



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2024. július 3.
(OR. en)

10645/24

Intézményközi referenciaszám:
2023/0265(COD)

CODEC 1426
TRANS 271
CLIMA 228
ENV 581
COMPET 615
PE 161

TÁJÉKOZTATÓ FELJEGYZÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	az Állandó Képviselők Bizottsága/a Tanács
Tárgy:	Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló 96/53/EK tanácsi irányelv módosításáról – Az Európai Parlament első olvasatának eredménye (Strasbourg, 2024. március 11–14.)

I. BEVEZETÉS

Isabel GARCÍA MUÑOZ (S&D, ES) előadó a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság (TRAN) nevében 51 módosítást (1–51. módosítás) tartalmazó jelentést nyújtott be a fenti irányelvjavaslatra vonatkozóan.

Ezenfelül a Verts/ALE képviselőcsoport kilenc módosítást (52–60. módosítás), valamint több – különböző képviselőcsoportokhoz tartozó – európai parlamenti képviselő pedig öt módosítást (61–65. módosítás) nyújtott be.

II. SZAVAZÁS

Az Európai Parlament a 2024. március 12-i plenáris ülésén tartott szavazás alkalmával elfogadta az irányelvjavaslatra vonatkozóan benyújtott 1–51. módosítást. Egyéb módosítás elfogadására nem került sor.

Az így módosított bizottsági javaslat képezi a Parlament első olvasatban elfogadott álláspontját, amely az e dokumentum mellékletében található jogalkotási állásfoglalásában szerepel.

P9_TA(2024)0126

Egyes közúti járművek méretei, valamint összömege

Az Európai Parlament 2024. március 12-i jogalkotási állásfoglalása a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb összömegeinek megállapításáról szóló 96/53/EK tanácsi irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról (COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))

(Rendes jogalkotási eljárás: első olvasat)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottság Parlamenthez és Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2023)0445),
 - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (2) bekezdésére és 91. cikke (1) bekezdésére, amelyek alapján a Bizottság javaslatát benyújtotta a Parlamenthez (C9-0306/2023),
 - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (3) bekezdésére,
 - tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2023. október 26-i véleményére¹,
 - a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,
 - tekintettel eljárási szabályzata 59. cikkére,
 - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A9-0047/2024),
1. elfogadja első olvasatban az alábbi álláspontot;
 2. felkéri a Bizottságot, hogy utalja az ügyet újból a Parlamenthez, ha javaslatát másik szöveggel váltja fel, lényegesen módosítja vagy lényegesen módosítani kívánja;
 3. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a nemzeti parlamenteknek.

¹ HL C, C/2024/895., 2024.2.6., ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj>.

Módosítás 1

Irányelvre irányuló javaslat 4 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) E célkitűzések elérése érdekében meg kell találni a megfelelő egyensúlyt a gazdasági hatékonyságra, a környezeti fenntarthatóságra, a közúti infrastruktúra védelmére és a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó szempontok között.

Módosítás

(4) E célkitűzések elérése érdekében meg kell találni a megfelelő egyensúlyt a gazdasági hatékonyságra, a környezeti fenntarthatóságra, a közúti infrastruktúra védelmére és a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó szempontok között. ***Ezen túlmenően a jogalkotási koherencia és a jogbiztonság biztosítása érdekében ezt az irányelvet a lehető legjobban össze kell hangolni a nehézgépjárművekre vonatkozó széndioxid-kibocsátási előírásokról szóló rendelettel és a kombinált áru fuvarozásról szóló irányelvvel.***

Módosítás 2

Irányelvre irányuló javaslat 6 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(6a) Ezen irányelv célja a közúti szállítási ágazat versenyképességének javítása a költséghatékonyabb és fenntarthatóbb szállítási tevékenységek előmozdítása, valamint az intermodalitás ösztönzése révén. Bár az új rendelkezések a megtett járműkilométerek csökkenését fogják eredményezni, az Unióban várhatóan továbbra is akut hiány lesz járművezetőkből. E hiány kezelése érdekében alapvető fontosságú a közúti szállítás munkakörülményeinek sürgős javítása. Az Unióban a tehergépkocsik minőségi parkolóhelyeinek hiánya tovább

rontja a tehergépkocsi-vezetők munkakörülményeit, ami különösen a hosszú távú utak során jelent problémát.

E helyzet kezelése és az ágazat vonzerejének növelése érdekében a kibocsátásmentes technológiák járművekbe való beépítéséhez szükséges méretnövelés nem történhet a vezetőfülkében rendelkezésre álló elegendő hely kárára, és annak javítása kell a járművezetők kényelmét. Amennyiben lehetséges, meg kell vizsgálni és ösztönözni kell azokat a koncepciókat, amelyek lehetővé teszik további hely biztosítását a fülkékben fedélzeti tisztálkodási lehetőségek telepítéséhez.

Módosítás 3

Irányelvre irányuló javaslat 7 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(7) Ezen irányelv rendelkezéseinek a nemzeti és a nemzetközi forgalom keretében történő közös értelmezése és egységes végrehajtása érdekében egyértelművé kell tenni, hogy **a nemzeti forgalomban közlekedő egyes** járműtípusok megengedett legnagyobb **össztömegére és méreteire vonatkozó egyes** határértékektől való **nemzeti** eltérések **nem alkalmazandók automatikusan a határokon átnyúló műveletekben használt járművekre.**

Módosítás

(7) Ezen irányelv rendelkezéseinek a nemzeti és a nemzetközi forgalom keretében történő közös értelmezése és egységes végrehajtása érdekében egyértelművé kell tenni, hogy **egyes szállítási tevékenységeket folytató speciális** járműtípusok megengedett legnagyobb **össztömege és méretei tekintetében jelenleg vannak olyan – gyakran a szomszédos tagállamok között létrejött kétoldalú megállapodásokon alapuló –** határértékektől való **egyedi** eltérések, **amelyeket meg kell őrizni, amennyiben azok nem befolyásolják a nemzetközi versenyt.**

Módosítás 4

Irányelvre irányuló javaslat

8 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(8) Az oszthatatlan rakományok szállítása fontos piaci szegmens, amely kapcsolódik a megújuló energia, a magas- és mélyépítés és az infrastruktúra, az olaj- és gázipar, a nehézipar és a villamosenergia-termelés stratégiai területeihez. A nem szokványos szállításra vonatkozó európai bevált gyakorlatokról szóló, a tagállamok által kijelölt szakértők által elfogadott meglévő iránymutatások elismert értéke ellenére nagyon kevés előrelépés történt az oszthatatlan rakományok szállítására vonatkozó engedélyek beszerzésére irányadó szabályok és eljárások egyszerűsítése és harmonizálása érdekében. A tagállamok azon jogának sérelme nélkül, hogy meghatározzák az oszthatatlan rakományok területükön történő biztonságos szállításának biztosításához szükséges feltételeket, a tagállamoknak együtt kell működniük annak érdekében, hogy a lehetséges mértékben harmonizálják ezeket a követelményeket, hogy elkerüljék az azonos célt szolgáló, eltérő feltételek megsokszorozódását. A tagállamoknak biztosítaniuk kell a nemzeti követelmények arányosságát és megkülönböztetésmentességét is, és tartózkodniuk kell az olyan indokolatlan követelmények előírásától, mint például az érintett tagállam nemzeti nyelvének folyékony használata. A gazdasági szereplők adminisztratív terheinek csökkentése, valamint a hatékony, tisztességes és biztonságos műveletek biztosítása érdekében elengedhetetlen egy átlátható, harmonizált és felhasználóbarát engedély-beszerzési rendszer létrehozása.

Módosítás

(8) Az oszthatatlan rakományok szállítása fontos piaci szegmens, amely kapcsolódik a megújuló energia, a magas- és mélyépítés és az infrastruktúra, az olaj- és gázipar, a nehézipar és a villamosenergia-termelés stratégiai területeihez. A nem szokványos szállításra vonatkozó európai bevált gyakorlatokról szóló, a tagállamok által kijelölt szakértők által elfogadott meglévő iránymutatások elismert értéke ellenére nagyon kevés előrelépés történt az oszthatatlan rakományok szállítására vonatkozó engedélyek beszerzésére irányadó szabályok és eljárások egyszerűsítése és harmonizálása érdekében. A tagállamok azon jogának sérelme nélkül, hogy meghatározzák az oszthatatlan rakományok területükön történő biztonságos szállításának biztosításához szükséges feltételeket, a tagállamoknak együtt kell működniük annak érdekében, hogy a lehetséges mértékben harmonizálják ezeket a követelményeket, hogy elkerüljék az azonos célt szolgáló, eltérő feltételek megsokszorozódását. A tagállamoknak biztosítaniuk kell a nemzeti követelmények arányosságát és megkülönböztetésmentességét is, és tartózkodniuk kell az olyan indokolatlan követelmények előírásától, mint például az érintett tagállam nemzeti nyelvének folyékony használata. A gazdasági szereplők adminisztratív terheinek csökkentése, valamint a hatékony, tisztességes és biztonságos műveletek biztosítása érdekében elengedhetetlen egy – ***minden uniós nyelven rendelkezésre álló és elektronikus kommunikációs eszközökkel könnyen elérhető*** – átlátható, harmonizált és felhasználóbarát engedély-beszerzési rendszer létrehozása. ***Ezeket az engedélyeket elektronikus formátumban kell kiállítani, és azokhoz a tehergépkocsik és vontatók különleges***

európai nyilvántartásának (SERT) dokumentumát kell alapul venni, amelynek célja a járművek műszaki adatainak, például a pótkocsik vagy moduláris pótkocsik nyilvántartásba vételének harmonizálása. A fuvarozók számára lehetővé kell tenni, hogy az oszthatatlan rakományok szállításának műveleteit ezen elektronikus dokumentum felhasználásával végezzék.

Módosítás 5

Irányelvre irányuló javaslat 9 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(9) Az európai moduláris rendszerek (EMS) használata és tesztelése régóta folyik, azok érdekes megoldásnak bizonyultak a szállítási műveletek gazdasági és energiahatékonyságának javítása szempontjából, ugyanakkor biztosítják a közúti közlekedésbiztonságot és az infrastruktúra védelmét annak köszönhetően, hogy kizárólag a közúthálózatok megfelelő részein közlekedhetnek. Tekintettel a nemzeti sajátosságokra, az eltérő gazdasági érdekekre, a fuvarozás iránti igényekre és a tagállamok közlekedési infrastruktúrájának eltérő kapacitására, a tagállamok vannak a legjobb helyzetben ahhoz, hogy felmérjék és engedélyezzék az európai moduláris rendszereknek a területükön való közlekedését. Ugyanakkor az európai moduláris rendszerek használata által kiváltott pozitív társadalmi-gazdasági és környezeti hatások fokozása érdekében alapvető fontosságú az ilyen jármű-kombinációkat a területükön engedélyező szomszédos tagállamok közötti, határokon átnyúló műveletek során történő használatot gátló szükségtelen akadályok felszámolása, az átlépett határok számának korlátozása nélkül, amennyiben azok

Módosítás

(9) Az európai moduláris rendszerek (EMS) használata és tesztelése régóta folyik, azok érdekes megoldásnak bizonyultak a szállítási műveletek gazdasági és energiahatékonyságának javítása szempontjából, ugyanakkor biztosítják a közúti közlekedésbiztonságot és az infrastruktúra védelmét annak köszönhetően, hogy kizárólag a közúthálózatok megfelelő részein közlekedhetnek. Tekintettel a nemzeti sajátosságokra, az eltérő gazdasági érdekekre, a fuvarozás iránti igényekre és a tagállamok közlekedési infrastruktúrájának eltérő kapacitására, a tagállamok vannak a legjobb helyzetben ahhoz, hogy felmérjék és engedélyezzék az európai moduláris rendszereknek a területükön való közlekedését. ***Az európai moduláris rendszerek engedélyezése előtt a tagállamoknak az új útvonalak vonatkozásában el kell végezniük a rendszerek közúti biztonságára, infrastruktúrára, modális váltásra és környezetre gyakorolt lehetséges hatásának előzetes értékelését.*** Ugyanakkor az európai moduláris rendszerek használata által kiváltott pozitív társadalmi-gazdasági és környezeti hatások

megfelelnek a tagállamok által a területükön az európai moduláris rendszerek esetében megengedett legnagyobb össz tömegnek és méreteknek. Ez annak biztosítására hivatott, hogy a határokon átnyúló műveletek során használt európai moduláris rendszerek megfeleljenek az adott tagállamokban az európai moduláris rendszerekre alkalmazandó legalacsonyabb közös össz tömeg- és mérethatárértéknek. A műveletek biztonsága, az átláthatóság és a jogi egyértelműség érdekében közös feltételeket kell megállapítani az európai moduláris rendszerek nemzeti és nemzetközi forgalomban való közlekedésére vonatkozóan, többek között egyértelmű tájékoztatást kell **adni** az európai moduláris rendszerek össz tömegére és méreteire vonatkozó határértékekről, **valamint** a közúthálózatnak az ilyen járművekre vonatkozó előírásokkal kompatibilis **részeiről, és** nyomon **kell követni** az európai moduláris rendszerek **használatának** a közúti közlekedésbiztonságra, a közúti infrastruktúrára és a modális együttműködésre kifejtett **hatásait**, valamint az európai moduláris **rendszereknek** a közlekedési rendszerre gyakorolt környezeti **hatásait**, beleértve a modális részesedésre kifejtett hatásokat is.

fokozása érdekében alapvető fontosságú az ilyen jármű-kombinációkat a területükön engedélyező szomszédos tagállamok közötti, határokon átnyúló műveletek során történő használatot gátló szükségtelen akadályok felszámolása, az átléptett határok számának korlátozása nélkül, amennyiben azok megfelelnek a tagállamok által a területükön az európai moduláris rendszerek esetében megengedett legnagyobb össz tömegnek és méreteknek. Ez annak biztosítására hivatott, hogy a határokon átnyúló műveletek során használt európai moduláris rendszerek megfeleljenek az adott tagállamokban az európai moduláris rendszerekre alkalmazandó legalacsonyabb közös össz tömeg- és mérethatárértéknek. A műveletek biztonsága, az átláthatóság és a jogi egyértelműség érdekében közös feltételeket kell megállapítani az európai moduláris rendszerek nemzeti és nemzetközi forgalomban való közlekedésére vonatkozóan. **Ezeknek a feltételeknek többek között biztosítaniuk kell, hogy az európai moduláris rendszerek olyan utakon közlekedjenek, ahol garantált a veszélyeztetett úthasználók biztonsága. A tagállamoknak egyértelmű tájékoztatást kell adniuk az európai moduláris rendszerek össz tömegére és méreteire vonatkozó határértékekről a közúthálózatnak az ilyen járművekre vonatkozó előírásokkal kompatibilis részein. A tagállamoknak létre kell hozniuk egy nyomon követési rendszert az európai moduláris rendszerek használata által a közúti közlekedésbiztonságra, a közúti infrastruktúrára és a modális együttműködésre kifejtett hatások, valamint az európai moduláris rendszerek által a közlekedési rendszerre gyakorolt környezeti hatások értékelésére, beleértve a modális részesedésre kifejtett hatásokat is. Az európai moduláris rendszerek ezen irányelven belüli egyértelmű meghatározása garantálja, hogy az európai moduláris rendszerek szabványos járműegységekből álljanak, annak**

érdekében, hogy biztosított legyen a más közlekedési módokkal, különösen a vasúttal való kompatibilitás. A kibocsátásmentes mobilitásra való átállás hatékony előmozdítása érdekében a nemzetközi forgalomban részt vevő európai moduláris rendszereknek – amint ez műszaki és operatív szempontból megvalósítható – kibocsátásmentes járművekből vagy jármű-kombinációkból kell állnia.

