



Brüsszel, 2025. november 26.
(OR. en)

15611/25

Intézményközi referenciaszám:
2023/0265 (COD)

TRANS 556
CLIMA 543
ENV 1239
COMPET 1183
CODEC 1850

FELJEGYZÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	a Tanács
Tárgy:	Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló 96/53/EK tanácsi irányelv módosításáról – Általános megközelítés

I. BEVEZETÉS

1. A Bizottság 2023. július 11-én, a közlekedés környezetbarátabbá tételére irányuló kezdeményezéscsomag keretében nyújtotta be a fenti javaslatot az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.
2. 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 (az össztömegekről és méretekről szóló irányelv) módosításáról szóló javaslatnak három célkitűzése van: a) megfelelőbben biztosítani az áruk szabad és hatékony mozgását és a tisztességes versenyt; b) elegendő ösztönzöt nyújtani az ágazat számára a kibocsátásmentes technológiákba történő beruházások bátorítása céljából; valamint c) biztosítani az új és a hatályos szabályok hatékonyabb és következetesebb végrehajtását.

II. A TÖBBI INTÉZMÉNYBEN VÉGZETT MUNKA

3. Az Európai Parlament a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságot (TRAN) jelölte ki illetékes bizottságnak, Rosa Maria SERRANO SIERRA-t (S&D, ES) pedig a javaslat előadójának. Az Európai Parlament a 2024. március 12-i plenáris ülésén elfogadta az első olvasatban kialakított álláspontját.
4. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság a 2023. április 27-én tartott 578. plenáris ülésén, a Régiók Bizottsága pedig a 2024. január 31-i, 159. plenáris ülésén fogadta el véleményét a javaslatról.

III. A TANÁCS ÉS ANNAK ELŐKÉSZÍTŐ SZERVEI KERETÉBEN VÉGZETT MUNKA

5. A szárazföldi közlekedési munkacsoport a spanyol elnökség alatt, 2023. július 24-én kezdte meg a munkát a javaslaton. Ennek első lépése a javaslat általános bemutatása és a hatásvizsgálat tanulmányozása volt. A javaslat előterjesztése óta a Tanács az elért eredményekről készített három jelentést tárgyalt. Az elsőt a spanyol elnökség alatt 2023. december 4-én (ST 15663/23), a másodikat a belga elnökség alatt 2024. június 18-án (ST 10214/24), a harmadikat pedig a lengyel elnökség alatt, 2025. június 5-én (ST 9156/25).
6. A dán elnökség alatt a szárazföldi közlekedési munkacsoport a 2025. július 4-i, szeptember 18-i, október 15-i és 31-i, valamint november 13-i ülésén folytatta a javaslattal kapcsolatos munkát.

IV. A KOMPROMISSZUM KIALAKÍTÁSA ÉRDEKÉBEN TETT LÉPÉSEK

7. Bár az elnökség figyelembe vette a korábbi elnökségek által végzett munkát, visszatért a bizottsági javaslatához, és annak alapján dolgozott. A munka a fő célkitűzések megőrzésére összpontosult azzal az átfogó céllal, hogy a kibocsátásmentes járművek támogatása mellett egyszerűsíteni lehessen az irányelvet. Az elnökség javasolt megoldásokat dolgozott ki a még lezáratlan problémákra.
8. A következőkben ezek áttekintése és a bizottsági javaslatban tett változtatások magyarázata olvasható az általános megközelítés elfogadásának előkészítése céljából.

9. Az 1. cikknek a csuklós autóbuszokra és a személyszállításra használt speciális jármű-kombinációkra vonatkozó (3) bekezdése módosult annak érdekében, hogy a tagállamok továbbra is használhassanak meghatározott kombinációkat.
10. A következő járművek esetében lehetőség van a mellékletben megállapított össztömegektől és méretektől való eltérésre: az oszthatatlan rakományok szállítására vonatkozó különleges engedéllyel rendelkező járművek [4. cikk (3) bekezdés], a szállítási ágazaton belüli nemzetközi versenyt jelentős mértékben nem befolyásoló műveleteket végző járművek [4. cikk (4) bekezdés], valamint az európai moduláris rendszerek [4. cikk (4a) bekezdés]. A 4b. cikkben – a kibocsátásmentes járművek és az intermodális közlekedési műveletek ösztönzését célzó javasolt módosítás célkitűzéseivel összhangban – az elnökség azt javasolja, hogy az intermodális szállítási műveletekben részt vevő kibocsátásmentes gépjárművek vagy jármű-kombinációk szintén átléphessék a határt, még akkor is, ha össztömegük meghaladja a mellékletben meghatározott értéket, amennyiben össztömegük a határ két oldalán megengedett határérték alatt marad.
11. Az oszthatatlan rakományok szállítását és a járművezető nyelvtudására vonatkozó követelményeket illetően [4. cikk (3) bekezdés] a tagállamok egyedi intézkedéseket írhatnak elő a járművezetővel való hatékony kommunikáció biztosítása céljából.
12. A szövegbe bekerült az a lehetőség, hogy a tagállamok akár 1,380 méteres többlethosszt is engedélyezhetnek a pótkocsik esetében, ha azok célirányos időzített (shuttle) szolgáltatást végeznek [4. cikk (4aa) bekezdés]. A szöveg egy preambulumbekapcsolással is bővült, amely kifejti az e többlethossz mögött húzódó okokat [(11c)].
13. Az európai moduláris rendszerekre vonatkozó tesztidőszakok maximális hossza a 4. cikk (5) bekezdésében hét évre bővült.
14. A szöveg elegendő időt biztosít a tagállamok számára, hogy létrehozzák a 4a. cikkben meghatározott „egyablakos ügyintézési” funkciót.
15. A 7. cikk bevezeti azt a lehetőséget, hogy a tagállamok a közúti közlekedésbiztonsággal összefüggő aggályok vagy infrastrukturális sajátosságok alapján korlátozhassák bizonyos utak vagy magas- és mélyépítési szerkezetek használatát.

16. A 10d. cikkben meghatározott végrehajtás tekintetében is változott a szöveg, mégpedig a többlettömeg által az infrastruktúrára gyakorolt hatások miatt. Az első bekezdés tisztázza, hogy a tagállamok vagy a TEN-T közúti infrastruktúráján létesített automatikus rendszereket vagy pedig fedélzeti tömegmérő berendezéseket használhatnak. A kibocsátásmentes járműveknek 2029. december 1-jétől képesnek kell lenniük arra, hogy távoli kommunikáció útján, fedélzeti tömegmérő berendezés segítségével megbízható tömegadatokat közöljenek. Ennek keretében lehetőség van az intelligens menetíró készülék használatára is. A kapcsolódó részleteket egy végrehajtási jogi aktus fogja meghatározni.
17. A 10k. cikk tisztázza, hogy több tagállamot érintő válságok esetén a Bizottság csak az érintett tagállamok kérésére fogadhat el végrehajtási jogi aktusokat.
18. Az elnökség emellett adminisztratív jellegű egyszerűsítéseket is javasol: többé nem előírás az, hogy nyomonkövetési rendszert kell használni az európai moduláris rendszerekkel végzett tesztek esetében [4. cikk (5) és (5a) bekezdés], továbbá nem kell használni az eFTI-t sem annak bizonyítására, hogy egy szállítási művelet intermodális szállítási műveletnek minősül [6. cikk (7) bekezdés]. Tekintettel az intelligens hozzáférési politikát támogató rendszerek csekély hozzáadott értékére, a javasolt 10da. cikk törlésre került.
19. A mellékletben változtatásokra került sor annak érdekében, hogy az tükrözze a kibocsátásmentes járművek elterjedésének támogatását, ugyanakkor figyelembe vegye az infrastruktúra elhasználódásával kapcsolatos tagállami aggályokat is:
- a) a kibocsátásmentes gépjárművet is magukban foglaló nyerges szerelvények esetében a megengedett hosszúságot 0,90 méterrel megnövelték, hogy legyen tér a kibocsátásmentes technológia beépítésére (1.1. alszakasz);
 - b) törlésre került a magas kockakonténerek szállításakor megengedett többletmagassághoz kapcsolódó sor, mivel a tagállamok számára problémás kérdés a hidaik alatti áthajtás (1.3. alszakasz);
 - c) a kibocsátásmentesség miatt megengedett többlettömeg tekintetében különbség lesz az öt- vagy hattengelyes gépjárművek esetében: 2, illetve 4 tonna (2.2. alszakasz);

