

I

(Jogalkotási aktusok)

IRÁNYELVEK

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2015/719 IRÁNYELVE

(2015. április 29.)

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

(EGT-vonatkozású szöveg)

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 véleményére ⁽¹⁾,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

a rendes jogalkotási eljárás keretében ⁽²⁾,

mivel:

- (1) Hangsúlyozni kell, hogy – a verseny torzulásának elkerülése és a közúti infrastruktúra védelme mellett – csökkenteni kell az üvegházhatású gázkibocsátást, ezen belül különösen a szén-dioxid-kibocsátást (CO₂), javítani kell a közúti közlekedés biztonságát és hozzá kell igazítani a jogszabályokat a technológiai fejlődéshez és a változó piaci igényekhez, valamint meg kell könnyíteni az intermodális szállítási műveleteket.
- (2) A technológia jelenlegi fejlettségi szintje lehetővé teszi behúzzható, illetve behajtható aerodinamikai eszközöknek a járművek hátuljára való felszerelését. Ezek felszerelése azonban azt eredményezné, hogy a jármű hosszúsága meghaladná a 96/53/EK tanácsi irányelv ⁽³⁾ szerinti megengedett legnagyobb hosszúságot. Ezért engedélyezni kell a szóban forgó megengedett legnagyobb hosszúságoktól való eltérést. Ezen irányelv célja, hogy az ilyen eszközök felszerelését attól az időponttól kezdve tegye lehetővé, amikor megtörtént az aerodinamikai eszközök típusjótárgyására vonatkozó műszaki követelmények szükséges módosításainak átültetése vagy alkalmazása, illetve a Bizottság elfogadta az ilyen eszközök használatára vonatkozó üzemeltetési szabályokat megállapító végrehajtási jogi aktusokat.
- (3) A gépjárművek vezetőfülkéje aerodinamikai jellemzőinek javulása jelentős előnnyel járna a járművek energiahatékonysága vonatkozásában, feltehetően a járművek hátuljára rögzített behúzzható, illetve behajtható aerodinamikai

⁽¹⁾ HL C 327., 2013.11.12., 133. o.

⁽²⁾ Az Európai Parlament 2014. április 15-i állásponjtja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2014. október 16-i állásponjtja első olvasatban (HL C 40., 2015.2.5., 1. o.). Az Európai Parlament 2015. március 10-i állásponjtja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2015. április 20-i határozata.

⁽³⁾ A Tanács 96/53/EK irányelve (1996. június 25.) a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról (HL L 235., 1996.9.17., 59. o.).

eszközöknek is köszönhetően. A 96/53/EK irányelv által meghatározott jelenlegi legnagyobb hosszúságok mellett azonban ez a javulás a járművek hasznos teherbírásának csökkentése és a közúti közlekedési ágazat gazdasági egyensúlyának veszélyeztetése nélkül nem lenne lehetséges. Ezért engedélyezni kell a legnagyobb hosszúságoktól való eltérést is. Az eltérés nem használható azonban a jármű hasznos teherbírásának növelésére.