Módosítás 6

**Irányelvre irányuló javaslat
9 a preambulumbekkezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(9a) A közúti biztonság maximalizálása és a megfelelő munkakörülmények érdekében fontos biztosítani, hogy az európai moduláris rendszerek vezetői megfelelő képzésben részesüljenek, és rendelkezzenek a nehezebb és hosszabb járművek és jármű-kombinációk kezeléséhez szükséges képesítésekkel. A tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy minimumkövetelményeket vagy tanúsítási rendszert állapítsanak meg az európai moduláris rendszerek járművezetői számára. Az európai moduláris rendszerek vezetői és üzemeltetői számára egyenlő bánásmódot és megkülönböztetésmentességet biztosító egyenlő versenyfeltételek biztosítása érdekében a tagállamoknak garantálniuk kell e tanúsítványok kölcsönös elismerését az érintett tagállamokban.

Módosítás 7

**Irányelvre irányuló javaslat
10 a preambulumbekkezdés (új)**

(10a) Azon tagállamokban, amelyek nemzeti és nemzetközi forgalomban lehetővé teszik európai moduláris rendszerek közlekedését, az ilyen rendszerekre vonatkozó új, harmonizált szabályoknak magukban kell foglalniuk a közúti biztonságra vonatkozó adatok gyűjtését ezekben a tagállamokban, beleértve az ütközésekből eredő halálesetek és sérülések arányát is. Figyelembe véve, hogy a nehézgépjárművekkel való ütközések során bekövetkező halálesetek közel egyharmadában veszélyeztetett úthasználók veszítik életüket, a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy az európai moduláris rendszerek ne gyakoroljanak negatív hatást a közúti közlekedésbiztonságra, különösen a veszélyeztetett úthasználók, például gyalogosok és kerékpárosok, valamint a motorkerékpárosok és a fogyatékkal élő, a csökkent mozgásképességű személyek és a csökkent tájékozódóképességű személyek biztonságára.

Módosítás 8

Irányelvre irányuló javaslat 11 preambulumbekkezdés

(11) Az oszthatatlan rakományoknak a legnagyobb összterületet vagy méreteket meghaladó járművekkel vagy jármű-kombinációkkal végzett szállítása és az európai moduláris rendszerek használata – a kiegészítő biztonsági elemek és a megfelelő infrastruktúra iránti igényük miatt – szükségessé teszi, hogy különös figyelem irányuljon az olyan tényezőkre,

(11) Az oszthatatlan rakományoknak a legnagyobb összterületet vagy méreteket meghaladó járművekkel vagy jármű-kombinációkkal végzett szállítása és az európai moduláris rendszerek használata – a kiegészítő biztonsági elemek és a megfelelő infrastruktúra iránti igényük miatt – szükségessé teszi, hogy különös figyelem irányuljon az olyan tényezőkre,

mint a releváns információk átláthatósága, a jogbiztonság és az engedélyezési eljárások harmonizálása. Ezért a tagállamoknak létre kell hozniuk egy olyan egységes elektronikus információs és kommunikációs rendszert, amely egyértelműen és könnyen hozzáférhető módon tartalmazza az oszthatatlan rakományok szállításának és az európai moduláris rendszerek használatának üzemeltetési és adminisztratív feltételeire vonatkozó valamennyi releváns információt. E nemzeti rendszernek azt is lehetővé kell tennie a gazdasági szereplők számára, hogy az oszthatatlan rakományok szállítására vonatkozó különleges engedélyekkel kapcsolatos információkat az érintett tagállamban szerezzék be, és a kérelmet elektronikus úton, szabványosított formátumban nyújtsák be.

mint a releváns információk átláthatósága, a jogbiztonság és az engedélyezési eljárások harmonizálása. Ezért a tagállamoknak létre kell hozniuk egy olyan egységes elektronikus információs és kommunikációs rendszert, amely egyértelműen és könnyen hozzáférhető módon tartalmazza az oszthatatlan rakományok szállításának és az európai moduláris rendszerek használatának üzemeltetési és adminisztratív feltételeire vonatkozó valamennyi releváns információt. E nemzeti rendszernek azt is lehetővé kell tennie a gazdasági szereplők számára, hogy az oszthatatlan rakományok szállítására vonatkozó különleges engedélyekkel kapcsolatos információkat az érintett tagállamban szerezzék be, és a kérelmet elektronikus úton, **uniós** szabványosított formátumban nyújtsák be.

Emellett e nemzeti rendszernek tájékoztatást kell nyújtania a járműveknek és jármű-kombinációknak az országban megengedett legnagyobb méreteiről és össztömegéről, valamint a lehetséges – különösen a magasságra vonatkozó – korlátozásokról. Annak biztosítása érdekében, hogy a gazdasági szereplők és a polgárok egy helyen hozzáférhessenek az összes releváns információhoz, a Bizottságnak legkésőbb [6 hónappal ezen irányelv átültetésének napját követően]-ig létre kell hoznia egy, a nemzeti elektronikus és kommunikációs rendszereket összekötő és többek között egyértelmű grafikus áttekintést nyújtó európai internetes portált azokról az utakról, amelyeken az európai moduláris rendszerek és – amennyiben elérhető – az oszthatatlan rakományt szállító járművek az érintett tagállamokban közlekedhetnek.

Módosítás 9

Irányelvre irányuló javaslat 12 preambulumbekzdés

(12) Az elsősorban nagy távolságra történő szállítás során használt nehezebb tehergépkocsikkal (például öt- vagy hattengelyes jármű-kombinációkkal) végzett, határokon átnyúló szállítás mesterséges akadályait összehangolt módon kell felszámolni, hogy rövid távon ki lehessen használni a tagállamok által biztosított nagyobb rakodási kapacitáshoz kapcsolódó működési, energia- és környezeti hatékonyságot, többek között az intermodális szállítás esetében. A kibocsátásmentes mobilitásra való áttérés hatékony előmozdítása érdekében 2035-től fokozatosan meg kell szüntetni az ilyen, fosszilis üzemanyagokkal hajtott nehezebb **tehergépkocsik** használatát, **amikor a kibocsátásmentes nehézgépjárművek piaci penetrációja várhatóan jelentősen növekedni fog, a nyilvántartásba vett új nehézgépjárművek mintegy 50 %-ára**. A fokozatos kivezetést követően a nehezebb tehergépkocsikat továbbra is engedélyezni kell a nemzeti forgalomban, míg a nemzetközi forgalomban meg kell felelniük a 96/53/EK irányelv I. mellékletében meghatározott megengedett legnagyobb össztömegnek; e melléklet a többlettömeg-engedményt a kibocsátásmentes járművekre és az intermodális szállítási műveletekben részt vevő járművekre korlátozza.

(12) Az elsősorban nagy távolságra történő szállítás során használt nehezebb tehergépkocsikkal (például öt- vagy hattengelyes jármű-kombinációkkal) végzett, határokon átnyúló szállítás mesterséges akadályait összehangolt módon kell felszámolni, hogy rövid távon ki lehessen használni a tagállamok által biztosított nagyobb rakodási kapacitáshoz kapcsolódó működési, energia- és környezeti hatékonyságot, többek között az intermodális szállítás esetében. A kibocsátásmentes mobilitásra való áttérés hatékony előmozdítása **és a vonatkozó meglévő környezetvédelmi jogszabályok hatásainak maximalizálása** érdekében 2035-től fokozatosan meg kell szüntetni az ilyen, fosszilis üzemanyagokkal hajtott nehezebb **tehergépjárművek** használatát a **beruházásokkal kapcsolatos jogbiztonság erősítése és a hatékonyabb kibocsátásmentes nehézgépjárművek piaci penetrációjának további ösztönzése céljából**. A fokozatos kivezetést követően a nehezebb tehergépkocsikat továbbra is engedélyezni kell a nemzeti forgalomban, míg a nemzetközi forgalomban meg kell felelniük a 96/53/EK irányelv I. mellékletében meghatározott megengedett legnagyobb össztömegnek; e melléklet a többlettömeg-engedményt a kibocsátásmentes járművekre és az intermodális szállítási műveletekben részt vevő járművekre korlátozza.

Módosítás 10

Irányelvre irányuló javaslat 14 preambulumbekzdés

(14) A nyitott felépítményű **járműszállító**

(14) A **járműszállító járművek – amelyek**

járművek nagyon kevés lehetőséget biztosítanak arra, hogy a jobb aerodinamika révén csökkentsék energiafogyasztásukat. A járműszállító járművek rakományainak túlnyúlására vonatkozó eltérő nemzeti szabályok versenytorzulást okoznak, és jelentősen korlátozzák a működési hatékonyság és az energiahatékonyság nemzetközi forgalomban történő javítására adódó lehetőségeiket. Ezért a szóban forgó célkitűzések megfelelő teljesülése érdekében harmonizálni kell a **nyitott felépítményű** járműszállító járművek rakományainak túlnyúlására vonatkozó szabályokat.

közül sok nyitott felépítményű – nagyon kevés lehetőséget biztosítanak arra, hogy a jobb aerodinamika révén csökkentsék energiafogyasztásukat. A járműszállító járművek rakományainak túlnyúlására vonatkozó eltérő nemzeti szabályok versenytorzulást okoznak, és jelentősen korlátozzák a működési hatékonyság és az energiahatékonyság nemzetközi forgalomban történő javítására adódó lehetőségeiket. Ezért a szóban forgó célkitűzések megfelelő teljesülése érdekében harmonizálni kell a járműszállító járművek rakományainak túlnyúlására vonatkozó szabályokat.

Módosítás 11

Irányelvre irányuló javaslat 15 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(15) A meghosszabbított vezetőfülkével rendelkező nehézgépjárművek, valamint a kibocsátásmentes hajtásrendszerek piacra lépése elkezdődött. A kibocsátásmentes hajtásrendszerek használata a technológiától függően több teret igényel, amely – a kibocsátásmentes közúti szállítás gazdasági szankcionálásának elkerülése érdekében – nem számítható be a jármű tényleges terhelésének rovására. Ezért egyértelművé kell tenni, hogy a meghosszabbított vezetőfülkék esetében előírt maximális hosszúság olyan mértékben léphető túl, amely biztosítja a kibocsátásmentes technológiák, például az akkumulátorok és a hidrogéntartályok elhelyezéséhez szükséges teret, feltéve, hogy az áramvonalas vezetőfülkék biztonsági, hatékonysági és kényelmi jellemzői nem kerülnek veszélybe.

Módosítás

(15) A meghosszabbított vezetőfülkével rendelkező nehézgépjárművek, valamint a kibocsátásmentes hajtásrendszerek piacra lépése elkezdődött. A kibocsátásmentes hajtásrendszerek használata a technológiától függően több teret igényel, amely – a kibocsátásmentes közúti szállítás gazdasági szankcionálásának elkerülése érdekében – nem számítható be a jármű tényleges terhelésének rovására. Ezért egyértelművé kell tenni, hogy a meghosszabbított vezetőfülkék esetében előírt maximális hosszúság olyan mértékben léphető túl, amely biztosítja a kibocsátásmentes technológiák, például az akkumulátorok és a hidrogéntartályok elhelyezéséhez szükséges teret, feltéve, hogy az áramvonalas vezetőfülkék biztonsági, hatékonysági és kényelmi jellemzői nem kerülnek veszélybe, **és az érintett jármű eleget tesz a „fordulókör-szabálynak”**.

Módosítás 12

Irányelvre irányuló javaslat 16 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(16a) A járművek sokféle különböző jelölése és jelzése a tagállamokban zavaró lehet az úthasználók számára, és káros lehet az uniós közúti közlekedésbiztonságra nézve. A közúti közlekedésbiztonság javítása érdekében uniós szinten létre kell hozni az európai moduláris rendszerekben használt vagy a szabványos méretektől eltérő gépjárművek vagy járműszerelvények hosszát jelölő szabványosított uniós címkét. Ez az uniós címke segítené az úthasználókat az ilyen járművek azonosításában és megismerésében, és csökkentené a korlátozott láthatóságból vagy holtterekből eredő kockázatokat, például az ilyen hosszú járművek vagy járműszerelvények előzése során.

Módosítás 13

Irányelvre irányuló javaslat 16 b preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(16b) Az akkumulátoros elektromos járművek, az üzemanyagcellás és az egyéb hidrogénüzemű járművek nagy potenciállal rendelkeznek a nehézteher-szállítás egyes szegmenseinek dekarbonizálása szempontjából, és ezek fejlesztését ösztönözni kell, figyelembe véve azt a tényt, hogy nincs olyan technológia, amelynek ne lenne környezeti hatása. Amennyiben a villamosítás nem lehetséges vagy kevésbé hatékony, és a hidrogénüzemű járművek nem megfelelőek vagy a költségek

szempontjából nem versenyképesek, a technológiasemlegesség elve lehetővé teszi egyenlő versenyfeltételek biztosítását más, kiforrottabb technológiákkal.