- d) a 2.3.6. pontban a legnagyobb össztömeg 34 tonnára csökkent e speciális, rövid, de nehéz járműtípus esetében, de a kibocsátásmentes járművek számára megmaradt a 2 tonna többlettömeg; egy új sor 0,50 tonnás többlettömeget tesz lehetővé a kibocsátásmentes kéttengelyes autóbuszok számára (2.3. alszakasz);
- e) a kibocsátásmentes járművek hajtott tengelyére vonatkozó többlettömeg törlésre került, mivel a legtöbb tagállam szerint az extra nehéz hajtott tengely túl nagy kárt okoz az infrastruktúrában (3.4. alszakasz);
- f) a mellékletbe bekerült a gépjárművek hármastengelyéről szóló 3.6. alszakasz, mivel e járműtípus különleges jellemzőkkel rendelkezik;
- g) mivel vannak speciális esetek, a mellékletbe bekerült egy sor az öttengelyes gépjárművekre vonatkozóan, illetve egy másik, amely a 42 tonnát meghaladó járműkombinációk tengelyei közötti távolságot meghatározó ún. hídképletet tartalmazza (4.3. alszakasz).

V. **KONKLÚZIÓ**

- 20. A fentiekre figyelemmel felkérjük a Tanácsot (Közlekedés, Távközlés és Energia), hogy a 2025. december 4-i ülésén fogadjon el általános megközelítést az e feljegyzés mellékletében foglalt kompromisszumos szövegre vonatkozóan.

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 ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikkére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére²,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

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

² HL C, C/2024/1982, 2024.3.18., ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>.

- (1) A 96/53/EK tanácsi irányelv³ a közúti közlekedésbiztonságnak és a belső piac zavartalan működésének biztosítása, a szállítási műveletek energia- és működési hatékonyságának előmozdítása, valamint az e műveletekből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentése érdekében meghatározza az Unió közútjain közlekedésre jogosult nehézgépjárművek megengedett legnagyobb össztömegét és méreteit. A 96/53/EK irányelv értékelése kimutatta, hogy az irányelv csak részben tudta teljesíteni a közúti közlekedésbiztonságra, a belső piacra és a környezetvédelemre vonatkozó célkitűzéseit, és hogy a rendelkezéseit ki kell igazítani annak érdekében, hogy azok tükrözzék a technológiai fejlődést, előmozdítsák az innovációt, kezeljék a közlekedési piac előtt álló változó kihívásokat, és hozzájáruljanak a közlekedés dekarbonizációjára vonatkozó uniós szakpolitikai prioritások megvalósításához.
- (2) A „*Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása*” című bizottsági közlemény⁴ egyértelművé teszi: ahhoz, hogy sikerüljön elérni az európai zöld megállapodás⁵ azon célkitűzését, mely szerint 2050-ig 90 %-kal kell csökkenteni a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátást, valamennyi közlekedési módot fenntarthatóbbá kell tenni, a multimodális közlekedési rendszerben széles körben elérhetővé kell tenni fenntartható alternatívákat, és megfelelő ösztönzőket kell bevezetni a szennyezőanyag-mentes közlekedési rendszerre való átállás Unió-szerte történő ösztönzésére.
- (3) A közúti szállításra használt nehézgépjárművek össztömegére és méreteire vonatkozó szabályok egyszerűsítésével és pontosításával kezelni kell a határokon átnyúló szállítási műveletek energia- és működési hatékonyságának problémáit, határozott ösztönzőket kell biztosítani a gazdasági szereplők számára a kibocsátásmentes technológiák bevezetéséhez, ugyanakkor elő kell segíteni a meglévő energiatakarékos megoldások használatát, és továbbra is támogatni kell az intermodális áruszállítási műveleteket. Az adminisztratív terhek minimálisra csökkentése, a versenytorzulás megelőzése, valamint a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető kockázatok és a közúti infrastruktúra károsodásának csökkentése érdekében harmonizálni kell a nehezebb és hosszabb járművek használatára vonatkozó egyes követelményeket, és szigorítani kell a hatályos szabályok végrehajtását.

³ HL L 235., 1996.9.17., 59. o.

⁴ COM(2020) 789 final.

⁵ COM(2019) 640 final.

- (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.
- (5) A nehézgépjárművek típusainak és tömegértékeinek meghatározása a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek típusjóváhagyásáról és piacfelügyeletéről szóló uniós jogszabályok, különösen az (EU) 2018/858⁶ és az (EU) 2019/2144 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁷ alapján történt. Ezért az alkalmazandó jogi keret egyértelműségének biztosítása érdekében e vonatkozó jogi aktusokra utaló hivatkozásokat célszerű aktualizálni.
- (6) A 96/53/EK irányelv rendelkezései kiegészítik a 92/106/EGK tanácsi irányelvet⁸, előmozdítva és támogatva az intermodális szállítás ágazatának növekedését. Az intermodális szállítási műveletek fogalommeghatározását ezért össze kell hangolni a 92/106/EGK irányelvben használt terminológiával annak érdekében, hogy az intermodális műveletekben használt tehergépkocsikra, pótkocsikra és félpótkocsikra ugyanakkora többlettömeg-engedmények vonatkozzanak, mint a konténereket vagy cserefelépítményeket szállító és konténeres intermodális szállításban használt közúti járművekre. A tömegre vonatkozó ösztönzőknek támogatniuk kell a közúti fuvarozókat abban, hogy nem konténeres intermodális szállításban is részt vegyenek.

⁶ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/858 rendelete (2018. május 30.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 151., 2018.6.14., 1. o.).

⁷ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/2144 rendelete (2019. november 27.) a gépjárműveknek és pótkocsijaiknak, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek az általános biztonság, továbbá az utasok és a veszélyeztetett úthasználók védelme tekintetében történő típusjóváhagyásáról, az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 78/2009/EK, a 79/2009/EK és a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 631/2009/EK, a 406/2010/EU, a 672/2010/EU, az 1003/2010/EU, az 1005/2010/EU, az 1008/2010/EU, az 1009/2010/EU, a 19/2011/EU, a 109/2011/EU, a 458/2011/EU, a 65/2012/EU, a 130/2012/EU, a 347/2012/EU, a 351/2012/EU, az 1230/2012/EU és az (EU) 2015/166 bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 325., 2019.12.16., 1. o.).

⁸ A Tanács 92/106/EGK irányelve (1992. december 7.) a tagállamok közötti kombinált áru fuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról (HL L 368., 1992.12.17., 38. o.).

- (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.
- (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 tagállamok által kijelölt szakértők által elfogadott, a nem szokványos szállításra vonatkozó európai bevált gyakorlatokról szóló iránymutatások elismert értéke ellenére nagyon kevés előrelépés történt az oszthatatlan rakományok szállítására vonatkozó engedélyek beszerzésére vonatkozó szabályok és eljárások egyszerűsítése és harmonizálása érdekében. Azon joguk 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, és ezzel elkerüljék az azonos célt szolgáló, eltérő feltételek megsokszorozódását. A tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy a nemzeti követelmények arányosak és megkülönböztetésmentesek legyenek, továbbá tartózkodniuk kell attól, hogy indokolatlan követelményeket írjanak elő a járművezetők számára, például azt, hogy folyékonyan kell beszélniük az érintett tagállam nemzeti nyelvén. A tagállamoknak mérlegelniük kell azt, hogy a járművezető és az ellenőrző hatóságok közötti hatékony kommunikáció biztosítása érdekében előírják a fuvarozók számára más – elsősorban digitális – kommunikációs eszközök használatát. Így például elő lehet írni a fuvarozók számára, hogy hozzanak létre egy ügyeleti telefonszámot, amelyen a járművezető segítséget kérhet, amennyiben az ellenőrző hatóságok megállítják, valamint hogy biztosítsák, hogy ez a telefonszám bármikor elérhető legyen, amikor a járművezető vezet, tehát éjjel és hétvégén is. 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.