- (4) A forgalombahozatalt megelőzően el kell végezni – a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾ keretében megfelelően az 500 mm hosszúságot meghaladó aerodinamikai eszközök és a gépjármű aerodinamikai jellemzőit javító vezetőfülkével felszerelt járművek típusjóváahagyását, amennyiben az ilyen járművek meghaladják a 96/53/EK irányelvben megállapított határértékeket.
- (5) A járművek új kialakítású vezetőfülkékkel való felszerelésének lehetővé tétele hozzájárulhat a közúti közlekedés biztonságának növeléséhez, mégpedig a gépjármű holtterének csökkenése révén, többek között a szélvédő alatti területen, ami számos veszélyeztetett úthasználó, például gyalogos és kerékpáros életét mentheti meg. Ez az új kialakítású vezetőfülke olyan szerkezeti elemeket is magában foglalhat, amelyek a jármű ütközésekor energiát nyelnek el. A jármű vezetőfülkéjének potenciális térfogat-növekedése javítja továbbá a járművezető biztonságát és kényelmét. A hosszabb vezetőfülkékre vonatkozó fokozott biztonsági előírások kidolgozását követően meg lehetne fontolni, hogy érdemes-e kiterjeszteni ezeket az előírásokat olyan járművekre is, amelyekre nem vonatkozik a hossz növelése.
- (6) Az alternatív erőátviteli rendszerek, amelyek magukban foglalják a hibrid erőátviteli rendszereket, a gépi meghajtáshoz szükséges energiát két forrásból, éghető üzemanyagból vagy akkumulátorból, illetve más villamos vagy mechanikus energiátároló eszközökből nyerik. Ezek alkalmazása a nehéz tehergépjárművekben és az autóbuszokban többlettömeget eredményez, de csökkenti a környezetszennyezést. Az ilyen többlettömeget, amennyiben nem kívánjuk gazdaságilag hátrányos helyzetbe hozni a közúti szállítási ágazatot, nem szabad számításba venni a jármű hasznos teherbírásának rovására. A többlettömeg azonban nem növelheti a jármű hasznos teherbírását.
- (7) A többlettömeg-engedmény a jövőbeni alternatív üzemanyagokkal hajtott (a hagyományos üzemanyagokkal hajtott gépjárművekben lévőknél nagyobb tömegű erőátviteli rendszerrel rendelkező) járművekre is vonatkozhat. Ezért az ilyen alternatív üzemanyagokat fel lehet venni az alternatív üzemanyagok ezen irányelv szerinti listájára, ha használatuk szükségessé teszi a többlettömeg-engedmény alkalmazását.
- (8) Ez az irányelv lehetővé teszi a járműveknek és jármű-kombinációknak a 95/53/EK irányelvben meghatározott legnagyobb megengedett tömegétől és méreteitől való eltérést. A tagállamoknak azonban lehetővé kell tenni, hogy a közúti közlekedés biztonságával vagy az infrastrukturális sajátosságokkal összefüggő okokból korlátozassák egyes járművek közlekedését úthálózatuk meghatározott részein.
- (9) A konténeres szállítás területén egyre gyakrabban használnak 45 láb hosszúságú konténereket. E konténereket minden szállítási módban szállítják. Az intermodális szállítási műveletek közúti szakaszait azonban jelenleg kizárólag olyan nehézkes adminisztratív eljárások lefolytatása mellett van mód teljesíteni, amelyek a tagállamokra és a fuvarozókra egyaránt nagy terheket rónak, eltekintve attól az esettől, amikor szabadalmi oltalom alatt álló lekerekítést alkalmaznak a konténerek sarkainál, amely viszont elrettentő mértékben drága. Az ilyen konténereket szállító járművek megengedett hosszának 15 cm-rel való növelésével a fuvarozók megszabadulhatnak az említett adminisztratív terhektől, és könnyebbé válnak az intermodális szállítási műveletek, miközben sem a közúti infrastruktúra nem károsodik, sem más úthasználók érdekei nem sérülnek. Az intermodális szállítási műveletek jelen irányelv szerinti fogalom meghatározása nem sérti a 92/106/EGK tanácsi irányelv⁽²⁾ felülvizsgálatával kapcsolatos munkát.
- (10) Az intermodális szállítási műveletek további előmozdítása és a legfeljebb 45 láb hosszúságú konténerek vagy cserelépítmények üres tömegének figyelembevétele mellett a két- vagy háromtengelyes félpótkocsit vontató háromtengelyes gépjárművek közúti közlekedésben való részvételét 44 tonna legnagyobb megengedett össztömegig kell engedélyezni. A legfeljebb 45 láb hosszúságú konténereket vagy csereszekrényeket szállító háromtengelyes félpótkocsit vontató kéttengelyes gépjárművek részvételét intermodális szállítási műveletekben 42 tonna legnagyobb megengedett össztömegig kell engedélyezni.
- (11) A 96/53/EK irányelv elfogadása óta jelentős mértékben megnőtt az autóbuszok utasainak és az utasok poggyászáinak átlagos tömege. Mindez, tekintettel az irányelv szerinti tömeghatárookra, a szállítható utasszám folyamatos csökkenését eredményezte. Emellett az őket szállító járművek tömegét a jelenlegi műszaki követelményeknek – például az Euro VI. normának – való megfeleléshez szükséges berendezések tovább növelték. Mivel az energiahatékonyság növelése érdekében a tömegközlekedés használatát kell ösztönözni az egyéni közlekedéssel