Módosítás 14

Irányelvre irányuló javaslat 17 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(17) A szabályok eredményes, hatékony és következetes végrehajtása rendkívül fontos a gazdasági szereplők közötti torzulásmentes verseny biztosításához, valamint az alkalmazandó ösztömeget vagy méreteket jogellenesen meghaladó járművek közúti közlekedésbiztonságra és közúti infrastruktúra jelentett kockázatainak kiküszöböléséhez. A túlterhelt járművek közúti ellenőrzésének célirányosabbá tétele érdekében, **és amennyiben a tagállamok úgy döntenek, hogy automatikus** rendszereket **használnak a közúti infrastruktúrán, kötelesek biztosítani legalább azt, hogy a transzeurópai közúti közlekedési hálózaton kiépítsenek ilyen rendszereket.** Ezen túlmenően a jogérvényesítés Unión belüli megbízhatósága és következetessége érdekében a tagállamok által elvégzendő ellenőrzések kötelező minimumszintjét az ezen irányelv hatálya alá tartozó járművek által a tagállamok területén bonyolított forgalom szintjével arányosan kell meghatározni, beleértve az éjszakai órákban végzett ellenőrzések megfelelő számát is.

Módosítás

(17) A szabályok eredményes, hatékony és következetes végrehajtása rendkívül fontos a gazdasági szereplők közötti torzulásmentes verseny biztosításához, valamint az alkalmazandó ösztömeget vagy méreteket jogellenesen meghaladó járművek közúti közlekedésbiztonságra és közúti infrastruktúra jelentett kockázatainak kiküszöböléséhez. A túlterhelt járművek közúti ellenőrzésének célirányosabbá tétele érdekében **a tagállamoknak legalább automatikus rendszereket kell kiépíteniük a transzeurópai közúti közlekedési hálózaton, ezen belül a TEN-T törzshálózaton pedig tanúsítvánnyal rendelkező rendszereket. Emellett lehetővé kell tenni pontos és teljes mértékben interoperábilis fedélzeti súlymérő berendezések használatát is. Ezeknek a tanúsítvánnyal ellátott automatikus rendszereknek képesnek kell lenniük a megengedett legnagyobb ösztömeget meghaladó olyan járművek vagy jármű-kombinációk felismerésére, amelyekre különleges engedélyen vagy hasonló megállapodáson alapuló eltérés vonatkozik. A rendszereknek képesnek kell lenniük annak észlelésére is, hogy teljesülnek-e a különleges engedélyekre vonatkozó követelmények. Ez várhatóan elkerülhetővé teszi az indokolatlan szankciókat, és adminisztratív költségeket takarít meg a gazdasági szereplők és a tagállamok számára egyaránt.** Ezen

túlmenően a jogérvényesítés Unión belüli megbízhatósága és következetessége érdekében a tagállamok által elvégzendő ellenőrzések kötelező minimumszintjét az ezen irányelv hatálya alá tartozó járművek által a tagállamok területén bonyolított forgalom szintjével arányosan kell meghatározni, beleértve az éjszakai órákban végzett ellenőrzések megfelelő számát is.

Módosítás 15

Irányelvre irányuló javaslat 18 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(18) A jogérvényesítés fokozása és a nehézgépjárművek uniós közutakon való közlekedésének fokozottabb nyomon követése, a forgalmi torlódások csökkentése, a közúti közlekedésbiztonság javítása, az infrastruktúra károsodása kockázatának csökkentése, valamint a fenntartható szállítási műveletek előmozdítása érdekében a tagállamokat olyan intelligens hozzáférési politikát támogató rendszerek létrehozására kell ösztönözni, amelyek biztosítják a legnagyobb megengedett össztömegre és méretekre vonatkozó szabályoknak való megfelelést. **Az ilyen rendszerek létrehozásakor** a tagállamoknak közös minimumkövetelményeket kell alkalmazniuk az **EU-n** belüli harmonizáció és interoperabilitás biztosítása érdekében, különösen a kicserélendő releváns adatok hozzáférhetősége és formátuma tekintetében. A környezetre, az infrastruktúrára, az emberi egészségre és biztonságra, valamint a társadalomra kifejtett minimális hatás biztosítása érdekében a rendszereknek elő kell segíteniük annak biztosítását, hogy a megfelelő rakományt szállító megfelelő járművek a megfelelő közúton és a

Módosítás

(18) A jogérvényesítés fokozása és a nehézgépjárművek uniós közutakon való közlekedésének fokozottabb nyomon követése, a forgalmi torlódások csökkentése, a közúti közlekedésbiztonság javítása, az infrastruktúra károsodása kockázatának csökkentése, valamint a fenntartható szállítási műveletek előmozdítása érdekében a tagállamokat olyan intelligens hozzáférési politikát támogató rendszerek létrehozására kell ösztönözni, amelyek biztosítják a legnagyobb megengedett össztömegre és méretekre vonatkozó szabályoknak való megfelelést. A tagállamoknak közös minimumkövetelményeket kell alkalmazniuk az **ilyen rendszerekre vonatkozóan az Unión** belüli harmonizáció és interoperabilitás biztosítása érdekében, különösen a kicserélendő releváns adatok hozzáférhetősége és formátuma tekintetében. **A vonatkozó adatoknak valós időben és az Unió hivatalos nyelvein hozzáférhetőnek kell lenniük.** A környezetre, az infrastruktúrára, az emberi egészségre és biztonságra, valamint a társadalomra kifejtett minimális hatás biztosítása érdekében a rendszereknek elő kell segíteniük annak biztosítását, hogy a

megfelelő időben közlekedjenek. Az ilyen rendszerek létrehozásakor – a nehézgépjárművek biztonságos és zavartalan közlekedésének biztosítása érdekében – fejlett intelligens közlekedési rendszereket kell alkalmazni, például a járművek és az infrastruktúra közötti kommunikációt, a járművek és a hálózat közötti kommunikációt, valós idejű adatmegosztást és távellenőrzést, és e rendszerek nem vezethetnek aránytalan vagy diszkriminatív forgalmi korlátozásokhoz.

megfelelő rakományt szállító megfelelő járművek a megfelelő közúton és a megfelelő időben közlekedjenek. Az ilyen rendszerek létrehozásakor – a nehézgépjárművek biztonságos és zavartalan közlekedésének biztosítása érdekében – fejlett intelligens közlekedési rendszereket kell alkalmazni, például a járművek és az infrastruktúra közötti kommunikációt, a járművek és a hálózat közötti kommunikációt, valós idejű adatmegosztást és távellenőrzést, és e rendszerek nem vezethetnek aránytalan vagy diszkriminatív forgalmi korlátozásokhoz.

Módosítás 16

Irányelvre irányuló javaslat 18 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(18a) A 96/53/EK irányelv végrehajtása alapvető része a jól bevált uniós és nemzeti szintű nyomonkövetési és végrehajtási rendszereknek, amelyek hozzájárulnak a közúti fuvarozásra alkalmazandó uniós szociális, piaci és műszaki szabályok végrehajtásához. Amennyiben az előírt tömeg- és méretkövetelmények megsértését észlelik, az illetékes nemzeti hatóságoknak végrehajtási intézkedéseket kell hozniuk. A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a szankciók megkülönböztetésmentesek legyenek mind a választott szankciótípusok, mind azok mértéke tekintetében, valamint hogy hatékonyak, visszatartó erejűek és az elkövetett jogsértés súlyosságával arányosak legyenek. Ezeket a jogsértéseket rögzíteni kell a közúti fuvarozási vállalkozások nemzeti nyilvántartásában, meg kell osztani a közúti fuvarozási vállalkozások európai nyilvántartásán (ERRU) keresztül, és az 1071/2009/EK rendelettel

összhangban figyelembe kell venni a vállalkozások kockázati besorolásában. A 96/53/EK irányelv hatálya alá tartozó szankciók határokon átnyúló végrehajtását várhatóan megkönnyíti majd a határokon átnyúló végrehajtásról szóló (EU) 2015/413 irányelv módosítása.

Módosítás 17

Irányelvre irányuló javaslat 18 b preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(18b) A zöld és digitális átállás terén való előrelépés, valamint az európai zöld megállapodásban és a fenntartható és intelligens mobilitási stratégiában – különösen a közlekedési ágazatból származó ÜHG-kibocsátás csökkentése tekintetében – meghatározott célkitűzéseknek való megfelelés érdekében a tagállamokat ösztönözni kell, hogy az ezen irányelv megsértése esetén alkalmazandó szankciókból származó bevételeket vagy e bevételek pénzügyi értékének megfelelő összeget a fenntartható közlekedési eszközök elterjedésének támogatására és ezáltal a szállítási műveletekből származó külső költségek mérséklésére, az intermodalitás ösztönzésére és a határokon átnyúló szállítási műveletek fenntarthatóságának javítására használják fel.

Módosítás 18

Irányelvre irányuló javaslat 19 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(19) A multimodális szállítási rendszer növekedésének előmozdítása érdekében a konténeres szállítást tovább kell könnyíteni azáltal, hogy a közúti járművek esetében többletmagasságot kell lehetővé tenni **a magas kockakonténerek** szállításához.

Módosítás

(19) A multimodális szállítási rendszer növekedésének előmozdítása érdekében a konténeres szállítást – **beleértve a 45 vagy 48 láb hosszúságú konténereket, a 45 láb hosszúságú cserefelépítményeket vagy a magas kockakonténereket** – tovább kell könnyíteni azáltal, hogy a közúti járművek esetében többletmagasságot kell lehetővé tenni **e konténerek** szállításához.

Módosítás 19

**Irányelvre irányuló javaslat
19 a preambulumbekkezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(19a) A Bizottságnak felül kell vizsgálnia a típusjóváhagyásra vonatkozó jelenlegi jogszabályokat az új nehéz tehergépjárművek és jármű-kombinációk kombinált árufuvarozási műveletekkel – többek között tömegük, alakjuk, méretük, daruval való kezelhetőségük, valamint a kinyúló eszközök behúzhatósága és behajthatósága tekintetében – való műszaki és működési kompatibilitásának erősítése, valamint a kibocsátásmentes pótkocsik és félpótkocsik használatának és elterjedésének előmozdítása érdekében;

Módosítás 20

**Irányelvre irányuló javaslat
21 preambulumbekkezdés**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(21) Ahhoz, hogy a közúti szállítási

(21) Ahhoz, hogy a közúti szállítási

ágazat gyorsan reagálhasson bármely válságra, például természeti katasztrófákra, világjárványokra, katonai konfliktusokra vagy infrastrukturális hiányosságokra, a 96/53/EK irányelvbe veszélyhelyzeti záradékot kell illeszteni, amely a szükséges áruk és szolgáltatások folyamatos ellátásának biztosítása érdekében ideiglenesen lehetővé teszi a megengedett legnagyobb össztsömeget és/vagy méreteket meghaladó nehézgépjárművek közlekedését. Ilyen kivételes záradék csak akkor alkalmazandó, ha azt a közérdek megköveteli, és feltéve, hogy ezáltal a közúti közlekedésbiztonság nem kerül veszélybe.

ágazat gyorsan reagálhasson bármely válságra, például természeti katasztrófákra, világjárványokra, katonai konfliktusokra vagy infrastrukturális hiányosságokra, a 96/53/EK irányelvbe veszélyhelyzeti záradékot kell illeszteni, amely a szükséges áruk és szolgáltatások folyamatos ellátásának biztosítása érdekében ideiglenesen lehetővé teszi a megengedett legnagyobb össztsömeget és/vagy méreteket meghaladó nehézgépjárművek közlekedését. Ilyen kivételes záradék csak akkor alkalmazandó, ha azt a közérdek megköveteli, feltéve, hogy ezáltal a közúti közlekedésbiztonság nem kerül veszélybe, **és annak esetleges megújítására a válság további fennállásának függvényében kerülhet sor.**

Módosítás 21

Irányelvre irányuló javaslat 23 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(23) Ezen irányelv végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni abból a célból, hogy közös szabványos kérelem-formanyomtatványt hozzon létre, harmonizálja a legnagyobb össztsömeget és/vagy méreteket meghaladó, oszthatatlan rakományok szállítására használt járművekre vagy jármű-kombinációkra vonatkozó nemzeti engedélyek vagy hasonló megállapodások kiadására vonatkozó szabályokat és eljárásokat, egységes jelentéstételi formátumot hozzon létre a tagállamok számára jelentéstételi kötelezettségeik teljesítéséhez, valamint ideiglenes kivételeket határozzon meg a válság által érintett tagállamok közötti nemzetközi forgalomban alkalmazott tömeg- és mérethatárértékek alkalmazása alól. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU

Módosítás

(23) Ezen irányelv végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni abból a célból, hogy közös **uniós** szabványos kérelem-formanyomtatványt hozzon létre, harmonizálja a legnagyobb össztsömeget és/vagy méreteket meghaladó, oszthatatlan rakományok szállítására használt járművekre vagy jármű-kombinációkra vonatkozó nemzeti engedélyek vagy hasonló megállapodások kiadására vonatkozó szabályokat és eljárásokat, egységes jelentéstételi formátumot hozzon létre a tagállamok számára jelentéstételi kötelezettségeik teljesítéséhez, valamint ideiglenes kivételeket határozzon meg a válság által érintett tagállamok közötti nemzetközi forgalomban alkalmazott tömeg- és mérethatárértékek alkalmazása alól. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU

európai parlamenti és tanácsi rendeletnek⁴⁵ megfelelően kell gyakorolni.

⁴⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

európai parlamenti és tanácsi rendeletnek⁴⁵ megfelelően kell gyakorolni.

⁴⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

Módosítás 22

Irányelvre irányuló javaslat 23 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(23a) Ezen irányelv eredményességének és hatékonyságának értékelése, valamint a konkrét célkitűzésekhez viszonyított előrehaladás mérése érdekében fontos az irányelv végrehajtásának és hatásának rendszeres értékelése. Ezért a Bizottságnak a kibocsátásmentes nehézgépjárművek piaci elterjedését lehetővé tevő előfeltételek – például az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának rendelkezésre állása és kapacitása, az európai rendszer közúti közlekedésre gyakorolt hatása, valamint a szén-dioxid-kibocsátás alapján differenciált tagállami úthasználati díjak – alapján rendszeresen értékelő jelentést kell benyújtania ezen irányelv alkalmazásáról. E jelentéseknek részletes információkat kell tartalmazniuk ezekről az előfeltételekről, valamint a nemzeti és nemzetközi közúti szállítás alakulásáról, a közúti biztonságra és a közúti infrastruktúrára gyakorolt hatásról, a modális váltásról, az intelligens jogérvényesítési rendszerek alkalmazásáról és a közúti fuvarozás technológiai fejlődéséről. Emellett a jelentéseknek figyelembe kell venniük az

intézkedéseknek az irányelv hosszú távú céljaihoz igazodó méretezhetőségét. Ezen értékelések megállapításai alapján a jelentéshez adott esetben az ezen irányelv és az abban megállapított kötelezettségek módosítására irányuló jogalkotási javaslatot kell csatolni.