- (9) Az európai moduláris rendszerek (EMS) használata és tesztelése régóta folyik, és e rendszerek érdekes megoldásnak bizonyultak a szállítási műveletek gazdasági és energiahatékonyságának javítása szempontjából, és egyúttal – amennyiben használatuk megfelelő fizikai és operatív környezetben történik – a közúti közlekedésbiztonságot és az infrastruktúra védelmét is biztosítják. Tekintettel a nemzeti sajátosságokra, az eltérő gazdasági érdekekre, a fuvarozás iránti eltérő igényekre és a tagállamok közlekedési infrastruktúrájának eltérő kapacitására, legjobban a tagállamok képesek felmérni és engedélyezni az európai moduláris rendszereknek a területükön való közlekedését. Ugyanakkor annak érdekében, hogy az európai moduláris rendszerek használata szélesebb körű pozitív társadalmi-gazdasági és környezeti hatásokat váltson ki, alapvetően fontos felszámolni azokat a szükségtelen akadályokat, amelyek gátolják, hogy e rendszereket az átlépett határok számának korlátozása nélkül használják a területükön ilyen jármű-kombinációkat engedélyező szomszédos tagállamok közötti, határokon átnyúló műveletek során, feltéve, hogy e rendszerek megfelelnek a tagállamok által a területükön az európai moduláris rendszerek számára meghatározott feltételeknek. Ez azt hivatott biztosítani, hogy a határokon átnyúló műveletek során használt európai moduláris rendszerek megfeleljenek az érintett tagállamokban az európai moduláris rendszerekre alkalmazandó legnagyobb közös ösztömeg- és mérethatárértéknek.
- (10) A tagállamok számára továbbra is lehetővé kell tenni, hogy ideiglenes jelleggel tesztek végezzenek. A mozgás közbeni töltést lehetővé tevő új technológiák, például a szolárpanelek, az áramszedők és a villamosított közutak, illetve az európai moduláris rendszerek fokozatos tagállami bevezetése szükségessé teheti a megengedett legnagyobb ösztömeg és méretek túllépését a tesztkörnyezetben, többek között a közúthálózat határokon átnyúló szakaszain. Ezért továbbra is lehetővé kell tenni a tagállamok számára, hogy ilyen tesztek végezzenek, és hogy ki tudják próbálni az új technológiák és koncepciók határokon átnyúló kompatibilitását. A tesztek elvégzésére maximális időtartamot kell meghatározni, ezáltal egyértelművé téve a tesztek ideiglenes és innovatív jellegét. Ugyanakkor az innováció akadályozásának elkerülése érdekében nem szabad korlátozni az új technológiákra és innovatív rendszerekre irányuló tesztek számát.

- (11) Az oszthatatlan rakományoknak a legnagyobb összteget vagy méreteket meghaladó járműekkel 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 fuvarozók 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.
- (11a) A tagállamok közötti, határokon átnyúló olyan forgalom, amelyben az I. mellékletben meghatározottaknál nagyobb összteget engedélyezett, a megtett kilométerek teljes mennyiségének csökkentése révén képes javítani a hatékonyságot, és csökkenteni a széndioxid-kibocsátásokat. Az ilyen műveleteket továbbra is engedélyezni kell, feltéve, hogy a tagállamok nemzeti körülményeit e magasabb határértékek tekintetében figyelembe veszik, és e műveleteket kibocsátásmentes gépjárműekkel vagy intermodális szállítási műveletekben részt vevő járműekkel végzik. Ez nem érinti a tagállamok jogát arra, hogy a 4. cikkkel összhangban eltérjenek az I. mellékletben meghatározott összteget- és mérethatárértékektől.
- (11b) Meg kell engedni, hogy a tagállamok engedélyt adjanak speciális szállítási műveletek végzésére olyan körülmények között, amelyek között más tagállamok járművei általában nem végeznek szállítási műveletet, lehetővé téve, hogy e műveletek tekintetében eltérjenek a járművekre vonatkozó szabványos össztegetektől és méretektől, mivel az ilyen speciális szállítás nem befolyásolja jelentős mértékben a szállítási ágazaton belüli nemzetközi versenyt. A hozzájáruló tagállamok közötti zökkenőmentes együttműködés lehetővé tétele érdekében egyértelmű helyzetet kell teremteni a speciális járművek fogalmát és használatát illetően, különösen az ilyen műveletek nemzetközi forgalomra való kiterjesztésének összefüggésében. Világos példái ennek a fakitermeléshez és az erdészeti ágazathoz kapcsolódó szállítási műveletek, a több mint hat tengellyel rendelkező jármű-kombinációkkal végzett szállítás, valamint a buszokkal végzett helyi szállítás.

- (11c) Az operatív hatékonyság támogatása és a közúti közlekedés környezeti hatásának korlátozásához hozzájáruló megoldások előmozdítása érdekében lehetővé kell tenni a tagállamok számára, hogy az időzített szállításban használt nyerges szerelvények számára többethosszt engedélyezzenek azzal a feltétellel, hogy az I. mellékletben – és különösen annak 1.5. alszakaszában – meghatározott többi paraméter teljesül. A meghatározott logisztikai útvonalon, rendszeres szolgáltatásként végzett időzített szállításban közlekedő nyerges szerelvények nagyobb hosszával lényegesen növelhető a rakodási kapacitás, különösen a raklapos áruk esetében, és ezáltal csökkenthető a szükséges utak száma.
- (11d) A közúti közlekedési ágazat zöld átállása kapcsán létfontosságú, hogy ösztönzők álljanak rendelkezésre a kibocsátásmentes járművek használatára vonatkozóan. Ajánlott, hogy a tagállamok úgy harmonizálják nemzeti ösztönzők-határértékeiket, hogy a kibocsátásmentes járművek – a határokon átnyúló forgalom akadályozása nélkül – ösztönzést kapjanak.
- (11e) Mivel az irányelv lehetővé teszi a legnagyobb ösztönzőtől és méretektől való eltéréseket, a tagállamok a közúti közlekedés biztonságával vagy az infrastruktúrális sajátosságokkal összefüggő okokból továbbra is korlátozhatják egyes járműveknek az úthálózatuk meghatározott részein való közlekedését.
- (12) *törölve*
- (13) *törölve*
- (14) A nyitott felépítményű járműszállító járművek esetében csak nagyon korlátozott lehetőség van arra, hogy energiafogyasztásukat a jobb aerodinamika révén csökkenteni lehessen. 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.

- (15) Megkezdődött a meghosszabbított vezetőfülkével rendelkező nehézgépjárművek, valamint a kibocsátásmentes meghajtási rendszerek piacra lépése. A kibocsátásmentes meghajtási rendszerek használata a technológiától függően több teret igényel, amelyet nem szabad a jármű tényleges terhelésének kárára számítani, hiszen akkor a kibocsátásmentes közúti szállítás gazdasági szempontból hátrányokat szenvedne. 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.
- (16) A jelenlegi előírások – a további térigényhez hasonlóan – a kibocsátásmentes nehézgépjárművek többlettömegének kompenzálására sem alkalmasak, különösen a nagy távolságra történő szállítás esetében. A kibocsátásmentes jármű-kombinációk, valamint az Unióban leggyakrabban használt személyszállító gépjárművek esetében többlettömeg és többlet-tengelyterhelés engedélyezésére van szükség. A kisebb tömegű technológiai eszközök és a jobb aerodinamika a kibocsátásmentes meghajtási rendszerek energiafogyasztásának csökkentése révén hatékonyabbá teszik e rendszerek használatát (például nagyobb megtett távolságot és hosszabb akkumulátor-élettartamot tesznek lehetővé). A kibocsátásmentes nehézgépjárművek elterjedésének további ösztönzése, a technológiai fejlődés előmozdítása, valamint a járművek jobb aerodinamikai jellemzőkkel való felvértezése érdekében a többlettömeg-engedményeket ezért el kell különíteni a kibocsátásmentes technológia tömegétől.
- (17) A szabályok eredményes, hatékony és következetes végrehajtása rendkívül fontos a gazdasági szereplők közötti torzulásmentes verseny biztosításához, valamint az alkalmazandó össztömeget vagy méreteket jogellenesen meghaladó járművek közötti közlekedésbiztonságra és közúti infrastruktúrára jelentett kockázatainak kiküszöböléséhez. A túlterhelt járművek közúti ellenőrzésének célirányosabbá tétele érdekében, és amennyiben a tagállamok úgy döntenek, hogy automatikus rendszereket használnak a közúti infrastruktúrán, az érintett tagállamoknak legalább azt kell biztosítaniuk, hogy a transzeurópai közúti közlekedési hálózaton kiépítenek ilyen rendszereket. Ezen túlmenően a végrehajtás 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.