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2007/46/EK irányelve (2007. szeptember 5.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváahagyásáról (keretirányelv) (HL L 263., 2007.10.9., 1. o.).

⁽²⁾ 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.).

szemben, vissza kell állítani az autóbuszok korábbi utasszámát, figyelembe véve az utasok és poggyászuk megnövekedett tömegét is. Mindez a kéttengelyes autóbuszok megengedett tömegének oly módon történő megnövelésével valósítható meg, hogy ennek hatására ne károsodjon a közúti infrastruktúra a fokozottabb igénybevétel következtében.

- (12) A verseny bármilyen jellegű torzulásának megakadályozása és a közúti biztonság garantálása érdekében a tagállamoknak megfelelő módon fel kell lépniük a járművek túlterhelését tiltó előírások megsértésével szemben.
- (13) Annak biztosítása érdekében, hogy ne torzuljon a gazdasági szereplők közötti verseny és javuljon a jogsértések felderítése, a tagállamoknak 2021. május 27-ig konkrét intézkedéseket kell hozniuk azon forgalomban lévő járművek vagy jármű-kombinációk kiszűrése érdekében, amelyek tömege vélhetően meghaladja a vonatkozó tömeghatárokat és amelyeket emiatt ellenőrizni kell. Ezen járművek kiszűrése történhet az úttestbe beépített, az elhaladó jármű tömegének mérését lehetővé tévő mérőrendszerek vagy a járművek fedélzetére szerelt, a vonatkozó hatóságokkal távoli adatkommunikációt folytató érzékelők segítségével. Ezeket a fedélzeti adatokat a járművezető számára is hozzáférhetővé kell tenni. Minden tagállamnak minden évben megfelelő számú ellenőrzést kell végeznie a járművek tömegére vonatkozóan. Ezen ellenőrzések számának arányosnak kell lennie az érintett tagállamban évente ellenőrzött járművek teljes számával.
- (14) Az ezen irányelvnek való megfelelés biztosítása érdekében a tagállamoknak szabályokat kell megállapítaniuk az irányelv megsértése esetén kiszabandó szankciókra vonatkozóan, valamint biztosítaniuk kell e szabályok végrehajtását. A szankcióknak hatékonynak, megkülönböztetéstől mentesnek, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.
- (15) Annak érdekében, hogy a járművek és a jármű-kombinációk tömegének ellenőrzése nemzetközi szinten hatékonyabbá váljon és ezen ellenőrzések lefolytatása gördülékenyebb legyen, fontos, hogy az illetékes tagállami hatóságok információcserét folytassanak. Ezen információcsere céljából az 1071/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽¹⁾ alapján kijelölt kapcsolattartót kell igénybe venni.
- (16) Az Európai Parlamentet és a Tanácsot rendszeresen tájékoztatni kell a tagállamok illetékes hatóságai által elvégzett közúti ellenőrzésekről. A tagállamok által nyújtott tájékoztatás lehetővé teszi a Bizottság számára annak biztosítását, hogy a teherfuvarozók betartsák az ezen irányelv által megállapított szabályokat, valamint annak meghatározását, hogy szükség van-e további kényszerintézkedések megállapítására.
- (17) Ezen irányelv végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni. Ezeket a hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek⁽²⁾ megfelelően kell gyakorolni.
- (18) A Bizottság nem fogadhat el az aerodinamikai eszközök használatára vonatkozó operatív követelményekkel kapcsolatos végrehajtási jogi aktusokat, sem a járművek tömegének fedélzeti mérésére szolgáló berendezésekre vonatkozó részletes műszaki előírásokat, amennyiben az ezen irányelv szerint létrehozott bizottság nem nyilvánít véleményt a Bizottság által előterjesztett végrehajtási jogi aktus tervezetéről.
- (19) A Bizottságnak felhatalmazást kell kapnia arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el az alternatív üzemanyagok ezen irányelvben foglalt jegyzékének a technológiai fejlődést figyelembe vevő naprakészessé tételére vonatkozóan. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munka során, a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadása előtt megfelelő konzultációkat folytasson, többek között a tagállamok szakértőivel. A felhatalmazáson alapuló jogi aktus előkészítésekor és szövegezésekor a Bizottságnak gondoskodnia kell a vonatkozó dokumentumoknak az Európai Parlament és a Tanács részére történő egyidejű, időben történő és megfelelő továbbításáról.
- (20) Mivel ezen irányelv céljait a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban ezen irányelv terjedelme és hatása miatt e célok jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (21) A 96/53/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1071/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról és a 96/26/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 300., 2009.11.14., 51. o.).