Módosítás 23

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont – e pont

96/53/EK irányelv

2 cikk – 1 bekezdés – 14 franciabekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

— »alternatív üzemanyaggal hajtott jármű«: teljes egészében alternatív üzemanyaggal meghajtott olyan gépjármű, amely az (EU) 2018/858 rendelet kerete szerinti jóváhagyással rendelkezik;

Módosítás

— »alternatív üzemanyaggal hajtott jármű«: teljes egészében **vagy részben** alternatív üzemanyaggal meghajtott olyan gépjármű, amely az (EU) 2018/858 rendelet kerete szerinti jóváhagyással rendelkezik;

Módosítás 24

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 3 pont – b pont

96/53/EK irányelv

4 cikk – 3 bekezdés – 2, 3 és 3 a albekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy az oszthatatlan rakományok szállítására vonatkozó engedélyek beszerzésére vagy hasonló megállapodások elérésére irányuló eljárás zökkenőmentes, hatékony és megkülönböztetésmentes legyen,

Módosítás

A tagállamok **közös uniós szabványos kérelem-formanyomtatvány rendelkezésre bocsátása, valamint az adminisztratív terhek minimalizálása és a szükségtelen késedelmek elkerülése révén** gondoskodnak arról, hogy az oszthatatlan

minimalizálva az adminisztratív terheket és elkerülve a szükségtelen késedelmeket.

A tagállamok biztosítják, hogy az oszthatatlan rakományok szállítására vonatkozó engedélyek vagy a hasonló megállapodások kiadásának feltételei arányosak és megkülönböztetésmentesek legyenek. A tagállamok együttműködnek ***különösen*** annak érdekében, hogy elkerüljék a járművek sokféle jelölését és jelzéseit, valamint annak érdekében, hogy szöveg helyett piktogramok használatát részesítsék előnyben. A tagállamok nem írhatnak elő nyelvi követelményeket az oszthatatlan ***rakományok szállításához kapcsolódóan.***

rakományok szállítására vonatkozó engedélyek beszerzésére vagy hasonló megállapodások elérésére irányuló eljárás zökkenőmentes, hatékony és megkülönböztetésmentes legyen.

A tagállamok biztosítják, hogy az oszthatatlan rakományok szállítására vonatkozó engedélyek vagy a hasonló megállapodások kiadásának feltételei arányosak és megkülönböztetésmentesek legyenek. A tagállamok ***mindenelőtt az engedélyeket vagy hasonló megállapodásokat elektronikus formátumban adják ki, és együttműködnek az engedélyek kiadására vonatkozó határidők további harmonizálása érdekében. Emellett a tagállamok együttműködnek*** annak érdekében, hogy elkerüljék a járművek sokféle jelölését és jelzéseit, valamint annak érdekében, hogy szöveg helyett piktogramok használatát részesítsék előnyben. ***A tagállamok együttműködnek továbbá az oszthatatlan rakományok kíséretére, például a kísérőjárművek előírt használatára, jelöléseire és jelzéseire vonatkozó szabályok harmonizálása érdekében. A tagállamok*** nem írhatnak elő nyelvi követelményeket az oszthatatlan ***rakományokat szállító járművek vezetőivel kapcsolatban.***

A tagállamok biztosítják, hogy az oszthatatlan rakományt szállító járműveken fel legyen tüntetve a 10ca. cikkben meghatározott uniós címke.

Módosítás 25

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 3 pont – b pont

96/53/EK irányelv

4 cikk – 4 bekezdés

(4) A tagállamok a területükön engedélyezhetik az I. melléklet 1.1., 1.2., 1.4–1.8., 4.2. és 4.4. pontjában megadott értékektől eltérő méretekkal rendelkező, szállításra használt járművek vagy jármű-kombinációk részvételét egyes olyan nemzeti szállítási műveletekben, amelyek nem érintik jelentős mértékben a szállítási ágazaton belüli nemzetközi versenyt.

A következő feltételek egyikének teljesülése esetén úgy tekintendő, hogy a szállítási feltételek nem befolyásolják jelentősen a szállítási ágazaton belüli nemzetközi versenyt:

- a) a szállítási műveleteket valamely tagállam területén speciális járművekkel vagy jármű-kombinációkkal olyan körülmények között végzik, amelyek között más tagállamok járművei általában nem végeznek szállítási műveletet, például a fakitermeléshez és az erdőgazdasági ágazathoz kapcsolódó műveleteket;
- b) az a tagállam, amely engedélyezi a területén az I. mellékletben meghatározott méretektől eltérő méretű járművekkel vagy jármű-kombinációkkal végzett szállítási műveleteket, lehetővé teszi a (4a) bekezdés szerinti európai moduláris rendszerek közlekedését is annak érdekében, hogy azok elérjék legalább az adott tagállamban engedélyezett rakodási hosszt, és hogy minden gazdasági szereplőre egyenlő versenyfeltételek vonatkozhasanak.”;

(4) A tagállamok a területükön engedélyezhetik az I. melléklet 1.1., 1.2., **1.3.**, 1.4–1.8., **2.**, **4.1.**, 4.2. és 4.4. pontjában megadott értékektől eltérő **tömegű vagy** méretekkal rendelkező, szállításra használt járművek vagy jármű-kombinációk részvételét egyes olyan nemzeti **vagy nemzetközi** szállítási műveletekben, amelyek nem érintik jelentős mértékben a szállítási ágazaton belüli nemzetközi versenyt.

A következő feltételek egyikének teljesülése esetén úgy tekintendő, hogy a szállítási feltételek nem befolyásolják jelentősen a szállítási ágazaton belüli nemzetközi versenyt:

- a) a szállítási műveleteket valamely tagállam területén speciális járművekkel vagy jármű-kombinációkkal olyan körülmények között végzik, amelyek között más tagállamok járművei általában nem végeznek szállítási műveletet, például a fakitermeléshez és az erdőgazdasági ágazathoz kapcsolódó műveleteket;
- b) az a tagállam, amely engedélyezi a területén az I. mellékletben meghatározott méretektől eltérő méretű járművekkel vagy jármű-kombinációkkal végzett szállítási műveleteket, lehetővé teszi a (4a) bekezdés szerinti európai moduláris rendszerek közlekedését is annak érdekében, hogy azok elérjék legalább az adott tagállamban engedélyezett rakodási hosszt, és hogy minden gazdasági szereplőre egyenlő versenyfeltételek vonatkozhasanak.”;

Módosítás 26

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 3 pont – c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

(4a) A tagállamok az alábbi feltételek mindegyikének teljesülése esetén engedélyezhetik a területükön az európai moduláris rendszerek nemzeti és nemzetközi forgalmát:

a) a tagállamok hozzáférhető és átlátható módon nyilvánosan hozzáférhetővé teszik az európai moduláris rendszerek területükön bonyolított forgalmára alkalmazandó legnagyobb össz tömegre és méretekre vonatkozó információkat;

b) a tagállamok hozzáférhető és átlátható módon nyilvánosan hozzáférhetővé teszik a közúthálózat azon részével kapcsolatos információkat, amelyen európai moduláris rendszerek közlekedhetnek;

c) a tagállamok gondoskodnak arról, hogy a hálózat azon része, amelyen európai moduláris rendszerek közlekedhetnek a területükön, a határokon átnyúló forgalom lehetővé tétele érdekében összeköttetésben

Módosítás

(4a) A tagállamok az alábbi feltételek mindegyikének teljesülése esetén engedélyezhetik a területükön az európai moduláris rendszerek nemzeti és nemzetközi forgalmát:

-a) az európai moduláris rendszerek új útvonalai esetében a tagállamok előzetesen értékelik az európai moduláris rendszereknek a közúti közlekedésbiztonságra, a közúti infrastruktúrára és a modális együttműködésre kifejtett hatását, valamint az európai moduláris rendszereknek a közlekedési rendszerre kifejtett környezeti hatásait, beleértve a modális megoszlásra kifejtett hatásokat is. Az értékelést nyilvánosságra kell hozni. Azoknak a tagállamoknak, amelyek ezen irányelv hatálybalépésének időpontjában már létrehoztak területükön útvonalakat az európai moduláris rendszerek számára, nem kell előzetes értékelést végezniük ezekre a már kialakított útvonalakra vonatkozóan;

a) a tagállamok hozzáférhető és átlátható módon nyilvánosan hozzáférhetővé teszik az európai moduláris rendszerek területükön bonyolított forgalmára alkalmazandó legnagyobb össz tömegre és méretekre vonatkozó információkat;

b) a tagállamok hozzáférhető és átlátható módon nyilvánosan hozzáférhetővé teszik a közúthálózat azon részével kapcsolatos információkat, amelyen európai moduláris rendszerek közlekedhetnek;

c) a tagállamok gondoskodnak arról, hogy a hálózat azon része, amelyen európai moduláris rendszerek közlekedhetnek a területükön, a határokon átnyúló forgalom lehetővé tétele érdekében összeköttetésben

legyen az európai moduláris rendszerek közlekedését szintén engedélyező szomszédos tagállamok közúthálózatával;

d) a tagállamok **nyomonkövetési rendszert hoznak létre, és értékelik** az európai moduláris **rendszereknek** a közúti közlekedésbiztonságra, a közúti infrastruktúrára és a modális együttműködésre **kifejtett hatását**, valamint az európai moduláris **rendszereknek** a közlekedési rendszerre kifejtett környezeti **hatásait**, beleértve a modális megoszlásra kifejtett hatásokat is.

Minden olyan esetben, amikor valamely tagállam e bekezdés alapján lehetővé teszi az európai moduláris rendszerek nemzeti forgalomban való közlekedését, nem utasíthatja el, illetve nem tilthatja meg a területén a nemzetközi forgalomban használt európai moduláris rendszerek közlekedését, feltéve, hogy az ilyen rendszerek nem haladják meg az európai moduláris rendszerek tekintetében a nemzeti forgalomban meghatározott legnagyobb összütőmeget és méreteket.

A tagállamok **tájékoztatják** a Bizottságot abban az esetben, ha engedélyezik **a** területükön az európai moduláris

legyen az európai moduláris rendszerek közlekedését szintén engedélyező szomszédos tagállamok közúthálózatával;

d) a tagállamok **létrehoznak egy rendszert** az európai moduláris **rendszerek által** a közúti közlekedésbiztonságra, a közúti infrastruktúrára, **a forgalomnagyságra** és a modális együttműködésre **gyakorolt hatások**, valamint az európai moduláris **rendszerek által** a közlekedési rendszerre kifejtett környezeti **hatások nyomon követésére**, beleértve a modális megoszlásra kifejtett hatásokat is, **figyelembe véve a -a) pont szerint elvégzett előzetes értékelést.**

da) a tagállamok gondoskodnak megfelelő intézkedések meghozataláról az európai moduláris rendszerek használata következtében a közúti közlekedésbiztonságra, ezen belül a veszélyeztetett úthasználók biztonságára gyakorolt negatív hatások elkerülése érdekében;

A tagállamok minimumkövetelményeket állapíthatnak meg, vagy tanúsítási rendszert hozhatnak létre az európai moduláris rendszerek járművezetői számára, feltéve, hogy ezek garantálják az arányosságot és a megkülönböztetésmentességet. A tagállamok együttműködnek egymás tanúsítványainak kölcsönös elismerése érdekében.

Minden olyan esetben, amikor valamely tagállam e bekezdés alapján lehetővé teszi az európai moduláris rendszerek nemzeti forgalomban való közlekedését, nem utasíthatja el, illetve nem tilthatja meg a területén a nemzetközi forgalomban használt európai moduláris rendszerek közlekedését, feltéve, hogy az ilyen rendszerek nem haladják meg az európai moduláris rendszerek tekintetében a nemzeti forgalomban meghatározott legnagyobb összütőmeget és méreteket.

A tagállamok **értesítik** a Bizottságot abban az esetben, ha engedélyezik területükön az európai moduláris rendszerek

rendszerek közlekedését.;

közlekedését, és tájékoztatják arról, hogy azok hogyan teljesítik az e bekezdés -a)-da) pontjában meghatározott feltételeket. Ezen értesítéseket követően a Bizottság adott esetben ajánlásokat ad ki az említett tagállamoknak az említett feltételeknek való megfelelés biztosítása érdekében. Amennyiben a Bizottság ajánlásokat ad ki, az érintett tagállam hat hónapon belül tájékoztatja a Bizottságot arról, hogy miként szándékozik végrehajtani az ajánlásokat. A Bizottság ajánlásait és a tagállamok válaszait nyilvánosságra kell hozni.

Módosítás 27

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 3 pont – d pont

96/53/EK irányelv

4 cikk – 5 bekezdés – 1 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A tagállamok korlátozott ideig engedélyezhetik az olyan új technológiákat vagy új koncepciókat alkalmazó járművek vagy jármű-kombinációk tesztelését, amelyek nem tudnak megfelelni ezen irányelv követelményeinek. Az ilyen járművek vagy jármű-kombinációk **esetében lehetővé kell tenni, hogy** a kísérleti időszak alatt **bizonyos nemzeti vagy nemzetközi szállítási műveleteket végezzenek**. Különösen az európai moduláris rendszerekkel végzett kísérletek legfeljebb öt évre engedélyezhetők. A kísérletek száma nem korlátozható. A tagállamok erről értesítik a Bizottságot.

Módosítás

A tagállamok korlátozott ideig engedélyezhetik az olyan új technológiákat vagy új koncepciókat alkalmazó járművek vagy jármű-kombinációk tesztelését, amelyek nem tudnak megfelelni ezen irányelv követelményeinek. Az ilyen járművek vagy jármű-kombinációk **csak akkor végezhetnek bizonyos nemzeti vagy nemzetközi szállítási műveleteket** a kísérleti időszak alatt, **ha igazolják, hogy a célzott szállítási tevékenységek nem végezhetők vasúton vagy más olyan szállítási formában, amely hasonló vagy magasabb szintű biztonsági és környezeti előnyökkel jár. Bizonyítani kell, hogy ez nem gyakorol jelentős hatást az intermodális versenyre a szállítási ágazat egészében**. Különösen az európai moduláris rendszerekkel végzett kísérletek legfeljebb öt évre engedélyezhetők, **amely egy alkalommal, legfeljebb három évre**

megújítható. Ha egy tagállam a kísérlet megújításáról dönt, ezt megfelelően indokolja a Bizottságnak. A kísérletek száma nem korlátozható. A tagállamok erről értesítik a Bizottságot.