- (17a) Az eredményes, hatékony és következetes végrehajtás biztosítása érdekében, valamint a nagyobb össztömegű járművek esetében a kibocsátásmentes technológiák alkalmazását célzó megfelelés javítása érdekében a járműveknek célorientált rövid távolságú adatkommunikáción (DSCR) keresztül információkat kell küldeniük a jármű-kombináció aktuális össztömegéről olyan fedélzeti technológiákból, mint a fedélzeti tömegellenőrző rendszer (OBMM). Ezt az információt a tagállamok felhasználhatják az össztömeg-határértékeket túllépő járművek azonosítására, ugyanakkor ezen irányelv nem kötelezi a tagállamokat, hogy célorientált rövid távolságú adatkommunikációt használjanak a végrehajtás során. Ez az eszköz kiegészíti a többi végrehajtási eszközt. E követelmények betartásának biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni, hogy lehetővé tegye az adatok végrehajtó hatóságokhoz történő továbbítását.
- (17b) Mivel a menetíró készülékek mindennemű módosítása komplex feladat lehet, és a járművek fedélzeti tömegellenőrző rendszerrel történő utólagos felszerelése nagy költségeket róhat a fuvarozókra, ezt a követelményt csak azokra a járművekre lehet alkalmazni, amelyekbe 2029. december 1-je után szereltek be fedélzeti tömegellenőrző rendszert. Az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet, illetve a nemzeti szállításban alkalmazandó össztömegekre vonatkozó követelmények szabályozására irányuló tagállami jogokat nem érintve, ezen irányelv nem írja elő a fedélzeti tömegellenőrző rendszer utólagos beszerelését. Sőt, lehetővé kell tenni a Bizottság számára, hogy a 2029. december 1-jei határidőt legfeljebb 18 hónappal meghosszabbítsa, ha erre a tömegadatok továbbítására irányuló képesség biztosításához szükség van.
- (18) *törölve*
- (19) *törölve*
- (20) Az Európai Parlamentet és a Tanácsot rendszeresen tájékoztatni kell a tagállamok illetékes hatóságai által elvégzett megfelelés-ellenőrzések eredményéről. A tagállamok által erre vonatkozóan szolgáltatott információknak lehetővé kell tenniük a Bizottság számára, hogy nyomon kövesse a piaci fejleményeket és a 96/53/EK irányelvnek való megfelelést. Annak érdekében, hogy a tagállamok könnyebben nyújthassák be a szükséges információkat a Bizottságnak, valamint az adatok egységességének és összehasonlíthatóságának biztosítása érdekében – lehetővé téve a 96/53/EK irányelvnek való megfelelés nyomon követését és általános teljesítményének értékelését – kívánatos, hogy a Bizottság egységes, felhasználóbarát jelentéstételi formátumot hozzon létre.

(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 vészhelyzeti rendelkezést kell felvenni, amely a szükséges áruk és szolgáltatások folyamatos ellátásának biztosítása érdekében ideiglenesen lehetővé teszi a megengedett legnagyobb össztömeget és/vagy méreteket meghaladó nehézgépjárművek közlekedését. E rendkívüli rendelkezést csak akkor lehet alkalmazni, ha a közérdek megkívánja, és ha ez nem veszélyezteti a közúti közlekedésbiztonságot, továbbá a katonai szállítással és a fokozott elrettentéssel és védelemmel összefüggésben alkalmazandó különös jogszabályok sérelme nélkül.

(22) *törölve*

- (23) Ezen irányelv végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni abból a célból, hogy közös szabványos kérelmezési űrlapot hozzon létre, harmonizálja a legnagyobb össztömeget 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 össztömeg- és mérethatárértékek alkalmazása alól. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek⁹ megfelelően kell gyakorolni.
- (24) Figyelembe véve, hogy a 96/53/EK irányelv I. mellékletét számos ponton kell módosítani, mivel további ösztönzőket kell nyújtani a kibocsátásmentes nehézgépjárművek elterjedéséhez, harmonizálni kell az öttengelyes gépjárművek legnagyobb össztömeget, továbbá elő kell mozdítani az intermodális szállítást, az egyértelműség érdekében helyénvaló e melléklet helyébe újat léptetni.
- (25) *törölve*
- (26) Mivel ezen irányelv céljait – nevezetesen a közúti közlekedésbiztonság biztosítását, a fenntartható és hatékony szállítási műveletek ösztönzését és a belső piac működésének előmozdítását – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban a közúti szállítás határokon átnyúló jellege és az ezen irányelv által kezelni kívánt problémák jellege miatt e célok jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat a szubszidiaritásnak az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt elvével összhangban. Az arányosságnak az említett cikkben foglalt elvével összhangban ez az irányelv nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.

⁹ 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.).

(27) A tagállamoknak és a Bizottságnak a magyarázó dokumentumokról szóló, 2011. szeptember 28-i együttes politikai nyilatkozatával¹⁰ összhangban a tagállamok vállalták, hogy az átültető intézkedéseikről szóló értesítéshez indokolt esetben egy vagy több olyan dokumentumot mellékelnek, amely megmagyarázza az irányelv elemei és az azt átültető nemzeti jogi eszközök megfelelő részei közötti kapcsolatot. Ezen irányelv tekintetében a jogalkotó úgy ítéli meg, hogy ilyen dokumentumok átadása indokolt.

(28) A 96/53/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 96/53/EK irányelv módosításai

A 96/53/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés a) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„a) az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet* 4. cikkében meghatározott, az M₂ és M₃ kategóriájú gépjárművek és az O kategóriájú pótkocsijaik, valamint az N₂ és N₃ kategóriájú gépjárművek és az O₃ és O₄ kategóriájú pótkocsijaik;”

¹⁰ HL C 369., 2011.12.17., 14. o.

b) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az I. mellékletben az össztömegre megadott minden érték közlekedési előírásként érvényes, és ezért azok a rakodási feltételekre, nem pedig a gyártási előírásokra vonatkoznak, amelyeket az (EU) 2019/2144 európai parlament és tanácsi rendelet** állapít meg.

* Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/858 rendelete (2018. május 30.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 151., 2018.6.14., 1. o.).

** Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/2144 rendelete (2019. november 27.) a gépjárműveknek és pótkocsijaiknak, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek az általános biztonság, továbbá az utasok és a veszélyeztetett úthasználók védelme tekintetében történő típusjóváhagyásáról, az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 78/2009/EK, a 79/2009/EK és a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 631/2009/EK, a 406/2010/EU, a 672/2010/EU, az 1003/2010/EU, az 1005/2010/EU, az 1008/2010/EU, az 1009/2010/EU, a 19/2011/EU, a 109/2011/EU, a 458/2011/EU, a 65/2012/EU, a 130/2012/EU, a 347/2012/EU, a 351/2012/EU, az 1230/2012/EU és az (EU) 2015/166 bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 325., 2019.12.16., 1. o.);

c) a (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) Ez az irányelv nem alkalmazható az egynél több csuklós részből álló csuklós autóbuszokra, az egy gépjárműből és a hozzá kapcsolt, személyszállításra használni kívánt pótkocsiból álló jármű-kombinációkra, illetve az egy gépjárműből és a hozzá kapcsolt, személyszállításra használni kívánt félpótkocsiból álló jármű-kombinációkra.”