⁽²⁾ 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.).

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 96/53/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk (1) bekezdésének a) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) II. mellékletében meghatározott, az M2 és M3 kategóriába sorolt gépjárművek és a 0. kategóriába sorolt pótkocsijaik, valamint az N2 és N3 kategóriába sorolt gépjárművek és a 03 és 04 kategóriába sorolt pótkocsijaik;

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 2007/46/EK irányelve (2007. szeptember 5.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról (»kereti-irányelv«) (HL L 263., 2007.10.9., 1. o.);

2. A 2. cikk a következőképpen módosul:

a) az első bekezdés a következő fogalommeghatározásokkal egészül ki.

— »alternatív üzemanyagok«: a közlekedés energiaellátásában a fosszilis üzemanyagokat legalább részben helyettesítő üzemanyagok vagy energiaforrások, amelyek potenciálisan hozzájárulnak a közlekedési ágazat decarbonizációjához és javítják annak környezeti teljesítményét, beleértve:

a) az elektromos járművek minden típusa által használt villamos energia;

b) hidrogén;

c) földgáz, beleértve a biometánt, gáznemű (sűrített földgáz – CNG) és cseppfolyósított (cseppfolyósított földgáz – LNG) formában;

d) cseppfolyósított propán-bután gáz (LPG);

e) a fedélzeten tárolt/fedélzeti forrásból származó mechanikus energia, ideértve a hulladék hőt is,

— »alternatív üzemanyaggal hajtott jármű«: teljes egészében vagy részben alternatív üzemanyaggal meghajtott olyan gépjármű, amely a 2007/46/EK irányelv kerete szerinti jóváhagyással rendelkezik;

— »intermodális szállítási műveletek«:

a) a 92/106/EGK tanácsi irányelv (*) 1. cikkében meghatározott, egy vagy több, legfeljebb 45 láb teljes hosszúságú konténer vagy cserefelépítmény szállítása céljából végzett kombinált szállítási műveletek, vagy

b) a vízi szállítást is magukban foglaló, egy vagy több, legfeljebb 45 láb teljes hosszúságú konténer vagy cserefelépítmény szállítása céljából végzett szállítási műveletek, feltéve, hogy a kezdeti vagy a végső közúti szakasz hossza legfeljebb 150 km az Unió területén. Az említett 150 km-es távolság túlléphető, amennyiben az a tervezett szolgáltatás szempontjából a legközelebb eső megfelelő közlekedési terminál eléréséhez szükséges, az alábbi járművek esetében:

i. az I. melléklet 2.2.2. pontjának a) vagy b) alpontjában foglalt rendelkezéseknek megfelelő jármű; vagy

ii. az I. melléklet 2.2.2. c) vagy d) pontjának megfelelő járművek, amennyiben a távolságot az érintett tagállam engedélyezi.