Módosítás 28

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 3 pont – e pont

96/53/EK irányelv

4 cikk – 5a bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(5a) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 10h. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy kiegészítse ezt az irányelvet az e cikk (4a) bekezdésének d) pontjában és (5) bekezdésében ***említett***, a tagállamok által létrehozott nyomonkövetési rendszerek által szolgáltatandó minimális adatkészletek és teljesítménymutatók meghatározásával.;

Módosítás

(5a) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 10h. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy kiegészítse ezt az irányelvet az e cikk (4a) bekezdésének ***-a) és d)*** pontjában és (5) bekezdésében ***említett előzetes értékelések és*** a tagállamok által létrehozott nyomonkövetési rendszerek által szolgáltatandó minimális adatkészletek és teljesítménymutatók meghatározásával.;

Módosítás 29

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont

96/53/EK irányelv

4a cikk – 1 bekezdés – c a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ca) egyablakos nemzeti hozzáférési pont, amely egyértelmű, hozzáférhető és

átlátható módon információt biztosít a járművek nemzeti megengedett legnagyobb tömegéről és méreteiről, valamint a meghatározott területeken vagy meghatározott utakon érvényes – többek között a magasságra vonatkozó – valamennyi korlátozásról.

Módosítás 30

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont

96/53/EK irányelv

4 a cikk – 1 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1a) A Bizottság [6 hónappal ezen irányelv átültetésének napját követően]-ig létrehoz és ezt követően kezel egy külön erre a célra készült, naprakész, az Unió valamennyi hivatalos nyelvén elérhető európai internetes portált, amely egyértelmű, hozzáférhető és átlátható módon összekapcsolja az (1) bekezdésben említett nemzeti elektronikus és kommunikációs rendszereket. Ez az európai portál hozzáférhető és átlátható módon nyilvánosan elérhetővé teszi az úthálózat valamennyi olyan részére vonatkozó információkat, amelyen európai moduláris rendszerek és adott esetben oszthatatlan rakományt szállító járművek közlekedhetnek.

Módosítás 31

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat **fogadhat** el **a** közös szabványos kérelem-formanyomtatvány létrehozása, valamint az e cikk (1) bekezdésében és a 4. cikk (3) bekezdésében említett nemzeti engedélyek vagy hasonló megállapodások kiadására vonatkozó szabályok és eljárások harmonizálása céljából. E végrehajtási jogi aktusokat a 10i. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

Módosítás

(2) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat **fogad** el **az engedély iránti közös uniós** szabványos kérelem-formanyomtatvány létrehozása, valamint az e cikk (1) bekezdésében és a 4. cikk (3) bekezdésében említett nemzeti engedélyek vagy hasonló megállapodások **többek között digitális formában történő kiadására – ezen belül a szükséges gépjármű-nyilvántartási információkra –** vonatkozó szabályok és eljárások **harmonizálása, valamint az oszthatatlan rakományok szállításának kísérésére vonatkozó szabályok** harmonizálása céljából. E végrehajtási jogi aktusokat a 10i. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

Módosítás 32

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont – a a pont (új)

96/53/EK irányelv

6 cikk – 4 bekezdés

Hatályos szöveg

(4) A megfelelőségi tanúsítvánnyal ellátott járműveket a következőknek **lehet** alávetni:

- véletlenszerű ellenőrzések a tömegre vonatkozó közös előírások tekintetében;
- ellenőrzések a méretekre vonatkozó

Módosítás

aa) a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A megfelelőségi tanúsítvánnyal ellátott járműveket a következőknek **kell** alávetni:

- véletlenszerű ellenőrzések a tömegre vonatkozó közös előírások tekintetében;
- ellenőrzések a méretekre vonatkozó

közös előírások tekintetében az irányelv megsértésének gyanúja esetén.

közös előírások tekintetében az irányelv megsértésének gyanúja esetén.”

(96/53/EK irányelv)

Módosítás 33

Irányelvre irányuló javaslat 1 cikk – 1 bekezdés – 7 pont

96/53/EK irányelv

8c cikk

A Bizottság által javasolt szöveg

8c. cikk

A **nyitott felépítményű** járműszállító járművek megrakodott állapotban összesen legfeljebb 20,75 **méterrel** túlléphetik az I. melléklet 1.1. pontjában meghatározott legnagyobb hosszúságokat, **engedélyezett** rakodótámaszok használatával.

A járműszállító járművek **túlnyúlása vagy** rakodótámasza nem nyúlhat ki a rakományhoz képest. A rakomány legfeljebb 0,5 méterrel kinyúlhat a vontatójármű elé, feltéve, hogy a szállított jármű **első** tengelye a **pótkocsi** szerkezetén nyugszik. A rakomány hátulról legfeljebb 1,5 méterrel nyúlhat ki, feltéve, hogy a szállított jármű **utolsó** tengelye a **pótkocsi szerkezetén** nyugszik.

Módosítás

8c. cikk

A járműszállító járművek megrakodott állapotban összesen legfeljebb 20,75 **méterig** túlléphetik az I. melléklet 1.1. pontjában meghatározott legnagyobb hosszúságokat **rakodótámaszok – például kinyújtható hátsó** rakodótámaszok – használatával.

A járműszállító járművek rakodótámasza nem nyúlhat ki a **túlnyúló** rakományhoz képest. A rakomány legfeljebb 0,5 méterrel kinyúlhat a vontatójármű elé, feltéve, hogy a szállított jármű **valamennyi** tengelye a **jármű** szerkezetén nyugszik. A rakomány hátulról legfeljebb 1,5 méterrel nyúlhat ki, feltéve, hogy a szállított jármű **legfeljebb egy** tengelye a **hátsó rakodótámaszon** nyugszik.

Módosítás 34

Irányelvre irányuló javaslat 1 cikk – 1 bekezdés – 8 pont – a pont

96/53/EK irányelv

9 a cikk – 1 bekezdés

(1) Az (EU) 2018/858 rendeletnek megfelelő járművek vagy jármű-kombinációk túlléphetik az ezen irányelv I. mellékletének 1.1. pontjában meghatározott legnagyobb hosszúságokat, feltéve, hogy vezetőfülkéjük jobb aerodinamikai, energiahatékonysági és biztonsági teljesítményt biztosít. Az e cikk alapján megengedett legnagyobb hosszúságok túllépése kibocsátásmentes technológia telepítésére is felhasználható. Az ilyen vezetőfülkével felszerelt járműveknek vagy jármű-kombinációknak meg kell felelniük az ezen irányelv I. mellékletének 1.5. pontjában foglaltaknak, és a megengedett legnagyobb hosszúságok túllépése nem eredményezheti a szóban forgó járművek rakodási kapacitásának növekedését.

(1) Az (EU) 2018/858 rendeletnek megfelelő járművek vagy jármű-kombinációk túlléphetik az ezen irányelv I. mellékletének 1.1. pontjában meghatározott legnagyobb hosszúságokat, feltéve, hogy vezetőfülkéjük jobb aerodinamikai, energiahatékonysági és biztonsági teljesítményt, **valamint fokozottabb vezetői kényelmet** biztosít. Az e cikk alapján megengedett legnagyobb hosszúságok túllépése kibocsátásmentes technológia telepítésére is felhasználható. Az ilyen vezetőfülkével felszerelt járműveknek vagy jármű-kombinációknak meg kell felelniük az ezen irányelv I. mellékletének 1.5. pontjában foglaltaknak, és a megengedett legnagyobb hosszúságok túllépése nem eredményezheti a szóban forgó járművek rakodási kapacitásának növekedését.

Módosítás 35

Irányelvre irányuló javaslat 1 cikk – 1 bekezdés – 9 pont

96/53/EK irányelv

10b cikk – 2 bekezdés – 1 albekezdés

A kibocsátásmentes járművek vagy jármű-kombinációk – többek között a kibocsátásmentes járművek – esetében az I. melléklet 1.1. pontjában meghatározott legnagyobb hosszúságok a kibocsátásmentes technológia elhelyezéséhez szükséges **legfeljebb 90 cm** többlethosszúsággal túlléphetők az ilyen eszközök hozzáadásának lehetővé tétele érdekében. Az ilyen kibocsátásmentes járműveknek vagy jármű-kombinációknak meg kell felelniük ezen irányelv

A kibocsátásmentes járművek vagy jármű-kombinációk – többek között a kibocsátásmentes járművek – esetében az I. melléklet 1.1. pontjában meghatározott legnagyobb hosszúságok a kibocsátásmentes technológia elhelyezéséhez szükséges többlethosszúsággal túlléphetők az ilyen eszközök hozzáadásának lehetővé tétele érdekében. Az ilyen kibocsátásmentes járműveknek vagy jármű-kombinációknak meg kell felelniük ezen irányelv

I. melléklete 1.5. és 1.5a. pontjának, és a legnagyobb hosszúság túllépése nem eredményezheti az adott járművek vagy jármű-kombinációk rakodási hosszának növekedését, annak biztosítása érdekében, hogy a pótkocsik és félpótkocsik összeegyeztethetők legyenek az intermodális szállítási műveletekre vonatkozó követelményekkel.

I. melléklete 1.5. és 1.5a. pontjának, és a legnagyobb hosszúság túllépése nem eredményezheti az adott járművek vagy jármű-kombinációk rakodási hosszának növekedését, annak biztosítása érdekében, hogy a pótkocsik és félpótkocsik összeegyeztethetők legyenek az intermodális szállítási műveletekre vonatkozó követelményekkel.

Módosítás 36

Irányelvre irányuló javaslat 1 cikk – 1 bekezdés – 10 pont

96/53/EK irányelv

10c cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Az I. melléklet 1.1. pontjában – adott esetben figyelemmel a 9a. cikk (1) és a 10b. cikk (2) bekezdésére – megállapított legnagyobb **hosszúságok** és az I. melléklet 1.6. pontjában megállapított legnagyobb megengedett távolság **legfeljebb 15 cm-rel léphető túl azon járművek vagy jármű-kombinációk esetében, amelyek 45 láb hosszúságú konténereket vagy 45 láb hosszúságú cserefelépítményeket szállítanak – akár üresen, akár rakománnyal –, amennyiben a kérdéses konténer vagy cserefelépítmény közötti szállítása intermodális szállítási művelet részeként történik.**

Módosítás

Intermodális szállítási műveletet végző járművek vagy jármű-kombinációk esetében az I. melléklet 1.1. pontjában – adott esetben figyelemmel a 9a. cikk (1) és a 10b. cikk (2) bekezdésére – ***a csuklós járművek tekintetében*** megállapított legnagyobb **hosszúság 18,00 m**, és az I. melléklet 1.6. pontjában megállapított legnagyobb megengedett távolság **13,50 m**;

Módosítás 37

Irányelvre irányuló javaslat 1 cikk – 1 bekezdés – 12 a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

12a. A szöveg a következő 10ca. cikkel egészül ki:

„10ca. cikk

(1) A közúti közlekedésbiztonság növelése, valamint a járművek sokféle jelölésének és jelzéseinek elkerülése érdekében létrejön az európai moduláris rendszerekkel végzett műveletekben használt vagy az I. melléklet 1.1., 1.2., 1.4.–1.8., 4.2. és 4.4. pontjában meghatározottaktól eltérő méretekkel rendelkező, forgalomban lévő gépjárművek vagy jármű-kombinációk hosszára vonatkozó egységes uniós címke.

(2) A tagállamok meghozzák a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy az (1) mellékletben említett valamennyi gépjármű vagy jármű-kombináció hátulján egyértelműen és jól láthatóan fel legyen tüntetve az uniós címke.

(3) A Bizottság [1 évvel a hatálybalépést követően]-ig a 10h. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogad el ezen irányelv kiegészítése céljából, amelyben meghatározza a címkékre és azok megjelenítésére és kibocsátására vonatkozó részletes előírásokat, követelményeket és egyéb rendelkezéseket, előnyben részesítve a piktogramok használatát a szöveggel szemben.”

Módosítás 38

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 13 pont – a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A tagállamok konkrét intézkedéseket hoznak a forgalomba helyezett azon járművek vagy jármű-kombinációk **azonosítása** érdekében, amelyek **valószínűsíthetően túllépték** a legnagyobb megengedett tömeget, **és amelyeket ezért az illetékes hatóságainak az** ezen irányelv követelményeinek való megfelelés biztosítása érdekében **ellenőrizniük kell**. Az említett **intézkedéseket** a közúti infrastruktúrára felszerelt automatikus rendszerek **vagy a (4) bekezdésnek megfelelően a járművek fedélzetére telepített tömegmérő berendezések segítségével lehet végrehajtani**.

Ha valamely tagállam úgy dönt, hogy automatikus rendszereket szerel fel a közúti infrastruktúrára, legalább az 1315/2013/EU rendeletben* meghatározott transzeurópai közúti közlekedési hálózaton biztosítania kell az ilyen rendszerek kiépítését.

A tagállamok nem követelhetik meg a fedélzeti tömegmérő berendezések olyan járművekre vagy jármű-kombinációkra telepítését, amelyeket más tagállamokban vettek nyilvántartásba.

Az uniós és a nemzeti jog sérelme nélkül, **amennyiben automatikus rendszereket használnak az ezen irányelvben foglaltak megsértésének megállapítása és szankciók kiszabása céljából, az ilyen automatikus rendszereket tanúsítvánnyal kell ellátni. A tanúsítvány nem szükséges, amennyiben**

Módosítás

(1) A tagállamok konkrét intézkedéseket hoznak a forgalomba helyezett azon járművek vagy jármű-kombinációk **észlelése** érdekében, amelyek **túllépik** a legnagyobb megengedett tömeget, ezen irányelv követelményeinek való megfelelés biztosítása érdekében, **beleértve a különleges engedélyekre vonatkozó követelményeknek való megfelelést is**. Az említett **intézkedések magukban foglalják** a közúti infrastruktúrára felszerelt automatikus rendszerek **létrehozását, biztosítva legalább az 1315/2013/EU rendeletnek* megfelelő kiépítést. A tagállamok tanúsított automatikus rendszereket hoznak létre az 1315/2013/EU rendeletben meghatározott transzeurópai közúti közlekedési hálózat törzshálózata mentén.**

A közúti infrastruktúrára felszerelt automatikus rendszerek használata mellett a tagállamok a (4) bekezdéssel összhangban a járművekbe beépített fedélzeti tömegmérő berendezések segítségével vagy közúti ellenőrzések útján is azonosíthatják azokat a forgalomban lévő járműveket vagy jármű-kombinációkat, amelyek tömege valószínűleg meghaladja a megengedett legnagyobb összösszömeget.