2. A 2. cikk a következőképpen módosul:

a) a második franciabekezdésben a „pótkocsi” fogalom meghatározása helyébe a következő szöveg lép:

„– »pótkocsi«: az (EU) 2018/858 rendelet 3. cikkének 17. pontjában meghatározott jármű;”

b) a harmadik franciabekezdésben a „félpótkocsi” fogalom meghatározása helyébe a következő szöveg lép:

„– »félpótkocsi«: az (EU) 2018/858 rendelet 3. cikkének 33. pontjában meghatározott jármű;”

c) a „jármű-kombináció” fogalom meghatározása után a szöveg a következő fogalom meghatározással egészül ki:

„– »európai moduláris rendszer«: egy vagy több pótkocsival vagy félpótkocsival összekapcsolt olyan gépjármű vagy jármű-kombináció, amelynek teljes szerelvénye meghaladja a megengedett legnagyobb hosszúságot és meghaladhatja az I. mellékletben megállapított megengedett legnagyobb össztömeget, és amelyben az önálló gépjármű, pótkocsi(k) és félpótkocsi(k) nem haladják meg az I. mellékletben meghatározott össztömeget vagy méreteket;”

d) a „fokozott hőszigetelésű jármű” fogalommeghatározása után a szöveg a következő fogalommeghatározással egészül ki:

„– »járműszállító jármű«: más jármű(vek) szállítása céljából készített vagy tartósan átalakított jármű-kombináció;”

e) a tizennegyedik franciabekezdésben az „alternatív üzemanyaggal hajtott jármű” fogalommeghatározása helyébe a következő szöveg lép:

„– »alternatív üzemanyaggal hajtott jármű«: teljes egészében alternatív üzemanyaggal meghajtott olyan gépjármű, amely az (EU) 2018/858 rendelet szerinti keret alapján megadott jóváhagyással rendelkezik;”

f) a tizenötödik franciabekezdésben az „intermodális szállítási műveletek” fogalommeghatározásának a) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„a) a 92/106/EGK tanácsi irányelv* 1. cikkében meghatározott kombinált árufuvarozási műveletek; vagy

* A Tanács 92/106/EGK irányelve (1992. december 7.) a tagállamok közötti kombinált árufuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról (HL L 368., 1992.12.17., 38. o.);”

h) a második albekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„Az I. mellékletben meghatározott valamennyi megengedett legnagyobb méretet össze kell vetni az (EU) 2020/683 bizottsági végrehajtási rendelet* I. melléklete szerint elkészített, az EU egészjármű-típusjóváahagyást kísérő adatközlő lapon az adott járműhöz megadott megfelelő értékekkel, pozitív tűréshatárok nélkül.

* A Bizottság (EU) 2020/683 végrehajtási rendelete (2020. április 15.) az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszerei, alkotóelemei és önálló műszaki egységei jóváhagyására és piacfelügyeletére vonatkozó közigazgatási követelmények tekintetében történő végrehajtásáról (HL L 163., 2020.5.26., 1. o.).”

3. A 4. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés a következő c) ponttal egészül ki:

„c) az I. mellékletben meghatározott jellemzőknek meg nem felelő, nemzetközi áru- vagy személyszállításra használt járművek vagy jármű-kombinációk.”;

b) a (3) és a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A legnagyobb össztömeget és/vagy méreteket meghaladó járművek vagy jármű-kombinációk kizárólag az illetékes hatóságok által kiadott különleges engedélyek alapján vagy az e hatóságokkal eseti alapon elfogadott hasonló megállapodások alapján engedhetők a forgalomba, amennyiben ezek a járművek vagy jármű-kombinációk oszthatatlan rakományokat szállítanak, vagy ilyen rakományok szállítására szolgálnak.

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy az oszthatatlan rakományok szállítására vonatkozó engedélyek beszerzésére vagy hasonló megállapodások elérésére irányuló eljárás zökkenőmentes, hatékony és megkülönböztetésmentes legyen, 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 írhatják elő, hogy a járművezetőnek ismernie kell a szállítási művelet helye szerinti tagállam hivatalos nyelvét/nyelveit. A tagállamok előírhatnak ugyanakkor más intézkedéseket – többek között digitális kommunikációs eszközök használatát – a járművezető és az ellenőrző hatóságok közötti hatékony kommunikáció biztosítására.

(4) A tagállamok engedélyezhetik, hogy a területükön közlekedhessenek az I. melléklet 1., 2. és 4. szakaszában megadottaktól eltérő össztömeggel vagy méretekkel rendelkező, bizonyos olyan nemzeti vagy nemzetközi szállítási műveleteket végző járművek vagy jármű-kombinációk, amelyek nem befolyásolják jelentős mértékben a szállítási ágazaton belüli nemzetközi versenyt.

Úgy tekintendő, hogy a szállítási műveletek nem befolyásolják jelentős mértékben a szállítási ágazaton belüli nemzetközi versenyt, amennyiben az alábbi felételek egyike teljesül:

a) a szállítási műveleteket valamely tagállam területén speciális járművekkel vagy speciális jármű-kombinációkkal végzik olyan körülmények között, amelyek között más tagállamok járművei általában nem végeznek szállítási műveletet;

b) az a tagállam, amely engedélyezi a területén az I. mellékletben meghatározott össztömegtől és/vagy méretektől eltérő méretű járművekkel vagy jármű-kombinációkkal végzett szállítási műveleteket, engedélyezi 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 vonatkozzanak.”;

c) A cikk az alábbi (4aa) és (4a) bekezdéssel egészül ki:

„(4aa) A tagállamok engedélyezhetik, hogy a nemzeti vagy nemzetközi szállítási műveletekben időzített szállításra használt, az I. melléklet 1.1. alszakaszában meghatározott méretektől eltérő méretű nyerges szerelvények közlekedjenek a területükön, amennyiben a többleshosszúság nem haladja meg az 1,380 métert.

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

a) a tagállamok hozzáférhető és átlátható módon nyilvánosan hozzáférhetővé teszik az európai moduláris rendszerek területükön bonyolított forgalmára alkalmazandó legnagyobb össztömegre 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.

Minden olyan esetben, amikor valamely tagállam e bekezdés alapján lehetővé teszi 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 e rendszerek megfelelnek a nemzeti feltételeknek, többek között az európai moduláris rendszerek tekintetében a nemzeti forgalomban meghatározott legnagyobb össztömegnek és méreteknek.

A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot abban az esetben, ha engedélyezik a területükön európai moduláris rendszerek közlekedését.”;

d) az (5) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(5) A tagállamok korlátozott ideig engedélyezhetik az új technológiákat vagy új koncepciókat alkalmazó olyan járművek vagy jármű-kombinációk tesztelését, amelyek nem tudnak megfelelni ezen irányelv követelményeinek. Lehetővé kell tenni, hogy az ilyen járművek vagy jármű-kombinációk a tesztidőszak alatt bizonyos nemzeti vagy nemzetközi szállítási műveleteket végezzenek. Az európai moduláris rendszerekkel végzett tesztek legfeljebb hét évre engedélyezhetők. A tesztek száma nem korlátozható. A tagállamok erről értesítik a Bizottságot.”;

f) a (7) bekezdést el kell hagyni.

4. Az irányelv a következő 4a. és 4b. cikkel egészül ki:

„4a. cikk

(1) A tagállamok létrehoznak és kezelnek egy elektronikus információs és kommunikációs rendszert, amely legalább a következő »egyablakos ügyintézési« funkciókkal rendelkeznek:

a) egyablakos nemzeti belépési pont, amelyen keresztül a kérelmező szabványosított formátumban benyújtja a 4. cikk (3) bekezdésében meghatározott különleges engedély vagy hasonló megállapodás iránti kérelmét;

b) egyablakos nemzeti hozzáférési pont a kérelmezők számára a 4. cikk (3) bekezdésében meghatározott különleges engedély vagy hasonló megállapodás kérelmezésének követelményeire vonatkozó információk beszerzése, valamint az útvonalak egyértelmű, hozzáférhető és átlátható megtervezéséhez szükséges információk beszerzése céljából;

ba) adott esetben az egy adott tagállamban a 4. cikk (2) bekezdésének a) pontja, a 4. cikk (4) bekezdése és a 4b. cikk értelmében engedélyezett legnagyobb összalomra és méretekre vonatkozó információk beszerzésére szolgáló egyablakos nemzeti hozzáférési pont;

c) adott esetben az európai moduláris rendszerek üzemeltetői által használt egyablakos nemzeti hozzáférési pont a 4. cikk (4a) bekezdésének a) és b) pontjában említett információkhoz.

Az »egyablakos ügyintézési rendszer« nemzeti belépési és hozzáférési pontjait egyetlen nyilvánosan elérhető weboldalon lehet egyesíteni, amely egyetlen belépési pontot kínál és lehetővé teszi, hogy a felhasználók több alkalmazás használata nélkül lépjenek kapcsolatba a releváns nemzeti vagy regionális döntéshozatali szervvel.