Az intermodális szállítási műveletek tekintetében a tervezett szolgáltatás szempontjából a legközelebb eső megfelelő közlekedési terminál attól eltérő tagállamban is lehet, mint amelyekben a rakományt be- vagy kirakodták;

— »megbízó«: az a természetes vagy jogi személy, aki a fuvarlevélen vagy egy azzal egyenértékű dokumentumon (például tranzit fuvarlevélen) megbízóként kerül megnevezésre és/vagy akinek a nevében vagy megbízásából a fuvartársasággal a fuvarszerződést megkötötték.

(*) A Tanács 92/106/EGK irányelve (1992. december 7.) a tagállamok közötti, bizonyos típusú vegyes áruszállításra vonatkozó közös szabályok megállapításáról (HL L 368., 1992.12.17., 38. o.);

b) a második bekezdésben a „70/156/EGK irányelv” hivatkozás helyébe a következő szöveg lép:

„2007/46/EK irányelv”.

3. A 4. cikk a következőképpen módosul:
 - a) a (4) bekezdés harmadik és negyedik albekezdését el kell hagyni;
 - b) a (6) bekezdést el kell hagyni.

4. Az 5. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„5. cikk

A 3. cikk alkalmazásában azok a csuklós járművek, amelyeket 1991. január 1. előtt helyeztek üzembe, és amelyek nem felelnek meg az I. melléklet 1.6. és 4.4. pontjában foglalt előírásoknak, akkor minősülnek ezeknek az előírásoknak megfelelőeknek, amennyiben teljes hosszuk nem nagyobb 15,50 m-nél.”.

5. A 8., 8a. és 9. cikket el kell hagyni.
6. A szöveg a következő cikkekkel egészül ki:

„8b. cikk

(1) Az energiahatékonyság javítása érdekében az aerodinamikai eszközökkel felszerelt, a (2) és a (3) bekezdésben megállapított követelményeknek és a 2007/46/EK irányelvnek megfelelő járművek vagy jármű-kombinációk túlléphetik az ezen irányelv I. mellékletének 1.1. pontjában meghatározott legnagyobb hosszúságokat abból a célból, 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. pontjában foglaltaknak, és a megengedett legnagyobb hosszúságok túllépése nem eredményezheti a szóban forgó járművek vagy jármű-kombinációk rakodási hosszának a növekedését.

(2) Az (1) bekezdésben említett azon aerodinamikai eszközök esetén, amelyek meghaladják az 500 mm-es hosszúságot, a forgalomba hozatalukat megelőzően el kell végezni a típusjóváahagyást a 2007/46/EK irányelv kerete szerinti típus-jóváahagyási szabályoknak megfelelően.

A Bizottság 2017. május 27-ig felméri, hogy szükséges-e elfogadni vagy módosítani az aerodinamikai eszközök típusjóváahagyására vonatkozóan az említett keretben foglalt műszaki követelményeket. A felmérés során a Bizottság figyelembe veszi azt, hogy garantálni kell a közúti közlekedés és az intermodális szállítási műveletek biztonságát, különösen pedig az alábbiakat:

- a) az eszközök biztonságos rögzítése, oly módon, hogy csökkenjen annak a veszélye, hogy azok egy idő után leválnak intermodális szállítási műveletek alatt is;
- b) más – különösen a veszélyeztetett helyzetben lévő – úthasználók biztonsága, többek között a következők révén: annak garantálásával, hogy az aerodinamikai eszközök felszerelésekor a körvonaljelzések láthatóan kerüljenek elhelyezésre, a közvetett látási követelmények kiigazításával, valamint annak biztosításával, hogy egy jármű vagy jármű-kombináció hátsó részével való ütközés esetén ne csökkenjen az aláfutás elleni védelem hatékonysága.