A tagállamok nem követelhetik meg a fedélzeti tömegmérő berendezések olyan járművekre vagy jármű-kombinációkra telepítését, amelyeket más tagállamokban vettek nyilvántartásba.

Az uniós és a nemzeti jog sérelme nélkül **a tagállamok a tanúsított automatikus rendszereket felhasználhatják az ezen irányelv megsértése esetén alkalmazandó szankciók kiszabására.**

az *automatikus rendszerek használata*
kizárólag azonosítási célokat szolgál.

*A tanúsított automatikus rendszereket
össze kell kapcsolni a 4a. cikkben
meghatározott különleges engedélyek
vagy hasonló megállapodás szerinti
egyablakos nemzeti ügyintézési ponttal
annak érdekében, hogy képesek legyenek
felismerni azokat a megengedett
legnagyobb össztsömeget meghaladó
járműveket vagy jármű-kombinációkat,
amelyek különleges engedéllyel
rendelkeznek, továbbá azokat, amelyek
túllépik a különleges engedélyben
engedélyezett össztsömeget.*

Módosítás 39

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 14 pont

96/53/EK irányelv

10d a cikk

A Bizottság által javasolt szöveg

10da. cikk

(1) A tagállamok a nehézgépjárművek meghatározott közutakhoz vagy területekhez való hozzáféréseinek szabályozása, nyomon követése és megkönnyítése érdekében intelligens hozzáférési politikát (IAP) támogató rendszereket vezethetnek be a területükön.

E cikk alkalmazásában az »intelligens hozzáférési politika« a nehézgépjárművek közúthálózathoz való hozzáféréseinek telematikai eszközökkel történő irányítására szolgáló műszaki és funkcionális keret, amelynek célja az össztsömegekre és méretekre alkalmazandó szabályoknak való megfelelés biztosítása.

(2) *Amikor egy tagállam az (1) bekezdés szerinti intelligens hozzáférési politikát*

Módosítás

10da. cikk

(1) A tagállamok a nehézgépjárművek meghatározott közutakhoz vagy területekhez való hozzáféréseinek szabályozása, nyomon követése és megkönnyítése érdekében intelligens hozzáférési politikát (IAP) támogató rendszereket vezethetnek be a területükön.

E cikk alkalmazásában az »intelligens hozzáférési politika« a nehézgépjárművek közúthálózathoz való hozzáféréseinek telematikai eszközökkel történő irányítására szolgáló műszaki és funkcionális keret, amelynek célja az össztsömegekre és méretekre alkalmazandó szabályoknak való megfelelés biztosítása.

(2) *A tagállamok biztosítják, hogy IAP-rendszerük* megfeleljen a 2010/40/EU

hajt végre, biztosítani kell, hogy IAP-rendszere megfeleljen a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek*. A tagállamok biztosítják különösen, hogy az IAP-rendszerrel kapcsolatos és a 2010/40/EU irányelv hatálya alá tartozó adatok – beleértve a tömegre, a hosszúságra, a szélességre vagy a magasságra vonatkozó korlátozásokat – digitális, géppel olvasható formátumban rendelkezésre álljanak, és azokat az (EU) 2022/670 felhatalmazáson alapuló rendelet** szerint létrehozott nemzeti hozzáférési pontokon keresztül rendelkezésre bocsássák.

(3) ***Amikor egy tagállam*** az (1) bekezdés szerinti ***IAP-rendszereket hajt végre:***

- a) ***meghatározza*** a nehézgépjárművekhez való hozzáférés engedélyezésére vonatkozó kritériumokat, többek között, de nem kizárólag a jármű tömegét, hosszúságát, műszaki előírásait, valamint a különleges biztonsági előírásoknak való megfelelést;
- b) a biztonság és a hatékonyság növelése, valamint az IAP-rendszerek által érintett közúti szállítási műveletek során kialakuló forgalmi torlódások csökkentése érdekében a fejlett intelligens közlekedési rendszerek használatát ***részesíti*** előnyben;
- c) a nehézgépjárművek üzemeltetőinek az IAP-rendszer követelményeiről, a kérelmezési eljárásokról, valamint a rendszer bármely frissítéséről vagy módosításáról való tájékoztatása céljából egy átfogó információs és kommunikációs rendszert ***hoz*** létre.

európai parlamenti és tanácsi irányelvnek*. A tagállamok biztosítják különösen, hogy az IAP-rendszerrel kapcsolatos és a 2010/40/EU irányelv hatálya alá tartozó adatok – beleértve a tömegre, a hosszúságra, a szélességre vagy a magasságra vonatkozó korlátozásokat – digitális, géppel olvasható formátumban rendelkezésre álljanak, és azokat az (EU) 2022/670 felhatalmazáson alapuló rendelet** szerint létrehozott nemzeti hozzáférési pontokon keresztül rendelkezésre bocsássák. ***A tagállamok emellett biztosítják azt is, hogy az IAP-rendszer össze legyen kapcsolva a 4a. cikkben meghatározott különleges engedélyek vagy hasonló megállapodás szerinti egyablakos nemzeti ügyintézési ponttal annak érdekében, hogy képesek legyenek felismerni azokat a megengedett legnagyobb összütőmeget és/vagy méreteket meghaladó és különleges engedéllyel rendelkező járműveket vagy jármű-kombinációkat.***

(3) Az (1) bekezdés szerinti ***IAP-rendszerek bevezetése során a tagállamok:***

- a) ***meghatározzák*** a nehézgépjárművekhez való hozzáférés engedélyezésére vonatkozó kritériumokat, többek között, de nem kizárólag a jármű tömegét, hosszúságát, ***magasságát***, műszaki előírásait, valamint a különleges biztonsági előírásoknak való megfelelést;
- b) a biztonság és a hatékonyság növelése, valamint az IAP-rendszerek által érintett közúti szállítási műveletek során kialakuló forgalmi torlódások csökkentése érdekében a fejlett intelligens közlekedési rendszerek használatát ***részesítik*** előnyben;
- c) a nehézgépjárművek üzemeltetőinek az IAP-rendszer követelményeiről, a kérelmezési eljárásokról, valamint a rendszer bármely frissítéséről vagy módosításáról való tájékoztatása céljából egy átfogó információs és kommunikációs rendszert ***hoznak*** létre.

ca) tartózkodnak az áruk és szolgáltatások szabad mozgásának

*diszkriminatív vagy aránytalan
korlátozásától és a belső piac megfelelő
működésének indokolatlan
akadályozásától.*

*(4) Az IAP-rendszerek tagállamok általi
létrehozása nem vezethet az áruk és
szolgáltatások szabad mozgásának
diszkriminatív vagy aránytalan
korlátozásához, és nem akadályozhatja
indokolatlanul a belső piac zavartalan
működését.*

Módosítás 40

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 14 a pont (új)

96/53/EK irányelv

10e cikk – 1 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

*14a. A 10e. cikk a következő új
bekezdéssel egészül ki:*

*„A tagállamokat ösztönözni kell arra,
hogy az e szankciókból származó
bevételeket vagy az e bevételek értékével
megegyező összeget a fenntartható
közlekedési eszközök fejlesztésére és piaci
elterjedésük támogatására,
infrastruktúrájuk és intelligens
jogérvényesítési rendszereik
finanszírozására, az intermodális szállítási
műveletek ösztönzésére és a határokon
átnyúló fuvarozási műveletek
fenntarthatóságának javítására
használják fel.”*

Módosítás 41

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 16 pont

A Bizottság által javasolt szöveg

c) a közúti infrastruktúrára a 10d. cikk (1) bekezdése szerint felszerelt **automatikus rendszerek száma és helye, valamint arra vonatkozó információ, hogy azok kizárólag azonosítási célokat szolgálnak-e, vagy közvetlen jogérvényesítés céljából tanúsítottak-e;**

Módosítás

c) a közúti infrastruktúrára a 10d. cikk (1) bekezdése szerint felszerelt, **közvetlen jogérvényesítés céljából tanúsított automatikus rendszerek száma és helye;**

Módosítás 42

**Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 16 pont**

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) A Bizottság elemzi az (1) bekezdés alapján **beérkezett** információkat, és a beérkezett információk alapján – legkésőbb az összes tagállam információinak beérkezését követő **13** hónap elteltével – jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak ezen irányelv **végrehajtásáról**. E jelentésnek tartalmaznia kell a szóban forgó területeken bekövetkezett releváns fejleményekre vonatkozó információkat.

Módosítás

(2) A Bizottság elemzi az (1) bekezdés alapján **kapott** információkat, és a beérkezett információk alapján **adott esetben ajánlásokat ad ki a tagállamoknak. Amennyiben a Bizottság ilyen ajánlásokat ad ki, az érintett tagállam a kiadásukat követő hat hónapon belül tájékoztatja a Bizottságot arról, hogy miként szándékozik végrehajtani az ajánlásokat. A Bizottság – legkésőbb az összes tagállam információinak beérkezését követő 12 hónap elteltével – jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az ezen irányelv előírásainak való megfelelésről**. E jelentésnek tartalmaznia kell a szóban forgó területeken bekövetkezett releváns fejleményekre vonatkozó információkat.

Módosítás 43

Irányelvre irányuló javaslat 1 cikk – 1 bekezdés – 17 pont

96/53/EK irányelv

10h cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

17. A 10h. cikk (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

(2) A Bizottságnak a 4. cikk (5a) bekezdésében és a 10b. cikk (1) **bekezdésében** említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be ezen irányelv hatálybalépésének napját]-tól/-től számított ötéves időtartamra szól. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam vége előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.

Módosítás

17. A 10h. cikk (2), **(3) és (5)** bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

(2) A Bizottságnak a 4. cikk (5a) bekezdésében, a 10b. cikk (1) **bekezdésében és a 10ca. cikkben** említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be ezen irányelv hatálybalépésének napját]-tól/-től számított ötéves időtartamra szól. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam vége előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.

Módosítás 44

Irányelvre irányuló javaslat 1 cikk – 1 bekezdés – 17 pont

96/53/EK irányelv

10h cikk – 3 bekezdés

Hatályos szöveg

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 10b. cikkben

Módosítás

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a **4. cikk (5a)**

említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban megjelölt felhatalmazást. A határozat az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő napon vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

bekezdésében, a 10b. cikk (1) bekezdésében és a 10ca. cikkben említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban megjelölt felhatalmazást. A határozat az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő napon vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

(96/53/EK irányelv)

Módosítás 45

Irányelvre irányuló javaslat 1 cikk – 1 bekezdés – 17 pont

96/53/EK irányelv

10h cikk – 5 bekezdés

Hatályos szöveg

(5) A 10b. cikk értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam 2 hónappal meghosszabbodik.

Módosítás

(5) **A 4. cikk (5a) bekezdése, a 10b. cikk (1) bekezdése és a 10ca. cikk** értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam 2 hónappal meghosszabbodik.

(96/53/EK irányelv)

Módosítás 46

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 19 pont

96/53/EK irányelv

10j cikk

A Bizottság által javasolt szöveg

19. A 10j. cikket el kell hagyni.

Módosítás

19. A 10j. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„10j. cikk

A Bizottság 2027-ig és azt követően négyévente jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak ezen irányelv alkalmazásáról. A jelentésnek részletes értékelést kell tartalmaznia a nemzeti és a nemzetközi közúti szállítás alakulásáról, többek között egyes piaci szegmensek sajátos jellemzőiről, e fejlődésnek a közúti biztonságra, a közúti infrastruktúrára, a közúti szállítás belső piacának működésére, az ágazat versenyképességére, a konnektivitásra és a modális váltásra gyakorolt hatásáról. A jelentés tartalmazhatja a 10g. cikk (2) bekezdésében említett jelentés egyes elemeit. Ebben a jelentésben a Bizottság különösen elemzi, hogy a 4b. cikk (3) bekezdésében említett időpontig kielégítően teljesülnek-e a kibocsátásmentes nehézgépjárművek uniós piaci elterjedését lehetővé tevő szükséges előfeltételek. Ez a jelentés többek között különösen a következő előfeltételeket értékeli: a kibocsátásmentes nehézgépjárművek tagállami nyilvántartásba vételeinek száma, az alternatív üzemanyagok megfelelő infrastruktúrájának rendelkezésre állása és kapacitása, az európai kibocsátáskereskedelmi rendszer közúti közlekedésre gyakorolt hatása, valamint a szén-dioxid-kibocsátás alapján differenciált tagállami úthasználati díjak. Ezen túlmenően az említett elemzés értékeli az európai moduláris rendszerek nemzetközi forgalomban részt vevő

kibocsátásmentes járműveinek vagy jármű-kombinációinak piaci elterjedését lehetővé tevő előfeltételeket azokban a tagállamokban, amelyek területükön lehetővé teszik ezek közlekedését.

A jelentés emellett elemzi az intelligens hozzáférési politikát (IAP) támogató rendszerek alkalmazását a végrehajtás tekintetében, figyelembe véve azok rendelkezésre állását és költséghatékonyságát. A jelentés tájékoztatást nyújt továbbá a közúti közlekedés területén elért lényeges technológiai fejleményekről, többek között az új technológiák vagy új koncepciók és aerodinamikai eszközök, valamint a kibocsátásmentes technológiával felszerelt pótkocsik vagy félpótkocsik tekintetében.

E jelentés részeként a Bizottság értékeli ezen irányelv eredményességét és hatását is, valamint hogy ezen irányelv végrehajtása milyen mértékben valósította meg célkitűzéseit, és milyen kölcsönhatásban áll más vonatkozó uniós jogi aktusokkal.

E fent említett értékelések megállapításai alapján a jelentéshez adott esetben ezen irányelv módosítására irányuló jogalkotási javaslatot kell csatolni.”