(2) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el a kérelmezési űrlap minimumelemeinek meghatározása, 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. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 10i. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”

4b. cikk

(1) Amennyiben egy tagállam a 4. cikk (2) bekezdésének a) pontja alapján engedélyezi a területén az I. melléklet 2. és 3. szakaszában vagy 4.3. alszakaszában meghatározott határértékeket meghaladó legnagyobb össztömegű jármű-kombinációk közlekedését, nem utasíthatja el, illetve nem tilthatja meg a területén az olyan jármű-kombinációk nemzetközi forgalomban történő használatát, amelyek megfelelnek a belföldi áruszállítás esetében meghatározott tömegértékeknek, amennyiben az ilyen jármű-kombinációk kibocsátásmentes járműveket tartalmaznak, illetve amennyiben az ilyen jármű-kombinációk intermodális szállítási műveletekben vesznek részt.”

5. A 6. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A tagállamok meghozzák a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy az 1. cikkben említett és az ezen irányelvnek megfelelő járművek a következő igazolások egyikével rendelkezzenek:

a) a következő két tábla kombinációja:

i. az (EU) 2021/535 bizottsági végrehajtási rendelet* II. mellékletének megfelelően kiállított és rögzített, »jogszabályban előírt tábla«;

ii. az (EU) 2021/535 bizottsági végrehajtási rendelet II. mellékletének megfelelően kiállított és rögzített, ezen irányelv III. mellékletének megfelelő mérettábla;

b) az (EU) 2021/535 bizottsági végrehajtási rendelet* II. mellékletének megfelelően kiállított és rögzített, az e bekezdés a) pontjában említett két táblán szereplő információkat tartalmazó egyetlen tábla;

c) a jármű nyilvántartásba vétele vagy forgalomba helyezése szerinti tagállam illetékes hatóságai által kiállított egységes dokumentum. Ennek a dokumentumnak ugyanazokat a rovatmegnevezéseket és információkat kell tartalmaznia, mint az a) pontban említett táblának. Ezt ellenőrzési célra könnyen hozzáférhető helyen kell tartani és megfelelően védeni kell.

* A Bizottság (EU) 2021/535 végrehajtási rendelete (2021. március 31.) az (EU) 2019/2144 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a járműveknek, valamint a járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek az általános felépítésre vonatkozó jellemzők és a biztonság tekintetében történő típusjóváhagyására vonatkozó egységes eljárások és műszaki előírások tekintetében történő alkalmazására vonatkozó szabályok megállapításáról (HL L 117., 2021.4.6., 1. o.);

b) az (5) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(5) A megfelelőségi tanúsítvány tömegre vonatkozó középső oszlopának adott esetben tartalmaznia kell a tömegre vonatkozó, a kérdéses járműre érvényes uniós előírásokat.”

5a. A 7. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„Ezen irányelv nem zárja ki az egyes tagállamokban hatályos olyan közúti közlekedési rendelkezések alkalmazását, amelyek a közúti közlekedésbiztonsággal összefüggő aggályok és az infrastrukturális sajátosságok alapján engedélyezik a járművek össztömegének és/vagy méreteinek egyes utakon vagy magas- és mélyépítési szerkezeteken történő korlátozását, függetlenül attól, hogy ezeket a járműveket mely tagállamban vették nyilvántartásba vagy helyezték forgalomba.

Idetartozik az olyan meghatározott területeken vagy utakon használható járművek megengedett legnagyobb méreteire és/vagy össztömegére vonatkozó helyi korlátozások előírásának lehetősége, ahol az infrastruktúra nem alkalmas hosszú és nehéz járművek számára, például a városközpontokban, kis falvakban vagy természetvédelmi területeken.”

6. A 8b. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) és a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Az aerodinamikai eszközökkel felszerelt, a (2) és a (3) bekezdésben megállapított követelményeknek és az (EU) 2018/858 rendeletnek megfelelő járművek vagy jármű-kombinációk – az energiahatékonyságuk javítása céljából – túlléphetik az ezen irányelv I. mellékletének 1.1. alszakaszában meghatározott legnagyobb hosszúságokat annak lehetővé tétele érdekében, hogy a járművek vagy jármű-kombinációk hátsó részére aerodinamikai eszközöket lehessen felszerelni. Az ilyen eszközökkel felszerelt járműveknek vagy jármű-kombinációknak meg kell felelniük az ezen irányelv I. mellékletének 1.5. alszakaszában foglaltaknak, és a legnagyobb hosszúságok túllépése nem eredményezheti a szóban forgó járművek vagy jármű-kombinációk rakodási hosszának a növekedését.

(2) Az (1) bekezdésben említett aerodinamikai eszközök forgalomba hozatalát megelőzően el kell végezni azok típusjóváhagyását az (EU) 2018/858 rendelet és az (EU) 2021/535 végrehajtási rendelet kerete szerinti típusjóváhagyási szabályoknak megfelelően.”;

b) az (5) bekezdést el kell hagyni.

7. A szöveg a következő 8c. cikkel egészül ki:

„8c. cikk

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

A járműszállító járművek túlnyúlása vagy rakodótámasza nem nyúlhat ki a rakományhoz képest. A rakomány legfeljebb 0,50 méterrel kinyúlhat a vontatójármű elé, feltéve, hogy a szállított jármű első tengelye a pótkocsi szerkezetén nyugszik. A rakomány hátulról legfeljebb 1,50 méterrel nyúlhat ki, feltéve, hogy a szállított jármű utolsó tengelye a pótkocsi szerkezetén nyugszik, és a szállított jármű hátsó tengelye nem nyúlik túl a rakodótámaszon.”

8. A 9a. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) és a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

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

(2) Az (1) bekezdésben említett járművek forgalomba hozatalát megelőzően el kell végezni azok típusjóváahagyását az (EU) 2018/858 rendelet és az (EU) 2021/535 végrehajtási rendelet kerete szerinti típusjóváahagyási szabályoknak megfelelően.”;

b) a (3) bekezdést el kell hagyni.

9. A 10b. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„10b. cikk

(1) Az alternatív üzemanyaggal hajtott vagy kibocsátásmentes járművek megengedett legnagyobb össztömegének meg kell felelnie az I. melléklet 2.2., 2.3. és 2.4. alszakaszában foglaltaknak.

A kibocsátásmentes járművektől eltérő, alternatív üzemanyaggal hajtott járművek esetében szükséges többlettömeget a kérdéses jármű jóváhagyási eljárása során a gyártó által benyújtott dokumentáció alapján kell meghatározni. A többlettömeget fel kell tüntetni a 6. cikkkel összhangban előírt hivatalos igazolásokon.

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 10h. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el annak érdekében, hogy ezen irányelv kiegészítése céljából naprakésszé tegye a 2. cikkben említett, olyan alternatív üzemanyagokat tartalmazó listát, amelyek esetében többlettömeget kell biztosítani. Különösen fontos, hogy a Bizottság a szokásos gyakorlatát követve e felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadása előtt szakértői konzultációkat folytasson, többek között a tagállamok szakértőivel is.

(2) A nyerges szerelvények esetében – amennyiben azok kibocsátásmentes gépjárműveket is magukban foglalnak – az I. melléklet 1.1. alszakaszában meghatározott legnagyobb hosszúság a kibocsátásmentes technológia elhelyezéséhez szükséges mértékben, legfeljebb 0,90 méterrel túlléphetők annak érdekében, hogy az ilyen eszközöket fel lehessen szerelni. Az ilyen kibocsátásmentes járműveknek vagy jármű-kombinációknak meg kell felelniük ezen irányelv I. melléklete 1.5. és 1.6. alszakaszának, és annak érdekében, hogy a félpótkocsik megfeleljenek az intermodális szállítási műveletekre vonatkozó követelményeknek, a legnagyobb hosszúság túllépése nem eredményezheti az adott járművek vagy jármű-kombinációk rakodási hosszának növekedését.

A kibocsátásmentes járművek esetében szükséges többlethosszúságot a kérdéses jármű jóváhagyási eljárása során a gyártó által benyújtott dokumentáció alapján kell meghatározni. A többlethosszúságot fel kell tüntetni a 6. cikk szerinti hivatalos igazolásokon.”