Ebből a célból a Bizottság – adott esetben – jogalkotási javaslatot nyújt be a 2007/46/EK irányelv kerete szerinti típus-jóváahagyási szabályok módosítására.

(3) Az (1) bekezdésben említett aerodinamikai eszközöknek meg kell felelniük az alábbi operatív feltételeknek:

- a) olyan körülmények esetén, amikor veszélyeztethetik más úthasználók vagy a járművezető biztonságát, a járművezető behajtja, behúzza vagy eltávolítja az eszközöket;
- b) a településeken belüli és a települések közötti közúti infrastruktúrán való használatuk tekintettel van az olyan területek sajátosságaira, ahol a megengedett legnagyobb sebesség legfeljebb 50 km/h, és ahol magasabb a közlekedés veszélyeztetett résztvevői jelenlétének valószínűsége; valamint
- c) az ilyen eszközök használatának kompatibilisnek kell lennie az intermodális szállítási műveletekkel. Az ilyen eszközök behúzott/behajtott állapotban sem haladhatják meg az engedélyezett legnagyobb hosszúságot 20 cm-nél nagyobb mértékben.

(4) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok elfogadásával részletes rendelkezéseket állapít meg annak érdekében, hogy biztosítsa a (3) bekezdés végrehajtásának egységes feltételeit. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 10i. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

(5) Az (1) bekezdést a (2) bekezdésben említett jogi aktusokat érintő módosítások átültetésének vagy alkalmazásának napjától kezdődően és – adott esetben – a (4) bekezdésben említett végrehajtási jogi aktusok elfogadását követően kell alkalmazni.

9a. cikk

(1) Az energiahatékonyság – különösen a vezetőfülkék aerodinamikai teljesítményét illető – javítása és a közúti közlekedés biztonságának növelése céljából túl lehet lépni az ezen irányelv I. mellékletének 1.1. pontjában meghatározott legnagyobb hosszúságokat azon járművek és jármű-kombinációk esetében, amelyek megfelelnek a (2) bekezdésben meghatározott követelményeknek és a 2007/46/EK irányelvnek, amennyiben vezetőfülkéjük jobb aerodinamikai, energiahatékonysági és biztonsági teljesítményt biztosít. 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 hasznos teherbírásának a növekedését.

(2) Az (1) bekezdésben említett járművek forgalomba hozatalát megelőzően el kell végezni azok jóváhagyását a 2007/46/EK kerete szerinti típus-jóváhagyási szabályoknak megfelelően. 2017. május 27-ig a Bizottság felméri, hogy az említett keretnek megfelelően szükséges-e az ilyen vezetőfülkével rendelkező járművek típusjóváhagyására vonatkozó műszaki követelményeket megállapítani. A felmérés során a Bizottság figyelembe veszi a következőket:

- a) a járművek vagy jármű-kombinációk aerodinamikai teljesítményének javulása;
- b) a veszélyeztetett úthasználók és a gépjárművezetők általi láthatóságuk javítása, különösen a gépjárművek holtterének csökkentésével;
- c) az ütközés esetén más úthasználóknak okozott károk vagy sérülések csökkentése;
- d) a járművezetők biztonsága és kényelme.

Ebből a célból a Bizottság – adott esetben – jogalkotási javaslatot nyújt be a 2007/46/EK irányelv kerete szerinti típus-jóváhagyási szabályok módosítására.

(3) Az (1) bekezdést esettől függően három évvel a (2) bekezdésben említett jogi aktusokat érintő módosítások átültetésének vagy alkalmazásának napjától kezdődően kell alkalmazni.”

7. A 10a. cikket el kell hagyni.

8. A szöveg a következő cikkekkel egészül ki:

„10b. cikk

Az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek legnagyobb megengedett tömegét az I. melléklet 2.3.1., 2.3.2. és 2.4. pontja tartalmazza.