Módosítás 47

Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk – 1 bekezdés – 20 pont

96/53/EK irányelv

10k cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Válság esetén, amennyiben a közérdek ezt megköveteli, és feltéve, hogy nem veszélyezteti a közúti közlekedés biztonságát, a tagállamok a nemzeti forgalomban használt járművek számára

Módosítás

Válság esetén, amennyiben a közérdek ezt megköveteli, és feltéve, hogy nem veszélyezteti a közúti közlekedés biztonságát, a tagállamok a nemzeti forgalomban használt járművek számára

legfeljebb két hónapos időtartamra átmeneti eltérést engedélyezhetnek az I. mellékletben meghatározott tömeg- és mérethatárértékek alkalmazása alól.

legfeljebb két hónapos időtartamra átmeneti eltérést engedélyezhetnek az I. mellékletben meghatározott tömeg- és mérethatárértékek alkalmazása alól. ***Ez az időszak csak abban az esetben újítható meg, ha a válság továbbra is fennáll.***

Módosítás 48

Irányelvre irányuló javaslat **1 cikk – 1 bekezdés – 20 pont**

96/53/EK irányelv

10k cikk – 2 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Minden ilyen kivételt megfelelően meg kell indokolni, és arról haladéktalanul értesíteni kell a Bizottságot. A Bizottság a biztosított kivételre vonatkozó információkat haladéktalanul közzéteszi hivatalos honlapján.

Módosítás

Minden ilyen kivételt megfelelően meg kell indokolni, és arról haladéktalanul értesíteni kell a Bizottságot. A Bizottság a biztosított kivételre vonatkozó információkat haladéktalanul közzéteszi hivatalos honlapján ***és a 4a. cikk (1a) bekezdésében említett, erre a célra létrehozott európai internetes portálon.***

Módosítás 49

Irányelvre irányuló javaslat **1 cikk – 1 bekezdés – 20 pont**

96/53/EK irányelv

10k cikk – 4 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

E cikk alkalmazásában a válság olyan rendkívüli, váratlan és hirtelen bekövetkező természeti vagy ember okozta esemény, amely az Unión belül vagy kívül következik be, és amely jelentős közvetlen

Módosítás

E cikk alkalmazásában a válság olyan rendkívüli, váratlan és hirtelen bekövetkező természeti vagy ember okozta esemény, amely az Unión belül vagy kívül következik be, és amely jelentős közvetlen

vagy közvetett hatást gyakorol a közúti szállítás területére vagy az uniós polgárok takarékoskodására vagy jólétére, amennyiben a társadalom rendes működésében jelentős zavar keletkezik, és amennyiben a közérdek sürgős fellépést tesz szükségessé.

vagy közvetett hatást gyakorol a közúti szállítás területére vagy az uniós polgárok takarékoskodására vagy jólétére – **ezen belül biztonságára** –, amennyiben a társadalom rendes működésében jelentős zavar keletkezik, és amennyiben a közérdek sürgős fellépést tesz szükségessé.

Módosítás 50

Irányelvre irányuló javaslat 3 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A tagállamok legkésőbb [az elfogadás napja + **2** év]-ig elfogadják és kihirdetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul közlik a Bizottsággal. Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

Módosítás

(1) A tagállamok legkésőbb [az elfogadás napja + **1** év]-ig elfogadják és kihirdetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul közlik a Bizottsággal. Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

Módosítás 51

Irányelvre irányuló javaslat I melléklet – táblázat

A Bizottság által javasolt szöveg

1. Az 1. cikk (1) bekezdésének a) pontjában említett járművek megengedett legnagyobb méretei
1.1. Megengedett legnagyobb hosszúság

	— az autóbustól eltérő gépjármű	12,00 m
	— pótkocsi	12,00 m
	— csuklós jármű	16,50 m
	— közúti járműszerelvény	18,75 m
	— csuklós autóbusz	18,75 m
	— kéttengelyes autóbusz	13,50 m
	— kettőnél több tengelyes autóbusz	15,00 m
	— autóbusz + pótkocsi	18,75 m
1.2. Legnagyobb szélesség:		
	a) a b) alpontban említett járművek kivételével az összes jármű	2,55 m
	b) fokozott hőszigetelésű járművek felépítménye vagy járművek által szállított, fokozott hőszigetelésű konténerek vagy cserefelépítmények	2,60 m
1.3. Legnagyobb magasság		
	— bármely jármű	4,00 m
	— intermodális szállítás keretében egy vagy több, 9' 6'' szabványos külső magasságú konténert (magas kockakonténert) szállító járművek vagy jármű-kombinációk	4,30 m
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 a szabványos rakományok, például a konténerek értékeit is.		
1.4a. Amennyiben az autóbuszra olyan eltávolítható tartozékokat szerelnek fel, mint például a sílécshozzárendelt dobozok, az autóbusz hosszúsága a tartozékokkal együtt nem haladhatja meg az 1.1. pontban megállapított legnagyobb hosszúságot.		
1.5. Bármely, mozgásban lévő járműnek és jármű-kombinációnak egy 12,50 m-es külső sugarú és 5,30 m belső sugarú körgyűrűfelületen belül körbe kell tudni haladnia.		
1.5a. Az autóbuszokra vonatkozó további követelmények		

			Nyugalmi helyzetben levő jármű esetében meg kell határozni egy, a jármű oldalát érintő függőleges síkot, amely a körből kifelé néz, és vonallal meg kell jelölni a talajon. Csuklós jármű esetén a két merev szakasznak egy vonalba kell esnie a síkkal.	
			Amikor a jármű az 1.5. pontban leírt körből egyenesen elindul, annak bármely része legfeljebb 0,60 m-rel léphet túl a függőleges síkon.	
1.6. A nyeregszerkezet királycsaptengelye és a félpótkocsi hátsó része közötti legnagyobb távolság.			12,00 m	
1.7. A közúti járműszerelvénnyel hossztengetyével párhuzamosan mért legnagyobb távolság a rakfelület legelől, a fülke mögött lévő külső pontja és a jármű-kombináció pótkocsijának leghátsó külső pontja között, levonva a vontató jármű hátsó része és a pótkocsi első része közötti távolságot.			15,65 m	
1.8. A közúti járműszerelvénnyel hossztengetyével párhuzamosan mért legnagyobb távolság a rakfelület legelől, a vezetőfülke mögötti külső pontja és a jármű-kombináció pótkocsijának leghátsó külső pontja között.			16,40 m	
2. A jármű megengedett legnagyobb össztömege				
2.1. Egy jármű-kombináció részét képező járművek				
	2.1.1.	Kéttengelyes pótkocsik	18 tonna	
	2.1.2.	Háromtengelyes pótkocsik	24 tonna	
2.2. Jármű-kombinációk				
	2.2.1.	Öt- vagy hattengelyes közúti járműszerelvények		
		a) kéttengelyes gépjármű háromtengelyes pótkocsival	40 tonna	
		b) háromtengelyes gépjármű két- vagy háromtengelyes pótkocsival	40 tonna	
	2.2.2.	Öt- vagy hattengelyes csuklós járművek		
		a)	kéttengelyes gépjármű háromtengelyes félpótkocsival	40 tonna
		b)	háromtengelyes gépjármű két- vagy háromtengelyes félpótkocsival	40 tonna
		c)	intermodális szállítási műveletekben részt vevő kéttengelyes gépjármű háromtengelyes félpótkocsival	42 tonna
		d)	intermodális szállítási műveletekben részt vevő két- vagy háromtengelyes gépjármű háromtengelyes félpótkocsival	44 tonna

2.2.3.	Négytengelyes közúti járműszerelvények, amelyek egy kéttengelyes gépjárműből és egy kéttengelyes pótkocsiból állnak		36 tonna
2.2.4.	Négytengelyes csuklós járművek, amelyek egy kéttengelyes gépjárműből és egy kéttengelyes félpótkocsiból állnak, ha a félpótkocsi tengelytávolsága:		
	2.2.4.1	1,3 m vagy annál nagyobb, de legfeljebb 1,8 m	36 tonna
	2.2.4.2	1,8 m-nél nagyobb	36 tonna
	Amennyiben a jármű legnagyobb megengedett össztömegét (18 tonna) és a félpótkocsi ikertengelynyomását (20 tonna) betartják, és az ikerabroncsozású hajtott tengely légrugózással vagy uniós szinten egyenértékűnek elismert felfüggesztéssel felszerelt a II. melléklet szerint, a 2.2.4.2. pontban előírt legnagyobb megengedett össztömeget 2 tonnával meg kell növelni.		
A kibocsátásmentes járművektől eltérő, alternatív üzemanyaggal hajtott járműveket magukban foglaló jármű-kombinációk esetében a 2.2. alszakaszban előírt megengedett legnagyobb össztömeget az alternatív üzemanyag-technológia többlettömegével, legfeljebb 1 tonnával meg kell növelni.			
A kibocsátásmentes járműveket is magukban foglaló jármű-kombinációk esetében a 2.2.1. és 2.2.2. alszakaszban előírt megengedett legnagyobb össztömeget 4 tonnával meg kell növelni.			
A kibocsátásmentes járműveket is magában foglaló jármű-kombinációk esetében a 2.2.3. és 2.2.4. alszakaszban előírt legnagyobb megengedett össztömeget 2 tonnával meg kell növelni.			
2.3. Gépjárművek			
2.3.1.	Kéttengelyes gépjárművek, az autóbuszok kivételével:		18 tonna
2.3.2.	Kéttengelyes autóbuszok:		19,5 tonna
2.3.3.	Háromtengelyes gépjárművek:		25 tonna
2.3.4.	Olyan háromtengelyes gépjárművek, amelyeknél a hajtott tengelyt ikerabroncsozással és légrugós felfüggesztéssel vagy az Unióban ezzel egyenértékűként elismert, a II. mellékletben meghatározott felfüggesztéssel szerelték, vagy amelyeknél a hajtott tengelyek mindegyikét ikerabroncsozással rögzítették és a legnagyobb tengelyterhelés tengelyenként nem haladja meg a 9,5 tonnát:		26 tonna

2.3.5.	Olyan, két kormányzott tengellyel rendelkező négytengelyes gépjárművek, amelyeknél a hajtott tengelyt ikerabroncsozással és lérugós felfüggesztéssel vagy az Unióban ezzel egyenértékűként elismert, a II. mellékletben meghatározott felfüggesztéssel szerelték, vagy amelyeknél a hajtott tengelyek mindegyikét ikerabroncsozással rögzítették és a legnagyobb tengelyterhelés tengelyenként nem haladja meg a 9,5 tonnát:	32 tonna
2.3.6.	Olyan, két kormányzott tengellyel rendelkező öttengelyes gépjárművek, amelyeknél a hajtott tengelyt ikerabroncsozással és lérugós felfüggesztéssel vagy az Unióban ezzel egyenértékűként elismert, a II. mellékletben meghatározott felfüggesztéssel szerelték, vagy amelyeknél a hajtott tengelyek mindegyikét ikerabroncsozással rögzítették és a legnagyobb tengelyterhelés tengelyenként nem haladja meg a 9,5 tonnát:	40 tonna
A kibocsátásmentes gépjárművektől eltérő, alternatív üzemanyaggal hajtott gépjárművek esetében a 2.3. alszakasz 2.3.1., 2.3.3. és 2.3.4. pontjában előírt megengedett legnagyobb össztömeget az alternatív üzemanyag-technológia többlettömegével, legfeljebb 1 tonnával meg kell növelni.		
A kibocsátásmentes járművek esetében a 2.3. alszakaszban előírt megengedett legnagyobb össztömeget 2 tonnával meg kell növelni.		
2.4. Háromtengelyes csuklós autóbuszok		28 tonna
A kibocsátásmentes járművektől eltérő, alternatív üzemanyaggal hajtott járművek esetében a 2.4. alszakaszban előírt 28 tonna megengedett legnagyobb össztömeget az alternatív üzemanyag-technológiához szükséges többlettömeggel, legfeljebb 1 tonnával meg kell növelni.		
A kibocsátásmentes járművek esetében a 2.4. alszakaszban előírt 28 tonna megengedett legnagyobb össztömeget 2 tonnával meg kell növelni.		
3. Az 1. cikk (1) bekezdésének b) pontjában említett járművek megengedett legnagyobb tengelyterhelése		
3.1. Egy tengely		
	Nem hajtott tengely	10 tonna
3.2. Pótkocsik és félpótkocsik ikertengelye		
	Az ikertengely tengelyterheléseinek összege az alábbi tengelytávoknál (d) nem haladhatja meg a következő értékeket:	
3.2.1.	1 m-nél kisebb ($d < 1,0$ m)	11 tonna
3.2.2.	legalább 1,0 m, de kisebb, mint 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tonna
3.2.3.	legalább 1,3 m, de kisebb, mint 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tonna

	3.2.4.	legalább 1,8 m ($1,8 \leq d$)	20 tonna
3.3. Háromtengelyes pótkocsik és félpótkocsik			
	A hármas tengely tengelyterheléseinek összege nem haladhatja meg az alábbi tengelytávoknál (d) a következő értékeket:		
	3.3.1.	legfeljebb 1,3 m ($d \leq 1,3$ m)	21 tonna
	3.3.2.	1,3 m felett és 1,4 m-ig ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 tonna
3.4. Hajtott tengely			
	3.4.1.	A 2.2., 2.3. és 2.4. pontban említett, kibocsátásmentes járművektől eltérő járművek hajtott tengelye	11,5 tonna
	3.4.2.	A 2.2.1. és 2.2.2. pontban említett kibocsátásmentes járművek hajtott tengelye	12,5 tonna
	3.4.3.	Kibocsátásmentes kéttengelyes autóbuszok	12,5 tonna
3.5. Gépjárművek ikertengelyei			
	Az ikertengely tengelyterheléseinek összege az alábbi tengelytávoknál (d) nem haladhatja meg a következő értékeket:		
	3.5.1.	1 m-nél kisebb ($d < 1,0$ m)	11,5 tonna
	3.5.2.	legalább 1,0 m, de 1,3 m-nél kisebb ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tonna
	3.5.3.	legalább 1,3 m, de 1,8 m-nél kisebb ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tonna
		Amennyiben a hajtott tengely ikerabroncsozással és légrugózással vagy uniós szinten egyenértékűnek elismert felfüggesztéssel felszerelt a II. melléklet szerint, vagy amennyiben minden hajtott tengely ikerabroncsozással felszerelt, és a legnagyobb tengelyterhelés nem haladja meg a tengelyenkénti 9,5 tonnát.	19 tonna
4. Az 1. cikk (1) bekezdésének b) pontjában említett járművek vonatkozó jellemzői			
4.1. Minden jármű			
	A jármű vagy jármű-kombináció hajtott tengelye vagy tengelyei által hordozott tömeg nem lehet kisebb, mint a terhelt jármű vagy jármű-kombináció teljes tömegének 25 %-a, amennyiben nemzetközi forgalomban használják.		
4.2. közúti járműszerelvények			
	A gépjármű hátsó tengelye és a pótkocsi első tengelye közötti távolság nem lehet kisebb, mint 3,00 m.		