10. A 10c. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„10c. cikk

Az I. melléklet 1.1. alszakaszában – adott esetben figyelemmel a 9a. cikk (1) és a 10b. cikk (2) bekezdésére – megállapított legnagyobb hosszúságok és az I. melléklet 1.6. alszakaszában megállapított legnagyobb távolság legfeljebb 0,150 méterrel 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 közúti szállítása intermodális szállítási művelet részeként történik.”

11. A 10d. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) és a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A tagállamok konkrét intézkedéseket hoznak a forgalomba helyezett azon járművek vagy jármű-kombinációk azonosítása érdekében, amelyek valószínűsíthetően túllépték a legnagyobb megengedett össztömeget, és amelyeket ezért a tagállamok illetékes hatóságainak az ezen irányelv követelményeinek való megfelelés biztosítása érdekében ellenőrizniük kell. Ezeket az intézkedéseket az (EU) 2024/1679 rendelettel* összhangban a transzeurópai közúti közlekedési hálózat közúti infrastruktúráján létesített automatikus rendszerek segítségével lehet végrehajtani.

A közúti infrastruktúráján létesített 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 össztömeget.

Egy tagállam nem követelheti meg fedélzeti tömegmérő berendezések olyan járművekbe vagy jármű-kombinációkba való beszerelését, amelyeket egy másik tagállamban vettek nyilvántartásba.

Az uniós és a nemzeti jog sérelme nélkül, amennyiben automatikus rendszereket használnak az ezen irányelv megsértésének megállapítása és szankciók kiszabása céljából, az ilyen automatikus rendszereket tanúsítvánnyal kell ellátni. A tanúsítvány nem szükséges, amennyiben az automatikus rendszerek használata kizárólag azonosítási célokat szolgál.

(1a) Ahhoz, hogy az I. melléklet 2.2.1. és 2.2.2. pontjában a kibocsátásmentes járművek tekintetében megadott többlettömegre jogosultak legyenek, az (EU) 2025/2161 bizottsági végrehajtási rendeletnek megfelelő fedélzeti tömegellenőrző rendszerrel felszerelt és első alkalommal 2029. december 1. után nyilvántartásba vett járműveknek képesnek kell lenniük arra, hogy közúti ellenőrzéskor távoli kommunikáció útján megbízható tömegadatokat továbbítsanak a végrehajtó hatóságoknak a forgalomban lévő jármű-kombinációkról. A továbbított információkat a tagállamok csak olyan járművek azonosítására használhatják fel, amelyek esetében fennáll annak lehetősége, hogy túllépik a megengedett legnagyobb össztömeget.

(1b) Az (1a) bekezdésben említett adatok továbbítására használható a 165/2014/EU rendeletben meghatározott intelligens menetíró készülék.

(1c) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el, amennyiben ez szükséges ahhoz, hogy az (1a) bekezdésben említett adatokat továbbítani lehessen a végrehajtó hatóságoknak. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 10i. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”

(1d) A Bizottság a 10h. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadhat el az (1a) bekezdésben említett dátum 18 hónappal történő elhalasztása céljából, amennyiben ez szükséges annak biztosításához, hogy az újonnan nyilvántartásba vett járművek képesek legyenek a tömegre vonatkozó adatok távoli kommunikáció útján történő továbbítására.

(2) Minden tagállam naptári évenként megfelelő számú ellenőrzést végez a területén áruszállításra használt és ezen irányelv hatálya alá tartozó járműveken vagy jármű-kombinációkon e járművek vagy jármű-kombinációk tömegére vonatkozóan, függetlenül attól, hogy az adott járművet melyik országban vették nyilvántartásba vagy helyezték forgalomba.

* Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2024/1679 rendelete (2024. június 13.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról, az (EU) 2021/1153 rendelet és a 913/2010/EU rendelet módosításáról, valamint az 1315/2013/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L, 2024/1679, 2024.6.28.).”

b) az (5) bekezdés első albekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(5) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el, amelyekben részletes rendelkezéseket állapít meg annak érdekében, hogy biztosítsa a (4) bekezdésben említett interoperabilitási és kompatibilitási szabályok végrehajtásának egységes feltételeit.”

12. *törölve*

13. *törölve*

14. A 10g. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„10g. cikk

(1) A tagállamok minden második évben – legkésőbb az adott kétéves időszak végét követő év szeptember 30-ig – megküldik a Bizottság részére a szükséges információkat a következőkre vonatkozóan:

- a) az előző két naptári évben elvégzett ellenőrzések száma;
- b) az észlelt túlterhelt járművek vagy jármű-kombinációk száma;
- c) a közúti infrastruktúrán létesített, a 10d. cikk (1) bekezdése szerinti automatikus rendszerek száma, valamint arra vonatkozó információ, hogy azok kizárólag azonosítási célokat szolgálnak-e, vagy közvetlen végrehajtás céljából tanúsítottak-e;

d) törölve;

e) a 4. cikk (3) bekezdése szerinti, nem szokványos szállításra kiadott nemzeti engedélyek száma és időtartama (egyszeri vagy hosszú távú engedélyek).

Ezeket az információkat évenkénti bontásban kell közölni.

(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.

(3) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján szabványos, elektronikus formátumú jelentéstételi űrlapot hoz létre, amelyet a tagállamok az (1) bekezdésben említett információknak a Bizottság részére történő benyújtásához használnak. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 10i. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”

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

„(2) A Bizottságnak a 10b. cikk (1) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól [*Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be ezen irányelv hatálybalépésének napját*]-tól/-től kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam letelte 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.”

16. A 10i. cikk a következő (4) bekezdéssel egészül ki:

„(4) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 8. cikkét kell alkalmazni.”

17. A 10j. cikket el kell hagyni.

18. A szöveg a következő 10k. cikkel egészül ki:

„10k. cikk

Válság esetén, amennyiben a közérdek ezt megköveteli, és feltéve, hogy ez nem veszélyezteti a közúti közlekedés biztonságát, a tagállamok a nemzeti forgalomban használt járművek tekintetében legfeljebb két hónapos időtartamra ideiglenes kivételeket engedélyezhetnek az I. mellékletben meghatározott össz tömeg- és mérethatárértékek alkalmazása alól, és ez az ideiglenes kivétel kizárólag akkor hosszabbítható meg, ha a válság tartósan fennáll.

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.

Amennyiben egy válság több tagállamot érint, a Bizottság az érintett tagállamok kérésére végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el annak érdekében, hogy az érintett tagállamok közötti nemzetközi forgalomban használt járművek tekintetében ideiglenes kivételeket határozzon meg az I. mellékletben meghatározott össz tömeg- és mérethatárértékek alkalmazása alól. A kivétel időtartama nem haladhatja meg a hat hónapot, és kizárólag akkor hosszabbítható meg, ha a válság tartósan fennáll. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 10i. cikk (4) bekezdésében említett eljárással összhangban kell elfogadni.

E cikk alkalmazásában a válság olyan kivételes, váratlan és hirtelen bekövetkező, természeti vagy ember okozta rendkívüli jellegű és mértékű esemény az Unión belül vagy kívül, amely jelentős közvetlen vagy közvetett hatást gyakorol a közúti szállításra, a gazdaságra vagy az uniós polgárok jóllétére, és amelynek nyomán a társadalom rendes működésében jelentős zavar keletkezik, és a közérdek sürgős fellépést tesz szükségessé.

Ezt a cikket a katonai szállítás tekintetében – fokozott elrettentés és felkészültség esetén – alkalmazandó konkrét jogszabályok sérelme nélkül kell alkalmazni.”

19. Az I. melléklet helyébe ezen irányelv melléklete lép.
20. A III. mellékletben a „76/114/EGK irányelvben” szövegrész helyébe az „(EU) 2021/535 bizottsági végrehajtási rendelet II. mellékletében” szövegrész lép.

[...]

[...]

3. cikk

Átültetés

- (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.
- (2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

4. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

A 4a. cikk (1) bekezdését [*kérjük, illesszék be a dátumot: 4 évvel az átültetési határidő napját követően*]-tól/től kezdődően kell alkalmazni.

5. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Strasbourgban,

az Európai Parlament részéről

az elnök

a Tanács részéről

az elnök

MELLÉKLET

A JÁRMŰVEK LEGNAGYOBB MEGENGEDETT ÖSSZTÖMEGEI ÉS MÉRETEI, VALAMINT EZEKSEL ÖSSZEFÜGGŐ JELLEMZŐI

1. Az 1. cikk (1) bekezdésének a) pontjában említett járművek megengedett legnagyobb méretei		
1.1. Megengedett hosszúság:		
	– az autóbustól eltérő gépjármű	12,00 m
	– pótkocsi	12,00 m
	– nyerges szerelvény	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
	Nyerges szerelvény esetében, amennyiben az kibocsátásmentes gépjárműveket is magában foglal, az 1.1. alszakaszban előírt megengedett legnagyobb hosszúság 0,90 m-rel túlléphető.	
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
1.4. Az 1.1., 1.2., 1.3., 1.6., 1.7., 1.8. és 4.4. alszakaszban megadott méretek tartalmazzák a cserefelépítmények és a szabványos rakományok, például a konténerek értékeit is.	
1.4a. Amennyiben az autóbuszra eltávolítható tartozékokat, például sílécszállító dobozokat szerelnek fel, az autóbusz hosszúsága a tartozékokkal együtt nem haladhatja meg az 1.1. alszakaszban megállapított legnagyobb hosszúságot.	
1.5. Bármely, mozgásban lévő járműnek és jármű-kombinációnak körbe kell tudni haladnia egy 12,50 m-es külső sugarú és 5,30 m belső sugarú körpályát leíró kanyarodási folyosón belül.	
1.5a. Az autóbuszokra vonatkozó további előírások	
Álló helyzetből kanyarodó jármű esetében meg kell határozni egy, a jármű oldalát érintő, a körből kifelé mutató függőleges síkot, és azt vonallal meg kell jelölni a talajon. Nyerges szerelvény esetén a két merev résznek egy vonalba kell esnie a síkkal.	
Amikor a jármű a vonallal jelölt sík mentén haladva bekanyarodik az 1.5. alszakaszban leírt körbe, a jármű bármely része legfeljebb 0,60 m-rel nyúlhat túl a függőleges síkon.	
1.6. A nyeregszerkezet királycsapjának tengelye és a félpótkocsi hátsó része közötti legnagyobb távolság.	12,00 m
1.7. A közúti járműszerelvény hossz tengelyével párhuzamosan mért legnagyobb távolság a rakfelületnek a fülkéhez legközelebb eső külső pontja és a jármű-kombináció pótkocsijának leghátsó külső pontja között, amiből le kell vonni a vontató jármű hátsó része és a pótkocsi első része közötti távolságot.	15,65 m
1.8. A közúti járműszerelvény hossz tengelyével párhuzamosan mért legnagyobb távolság a rakfelületnek a fülkéhez legközelebb eső külső pontja és a jármű-kombináció pótkocsijának leghátsó külső pontja között.	16,40 m

2. A jármű megengedett legnagyobb össztömege				
2.1. 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 vagy háromtengelyes gépjármű kéttengelyes pótkocsival	40 tonna	
		b) háromtengelyes gépjármű háromtengelyes pótkocsival	40 tonna	
	2.2.2.	a) kéttengelyes gépjármű háromtengelyes félpótkocsival vagy háromtengelyes gépjármű kéttengelyes félpótkocsival		40 tonna
		b) háromtengelyes gépjármű háromtengelyes félpótkocsival		40 tonna
		c) intermodális szállítási műveletekben részt vevő kéttengelyes gépjármű háromtengelyes félpótkocsival vagy intermodális szállítási műveletekben részt vevő háromtengelyes gépjármű kéttengelyes félpótkocsival		42 tonna
		d) intermodális szállítási műveletekben részt vevő 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 nyerges szerelvények, amelyek egy kéttengelyes gépjárműből és egy kéttengelyes félpótkocsiból állnak, ha a félpótkocsi tengelytávolsága:		
		2.2.4.1.	legalább 1,3 m és legfeljebb 1,80 m ($1,30 \leq d \leq 1,80$)	36 tonna
2.2.4.2.		1,80 m-nél hosszabb ($1,80 \text{ m} < d$)	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 gépjárműveket is magukban foglaló jármű-kombinációk esetében a 2.2. alszakasz 2.2.1. pontjának b) alpontjában és 2.2.2. pontjának b) alpontjában előírt megengedett legnagyobb össztömeget 4 tonnával meg kell növelni.
		A kibocsátásmentes gépjárműveket is magukban foglaló jármű-kombinációk esetében a 2.2. alszakasz 2.2.1. pontjának a) alpontjában, 2.2.2. pontjának a), c) és d) alpontjában, valamint 2.2.3. és 2.2.4. pontjában előírt megengedett legnagyobb össztömeget 2 tonnával meg kell növelni.
2.3. Gépjárművek		
2.3.1.	Kéttengelyes gépjárművek, az autóbuszok kivételével	18 tonna
2.3.2.	Kéttengelyes autóbuszok	19,50 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 9,50 tonnát.	26 tonna
2.3.5.	Olyan, két kormányzott tengellyel rendelkező négytengelyes 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 9,50 tonnát.	32 tonna

	2.3.6. Olyan, legalább két kormányzott tengellyel rendelkező öttengelyes gépjárművek, amelyeknél legalább egy 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 9,50 tonnát.	34 tonna
A kibocsátásmentes járművektől eltérő, alternatív üzemanyaggal hajtott járművek 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.		
Kibocsátásmentes járművek esetében a 2.3. alszakasz 2.3.1., 2.3.3., 2.3.4., 2.3.5. és 2.3.6. pontjában előírt megengedett legnagyobb össztömeget 2 tonnával meg kell növelni.		
A kibocsátásmentes kéttengelyes autóbuszok esetében a 2.3. alszakasz 2.3.2 pontjában előírt megengedett legnagyobb össztömeget 0,50 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		
	Egy 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 ($d < 1$)	11 tonna

	3.2.2.	legalább 1 m, de kisebb, mint 1,30 m ($1 \leq d < 1,30$)	16 tonna
	3.2.3.	legalább 1,30 m, de kisebb, mint 1,80 m ($1,30 \leq d < 1,80$)	18 tonna
	3.2.4.	legalább 1,80 m ($1,80 \leq d$)	20 tonna
3.3. Pótkocsik és félpótkocsik hármastengelye			
A hármastengely tengelyterheléseinek összege az alábbi tengelytávoknál (d) nem haladhatja meg a következő értékeket:			
	3.3.1.	1,30 m-nél kisebb ($d < 1,30$ m)	21 tonna
	3.3.2.	legalább 1,30 m, de kisebb, mint 1,40 m ($1,30 \leq d < 1,40$)	24 tonna
3.4. Hajtott tengely			
	3.4.1.	A 2.2., 2.3. és 2.4. alszakaszban említett járművek hajtott tengelye	11,5 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 ($d < 1$)	11,5 tonna
	3.5.2.	legalább 1 m, de kisebb, mint 1,30 m ($1 \leq d < 1,30$)	16 tonna
	3.5.3.	legalább 1,30 m, de kisebb, mint 1,80 m ($1,30 \leq d < 1,80$)	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 9,50 tonnát.	19 tonna

3.6. Gépjárművek hármass tengelye			
	A hármass tengely tengelyterheléseinek összege az alábbi tengelytávoknál (d) nem haladhatja meg a következő értékeket:		
	3.6.1.	1,30 m-nél kisebb ($d < 1,30$)	21 tonna
	3.6.2.	legalább 1,30 m, de kisebb, mint 1,40 m ($1,30 \leq d < 1,40$)	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 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.		
	Egy öttengelyes gépjármű tonnában kifejezett megengedett legnagyobb össztömege nem haladhatja meg a legelső és leghátsó tengely méterben kifejezett távolságának négyszeresét, amennyiben a tömeg meghaladja a 32 tonnát.		
	Ha egy jármű-kombinációnak a 2.2. alszakaszban meghatározott megengedett legnagyobb össztömege meghaladja a 42 tonnát, az nem haladhatja meg a következő képlettel kiszámított tömeget: $\text{tömeg tonnában} \leq 2,7 \times A + 13,5$ ahol A a jármű-kombináció legelső és leghátsó tengelyei közötti távolság méterben.		

4.4. Félpótkocsik	
	A nyeregszerkezet királycsapjának tengelye és a félpótkocsi első részének bármely pontja közötti, vízszintesen mért távolság nem haladhatja meg a 2,04 m-t.