Az alternatív üzemanyaggal hajtott járműveknek emellett teljesíteniük kell az I. melléklet 3. pontjában a legnagyobb megengedett tengelyterhelés vonatkozásában meghatározott tömeghatárokat.

Az 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 alkalmazása céljából naprakészé 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.

10c. cikk

Az I. melléklet 1.1. pontjában – adott esetben figyelemmel a 9. cikk (1) bekezdésére – megállapított legnagyobb hosszúságok és a melléklet 1.6. pontjában megállapított legnagyobb megengedett távolság legfeljebb 15 cm-rel léphető túl azon járművek és 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.

10d. cikk

(1) 2021. május 27-ig a tagállamok konkrét intézkedéseket tesznek a közlekedésben részt vevő azon járművek és jármű-kombinációk azonosítása érdekében, amelyek valószínűsíthetően túllépték a legnagyobb megengedett tömeget, és amelyeket ezért az illetékes hatóságoknak az ezen irányelv követelményeinek való megfelelés biztosítása érdekében ellenőrizniük kell. Az említett intézkedéseket az úttestbe beépített automatikus rendszerek vagy a (4) bekezdésnek megfelelően a járművek fedélzetén elhelyezett tömegmérő berendezések segítségével lehet végrehajtani.

A tagállamok nem követelhetik meg a járművek tömegének fedélzeti mérésére szolgáló berendezések felszerelését olyan járművekben vagy jármű-kombinációkban, 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 az automatikus rendszerek használata kizárólag azonosítási célokat szolgál.

(2) Minden tagállam megfelelő – a területén évente ellenőrzött járművek teljes számával arányos – számú ellenőrzést végez minden naptári évben a közlekedésben részt vevő járművek vagy jármű-kombinációk tömegére vonatkozóan.

(3) A tagállamok a 1071/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽¹⁾* 18. cikkével összhangban biztosítják, hogy az illetékes hatóságok kicseréljék egymással az e cikkben említett jogsértésekre és szankciókra vonatkozó információkat.

(4) Az (1) bekezdésben említett fedélzeti tömegmérő berendezéseknek pontosnak, megbízhatónak, illetve valamennyi járműtípussal teljes mértékben interoperábilisnak és kompatibilisnek kell lennie.

(5) A Bizottság 2016. május 27-ig végrehajtási jogi aktusok elfogadásával részletes rendelkezéseket állapít meg annak érdekében, hogy biztosítsa a (4) bekezdésben említett interoperabilitási és kompatibilitási szabályok végrehajtásának egységes feltételeit.

Az interoperabilitás biztosítása érdekében a részletes rendelkezéseknek lehetővé kell tenniük azt, hogy a tömegre vonatkozó adatokat a mozgó járműből bármely időpontban továbbítani lehessen az illetékes hatóságok és a járművezető részére. Az adatkommunikációt a CEN által a speciális célú, rövid hatótávolságú adatátvitel területén közzétett EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 és EN ISO 14906 szabványoknak megfelelő interfészekon keresztül kell lebonyolítani. Az adatkommunikációnak ezen felül biztosítania kell, hogy a tagállamok illetékes hatóságai azonos módon továbbíthassanak és cserélhessenek információkat a tagállamok bármelyikében nyilvántartásba vett és a járművek tömegének fedélzeti mérésére szolgáló berendezést használó járművekkel és jármű-kombinációkkal.

A valamennyi járműtípussal való kompatibilitás biztosítása érdekében a gépjárművek fedélzeti rendszerének lehetővé kell tennie bármilyen típusú, általa vontatott pótkocsiról vagy félpótkocsiról érkező adat fogadását és feldolgozását.

Az említett végrehajtási jogi aktusokat a 10i. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

10e. cikk

A tagállamok szabályokat állapítanak meg az ezen irányelv megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozóan, és minden szükséges intézkedést megtesznek azok végrehajtása érdekében. E szankcióknak hatékonynak, megkülönböztetéstől mentesnek, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük. A tagállamok ezekről a szabályokról értesítik a Bizottságot.