4.3. A megengedett legnagyobb össztömeg a tengelytáv függvényében	
	Egy négytengelyes gépjármű tonnában kifejezett megengedett legnagyobb össztömege nem haladhatja meg a legelső és leghátsó tengely méterben kifejezett távolságának ötszörösét.
4.4. Félpótkocsik	
	A nyeregszerkezet királycsaptengelye és a félpótkocsi első részének bármely pontja közötti vízszintes távolság nem haladhatja meg a 2,04 m-t.

Módosítás

1. Az 1. cikk (1) bekezdésének a) pontjában említett járművek megengedett legnagyobb méretei		
1.1. Megengedett legnagyobb hosszúság		
	— az autóbustól eltérő gépjármű	12,00 m
	— pótkocsi	12,00 m
	— csuklós jármű	16,50 m
	— közúti járműszerelvény	18,75 m
	— háromtengelyes csuklós autóbusz	18,75 m
	— négytengelyes csuklós autóbusz	21,00 m
	— kéttengelyes autóbusz	13,50 m
	— kettőnél több tengelyes autóbusz	15,00 m
	— autóbusz + pótkocsi	18,75 m
1.2. Legnagyobb szélesség:		
	a) a b) alpontban említett járművek kivételével az összes jármű	2,55 m
	b) fokozott hőszigetelésű járművek felépítménye vagy járművek által szállított, fokozott hőszigetelésű konténerek vagy cserefelépítmények	2,60 m
1.3. Legnagyobb magasság		

	— bármely jármű		4,00 m
	— intermodális szállítás keretében egy vagy több, 9' 6'' szabványos külső magasságú konténert (magas kockakonténert) szállító járművek vagy jármű-kombinációk		4,30 m
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 a szabványos rakományok, például a konténerek értékeit is.			
1.4a. Amennyiben az autóbuszra olyan eltávolítható tartozékokat szerelnek fel, mint például a sílécszállító dobozok, az autóbusz hosszúsága a tartozékokkal együtt nem haladhatja meg az 1.1. pontban megállapított legnagyobb hosszúságot.			
1.5. Bármely, mozgásban lévő járműnek és jármű-kombinációnak egy 12,50 m-es külső sugarú és 5,30 m belső sugarú körgyűrűfelületen belül körbe kell tudni haladnia.			
1.5a. Az autóbuszokra vonatkozó további követelmények			
	Nyugalmi helyzetben levő jármű esetében meg kell határozni egy, a jármű oldalát érintő függőleges síkot, amely a körből kifelé néz, és vonallal meg kell jelölni a talajon. Csuklós jármű esetén a két merev szakasznak egy vonalba kell esnie a síkkal.		
	Amikor a jármű az 1.5. pontban leírt körből egyenesen elindul, annak bármely része legfeljebb 0,60 m-rel léphet túl a függőleges síkon.		
1.6. A nyeregszerkezet királycsaptengelye és a félpótkocsi hátsó része közötti legnagyobb távolság.			12,00 m
1.7. A közúti járműszerelvénnyel hossz tengelyével párhuzamosan mért legnagyobb távolság a rakfelület legelől, a fülke mögötti külső pontja és a jármű-kombináció pótkocsijának leghátsó külső pontja között, levonva a vontató jármű hátsó része és a pótkocsi első része közötti távolságot.			15,65 m
1.8. A közúti járműszerelvénnyel hossz tengelyével párhuzamosan mért legnagyobb távolság a rakfelület legelől, a vezetőfülke mögötti külső pontja és a jármű-kombináció pótkocsijának leghátsó külső pontja között.			16,40 m
2. A jármű megengedett legnagyobb össztömege			
2.1. Egy jármű-kombináció részét képező járművek			
	2.1.1.	Kéttengelyes pótkocsik	18 tonna
	2.1.2.	Háromtengelyes pótkocsik	24 tonna
2.2. Jármű-kombinációk			

2.2.1.	Öt- vagy hattengelyes közúti járműszerelvények		
	a) kéttengelyes gépjármű háromtengelyes pótkocsival		40 tonna
	b) háromtengelyes gépjármű két- vagy háromtengelyes pótkocsival		40 tonna
2.2.2.	Öt- vagy hattengelyes csuklós járművek		
	a)	kéttengelyes gépjármű háromtengelyes félpótkocsival	40 tonna
	b)	háromtengelyes gépjármű két- vagy háromtengelyes félpótkocsival	40 tonna
	c)	intermodális szállítási műveletekben részt vevő kéttengelyes gépjármű háromtengelyes félpótkocsival	44 tonna
	d)	intermodális szállítási műveletekben részt vevő két- vagy háromtengelyes gépjármű háromtengelyes félpótkocsival	44 tonna
2.2.3.	Négytengelyes közúti járműszerelvények, amelyek egy kéttengelyes gépjárműből és egy kéttengelyes pótkocsiból állnak		36 tonna
2.2.4.	Négytengelyes csuklós járművek, amelyek egy kéttengelyes gépjárműből és egy kéttengelyes félpótkocsiból állnak, ha a félpótkocsi tengelytávolsága:		
	2.2.4.1	1,3 m vagy annál nagyobb, de legfeljebb 1,8 m	36 tonna
	2.2.4.2	1,8 m-nél nagyobb	36 tonna
		Amennyiben a jármű legnagyobb megengedett össztömegét (18 tonna) és a félpótkocsi ikertengelynyomását (20 tonna) betartják, és az ikerabroncsozású hajtott tengely légrugózással vagy uniós szinten egyenértékűnek elismert felfüggesztéssel felszerelt a II. melléklet szerint, a 2.2.4.2. pontban előírt legnagyobb megengedett össztömeget 2 tonnával meg kell növelni.	
A kibocsátásmentes gépjárművektől eltérő, alternatív üzemanyaggal hajtott gépjárműveket magukban foglaló jármű-kombinációk esetében a 2.2. alszakaszban előírt megengedett legnagyobb össztömeget az alternatív üzemanyag-technológia többlettömegével, legfeljebb 1 tonnával meg kell növelni.			
A kibocsátásmentes gépjárműveket is magukban foglaló jármű-kombinációk esetében a 2.2.1. és 2.2.2. alszakaszban előírt megengedett legnagyobb össztömeget 4 tonnával meg kell növelni.			

	A kibocsátásmentes gépjárműveket is magában foglaló jármű-kombinációk esetében a 2.2.3. és 2.2.4. alszakaszban előírt legnagyobb megengedett össztömeget 2 tonnával meg kell növelni.
	<i>A kibocsátásmentes technológiával felszerelt pótkocsikat vagy félpótkocsikat is magukban foglaló jármű-kombinációk esetében a 2.2.1., 2.2.2., 2.2.3. és 2.2.4. alszakaszban előírt megengedett legnagyobb össztömeget 2 tonnával meg kell növelni.</i>
	<i>Ha egy adott jármű-kombinációra a fent meghatározott, jármű-kombinációkra vonatkozó növelések közül egynél több alkalmazandó, akkor ezeket a növeléseket összesítve kell alkalmazni.</i>

2.3. Gépjárművek

2.3.1.	Kéttengelyes gépjárművek, az autóbuszok kivételével:	18 tonna
2.3.2.	Kéttengelyes autóbuszok:	19,5 tonna
2.3.3.	Háromtengelyes gépjárművek:	25 tonna
2.3.4.	Olyan háromtengelyes gépjárművek, amelyeknél a hajtott tengelyt ikerabroncsozással és lérugós felfüggesztéssel vagy az Unióban ezzel egyenértékűként elismert, a II. mellékletben meghatározott felfüggesztéssel szerelték, vagy amelyeknél a hajtott tengelyek mindegyikét ikerabroncsozással rögzítették és a legnagyobb tengelyterhelés tengelyenként nem haladja meg a 9,5 tonnát:	26 tonna
2.3.5.	Olyan, két kormányzott tengellyel rendelkező négytengelyes gépjárművek, amelyeknél a hajtott tengelyt ikerabroncsozással és lérugós felfüggesztéssel vagy az Unióban ezzel egyenértékűként elismert, a II. mellékletben meghatározott felfüggesztéssel szerelték, vagy amelyeknél a hajtott tengelyek mindegyikét ikerabroncsozással rögzítették és a legnagyobb tengelyterhelés tengelyenként nem haladja meg a 9,5 tonnát:	32 tonna
2.3.6.	Olyan, két kormányzott tengellyel rendelkező öttengelyes gépjárművek, amelyeknél a hajtott tengelyt ikerabroncsozással és lérugós felfüggesztéssel vagy az Unióban ezzel egyenértékűként elismert, a II. mellékletben meghatározott felfüggesztéssel szerelték, vagy amelyeknél a hajtott tengelyek mindegyikét ikerabroncsozással rögzítették és a legnagyobb tengelyterhelés tengelyenként nem haladja meg a 9,5 tonnát:	40 tonna
A kibocsátásmentes gépjárművektől eltérő, alternatív üzemanyaggal hajtott gépjárművek esetében a 2.3. alszakasz 2.3.1., 2.3.3. és 2.3.4. pontjában előírt megengedett legnagyobb össztömeget az alternatív üzemanyag-technológia többlettömegével, legfeljebb 1 tonnával meg kell növelni.		

	A kibocsátásmentes gépjárművek esetében a 2.3. alszakaszban előírt megengedett legnagyobb össztömeget 2 tonnával meg kell növelni.		
2.4. Háromtengelyes csuklós autóbuszok			28 tonna
2.5. Négytengelyes csuklós autóbuszok			32 tonna
	A kibocsátásmentes gépjárművektől eltérő, alternatív üzemanyaggal hajtott gépjárművek esetében a 2.4. és 2.5. alszakaszban előírt megengedett legnagyobb össztömeget az alternatív üzemanyag-technológiához szükséges többlettömeggel, legfeljebb 1 tonnával meg kell növelni.		
	A kibocsátásmentes gépjárművek esetében a 2.4. és 2.5. alszakaszban előírt megengedett legnagyobb össztömeget 2 tonnával meg kell növelni.		
3. Az 1. cikk (1) bekezdésének b) pontjában említett járművek megengedett legnagyobb tengelyterhelése			
3.1. Egy tengely			
	Nem hajtott tengely		10 tonna
3.2. Pótkocsik és félpótkocsik ikertengelye			
	Az ikertengely tengelyterheléseinek összege az alábbi tengelytávoknál (d) nem haladhatja meg a következő értékeket:		
	3.2.1.	1 m-nél kisebb ($d < 1,0$ m)	11 tonna
	3.2.2.	legalább 1,0 m, de kisebb, mint 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tonna
	3.2.3.	legalább 1,3 m, de kisebb, mint 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tonna
	3.2.4.	legalább 1,8 m ($1,8 \leq d$)	20 tonna
3.3. Háromtengelyes pótkocsik és félpótkocsik			
	A hármas tengely tengelyterheléseinek összege nem haladhatja meg az alábbi tengelytávoknál (d) a következő értékeket:		
	3.3.1.	legfeljebb 1,3 m ($d \leq 1,3$ m)	21 tonna
	3.3.2.	1,3 m felett és 1,4 m-ig ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 tonna
3.4. Hajtott tengely			
	3.4.1.	A 2.2., 2.3. és 2.4. pontban említett, kibocsátásmentes járművektől eltérő járművek hajtott tengelye	11,5 tonna
	3.4.2.	A 2.2.1. és 2.2.2. pontban említett kibocsátásmentes járművek hajtott tengelye	12,5 tonna

	3.4.3.	Kibocsátásmentes kéttengelyes autóbuszok	12,5 tonna
	3.4.4.	Kibocsátásmentes háromtengelyes autóbuszok	12,5 tonna
3.5. Gépjárművek ikertengelyei			
	Az ikertengely tengelyterheléseinek összege az alábbi tengelytávoknál (d) nem haladhatja meg a következő értékeket:		
	3.5.1.	1 m-nél kisebb ($d < 1,0$ m)	11,5 tonna
	3.5.2.	legalább 1,0 m, de 1,3 m-nél kisebb ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tonna
	3.5.3.	legalább 1,3 m, de 1,8 m-nél kisebb ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tonna
		Amennyiben a hajtott tengely ikerabroncsozással és légrugózással vagy uniós szinten egyenértékűnek elismert felfüggesztéssel felszerelt a II. melléklet szerint, vagy amennyiben minden hajtott tengely ikerabroncsozással felszerelt, és a legnagyobb tengelyterhelés nem haladja meg a tengelyenkénti 9,5 tonnát. A kibocsátásmentes gépjárművek esetében az ikertengely tengelyterheléseinek maximális összegét tengelytávonként 1 tonnával meg kell növelni.	19 tonna
3.6. Gépjárművek hármás tengelyei			
	A hármás tengely tengelyterheléseinek összege nem haladhatja meg az alábbi tengelytávoknál (d) a következő értékeket:		
	3.6.1.	1,3 m-nél kisebb ($d < 1,3$ m)	21 tonna
	3.6.2.	legalább 1,3 m, de 1,8 m-nél kisebb ($1,3 \leq d < 1,8$)	24 tonna
4. Az 1. cikk (1) bekezdésének b) pontjában említett járművek vonatkozó jellemzői			
4.1. Minden jármű			
	A jármű vagy jármű-kombináció hajtott tengelye vagy tengelyei által hordozott tömeg nem lehet kisebb, mint a terhelt jármű vagy jármű-kombináció teljes tömegének 25 %-a, amennyiben nemzetközi forgalomban használják.		
4.2. közúti járműszerelvények			
	A gépjármű hátsó tengelye és a pótkocsi első tengelye közötti távolság nem lehet kisebb, mint 3,00 m.		
4.3. A megengedett legnagyobb össztömeg a tengelytáv függvényében			
	Egy négy- vagy öttengelyes gépjármű tonnában kifejezett megengedett legnagyobb össztömege nem haladhatja meg a legelső és leghátsó tengely méterben kifejezett távolságának ötszörösét.		

4.4. Félpótkocsik

	A nyeregszerkezet királycsaptengelye és a félpótkocsi első részének bármely pontja közötti vízszintes távolság nem haladhatja meg a 2,04 m-t.
--	---