvonaltól alatti részen kerül sor, és figyelembe kell venni a tengervíz szivónyílások helyét; és
- e) a kibocsátásra a legközelebbi szárazföldtől mért legalább 12 tengeri mérföldnyi távolságra és legalább 25 méter mélységű vízbe történik.

(10) A rakománymaradványnak a tartályból történő eltávolítására [a hajó lobogója szerinti állam] hatósága által jóváhagyott szellőztető eljárások alkalmazhatók. Az ilyen eljárások az [IMO] által kidolgozott szabványokon alapulnak. A tartályba ezt követően betöltött víz tisztának minősül, és arra nem vonatkozik ezen szabály (7), (8) vagy (9) bekezdése.

(11) Tilos a tengerbe kibocsátani az e mellékletben a 4. szabály (1) bekezdése szerinti osztályokba be nem sorolt, vagy ideiglenesen ilyen osztályokba besoroltként nem minősített anyagokat, illetve az ilyen anyagokat tartalmazó ballasztvizet, tartálymosási termékeket vagy egyéb maradványanyagokat és keverékeket.

(12) Ennek a szabálynak semmilyen rendelkezése nem tilthatja meg, hogy egy hajó „B” vagy „C” osztályba besorolt rakományából maradványanyagokat a hajón visszatartson és azokat ennek a szabálynak a (2) és (3) bekezdéseinek megfelelően a különleges körzeten kívül a tengerbe kibocsátja.

6. szabály: Kivételek

E melléklet 5. szabálya nem alkalmazandó az alábbiakra:

- a) ártalmas folyékony anyagoknak vagy ilyen anyagokat tartalmazó keverékeknek kibocsátása a tengerbe, a hajó biztonságának megőrzése vagy a tengeren való életmentés céljából; illetve
- b) a hajót vagy berendezését ért kárból származó ártalmas folyékony anyagoknak vagy ilyen anyagokat tartalmazó keverékek kibocsátása a tengerbe:
  - i. amennyiben a kár bekövetkezte vagy a kibocsátás észlelése után minden indokolt óvintézkedést megtettek a kibocsátás megelőzése vagy minimalisra csökkentése érdekében; és
  - ii. kivéve, ha a tulajdonos vagy a parancsnok károkozási szándékkal, illetve tudatos gondatlansággal és abban a tudatban cselekedett, hogy valószínűleg káreset következik be; illetve
- c) a [hajó lobogója szerinti állam] hatósága jóváhagyásával ártalmas folyékony anyagoknak vagy ilyen anyagokat tartalmazó keverékeknek a tengerbe történő kibocsátása, amennyiben az egy adott szennyezés leküzdése céljából, a szennyezésből származó kár minimalizálása érdekében történik. Minden ilyen kibocsátáshoz szükséges annak a kormánynak a jóváhagyása, amelynek felségterületén a kibocsátás a tervek szerint bekövetkezik.

P6\_TA(2005)0041

### Vezetői engedélyek \*\*\*I

**Az Európai Parlament jogalkotási állásfoglalása a vezetői engedélyről szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról (COM(2003)0621 — C5-0610/2003 — 2003/0252(COD))**

(Együttdöntési eljárás: első olvasat)

Az Európai Parlament,

— tekintettel a Bizottságnak az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2003)0621) <sup>(1)</sup>,

— tekintettel az EK-Szerződés 251. cikkének (2) bekezdésére, valamint 71. cikkének (1) bekezdésére, amely alapján a Bizottság benyújtotta javaslatát a Parlamentnek (C5-0610/2003),

<sup>(1)</sup> A Hivatalos Lapban még nem tették közzé.

2005. február 23., szerda

- tekintettel eljárási szabályzata 51. cikkére,
  - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A6-0016/2005),
1. jóváhagyja a Bizottság javaslatát annak módosított formájában;
  2. felkéri a Bizottságot, hogy utalja az ügyet újból a Parlamenthez, ha javaslatát lényegesen módosítani kívánja, vagy ha a javaslat helyébe másik szöveget kíván léptetni;
  3. utasítja elnökét, hogy továbbítsa álláspontját a Tanácshoz és a Bizottsághoz.

### P6\_TC1-COD(2003)0252

**Az Európai Parlament álláspontja, amely első olvasatban 2005. február 23-én került elfogadásra a vezetői engedélyekről szóló 2005/.../EK európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadására tekintettel**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

Tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 71. cikkére,

Tekintettel a Bizottság javaslatára,

Tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére<sup>(1)</sup>,

A Szerződés 251. cikkében megállapított eljárással összhangban<sup>(2)</sup>,

Mivel:

- (1) A vezetői engedélyekről szóló 1991. július 29-i, 91/439/EGK<sup>(3)</sup> tanácsi irányelvet többszörösen jelentősen módosították. Új módosítások bevezetésekor indokolt az irányelv átdolgozása az egyértelműség érdekében.
- (2) A vezetői engedélyekről szóló jogszabályok harmonizálásában elért haladás ellenére, még mindig alapvető eltérések vannak a tagállamok jogszabályai között, melyeket teljesebben kell harmonizálni, a Közösség politikáinak végrehajtásához való hozzájárulás érdekében. A vezetői engedélyekről szóló jogszabályok alapvetően fontos tényezői a közös közlekedéspolitika végrehajtásának, és a közúti közlekedésbiztonság javítása céljából, valamint azon személyek mozgásának megkönnyítésére, akik a letelepedési helyüktől eltérő tagállamban tették le a járművezetői vizsgát. A magánfuvarozás jelentősége miatt a fogadó tagállam által kellőképpen elismert vezetői engedéllyel való rendelkezés elősegíti az állampolgárok szabad mozgását és letelepedését.
- (3) A 91/439/EGK irányelvben előírt érvényességi időtartamra vonatkozó nemzeti rendelkezések megállapításának lehetősége a különböző tagállamokban különböző jogszabályok együttléséhez, és a tagállamokban érvényes, több mint **110** különféle vezetői engedély típushoz vezet. Ez átláthatósági problémát okoz az állampolgárok, a rendőrség és a vezetői engedélyek ügyvitelért felelős szervek számára, és az olyan dokumentumok hamisításához vezet, melyek néha több évtizeddel korábbi **keltezésűek**.
- (4) **Minden országban ki kell cserélni a régi vezetői engedélyeket annak elkerülése érdekében, hogy egy egységes európai modell helyére pusztán egy újabb európai modell kerüljön. A papírból készült régi vezetőiengedély-modellek esetében erre 10 éves, a kártyamodellek esetében 20 éves határidőt kell előírni.**
- (5) **A különböző járműkategóriákra vonatkozó vezetői engedéllyel kapcsolatos meglévő jogokat a meglévő vezetői engedélyek cseréje nem korlátozza.**

<sup>(1)</sup> HL C ..., ... o.

<sup>(2)</sup> Az Európai Parlament 2005.2.23-i álláspontja.

<sup>(3)</sup> HL L 237., 1991.8.24., 1. o., a legutóbb a 1882/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel módosított irányelv (HL L 284., 2003.10.31., 1. o.).