10f. cikk

(1) A konténerek és a cserefelépítmény szállítása tekintetében a tagállamok szabályokat állapítanak meg, amelyek előírják, hogy:

- a megbízó adjon át a konténerek vagy cserefelépítmény szállításával általa megbízott teherfuvarozó részére egy nyilatkozatot, amely tartalmazza a szállított konténer vagy cserefelépítmény tömegét, valamint
- a teherfuvarozó biztosítson hozzáférést a megbízótól származó minden releváns okmányhoz.

(2) A tagállamok szabályokat állapítanak meg adott esetben mind a megbízó, mind a teherfuvarozó felelősségére vonatkozóan, olyan esetek tekintetében, amikor az (1) bekezdésben említett információk hiányoznak vagy nem helytállóak, és a jármű vagy jármű-kombináció túlterhelt.

10 g. cikk

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:

- az előző két naptári évben elvégzett ellenőrzések száma, valamint
- azon túlterhelt járművek vagy jármű-kombinációk száma, amelyeket azonosítottak.

Ezen információk részét képezhetik az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽²⁾* 17. cikke értelmében benyújtott információknak.

A Bizottság elemzi az e cikknek megfelelően birtokába került információkat és azt belefoglalja az 561/2006/EK rendelet alapján az Európai Parlament és a Tanács részére megküldendő jelentésbe.

10h. cikk

(1) A Bizottság az e cikkben meghatározott feltételek mellett felhatalmazást kap felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására.

(2) A Bizottságnak a 10b. cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása öt éves időtartamra szól 2015. május 26-tól kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az öt éves időtartam vége előtt jelentést készít a felhatalmazásról. Amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal az egyes időtartamok vége előtt, akkor a felhatalmazás hallgatolagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra.

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

(4) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti az Európai Parlamentet és a Tanácsot e jogi aktus elfogadásáról.

(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 ezen időtartam két hónappal meghosszabbodik.

10i. cikk

(1) A Bizottságot a 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽³⁾* 42. cikkében említett közúti szállítási bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽⁴⁾* értelmében vett bizottságnak.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

(3) Ha a bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadhatja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

10j. cikk

2020. május 8-ig a Bizottság szükség esetén jelentést küld az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az ezen irányelvhez a 2015/719 európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽⁵⁾* által fűzött módosítások végrehajtásáról, figyelembe véve bizonyos piaci szegmensek sajátos jellemzőit. A jelentés alapján a Bizottság szükség esetén jogalkotási javaslatot terjeszt elő, megfelelő hatásvizsgálattal együtt. A jelentést az esetleges jogalkotási javaslat benyújtása előtt legkésőbb hat hónappal közzé kell tenni.

⁽¹⁾* Az Európai Parlament és a Tanács 1071/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról és a 96/26/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 300., 2009.11.14., 51. o.).

⁽²⁾* Az Európai Parlament és a Tanács 561/2006/EK rendelete (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.4.11., 1. o.).

⁽³⁾* Az Európai Parlament és a Tanács 165/2014/EU rendelete (2014. február 4.) a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről és a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról (HL L 60., 2014.2.28., 1. o.).

⁽⁴⁾* 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.).

⁽⁵⁾* Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/719 irányelve (2015. április 29.) 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 (HL L 115., 2015.5.6., 1. o.).

(9) Az I. melléklet a következőképpen módosul:

a) az 1.2. pont a) alpontja helyébe a következő szöveg lép:

„a) ab) alpontban említett járművek kivételével az összes jármű: 2,55 m”;

b) az 1.2. pont b) alpontja helyébe a következő szöveg lép:

„b) fokozott hőszigetelésű járművek felépítménye vagy járművek által szállított, fokozott hőszigetelésű konténerek vagy cserefelépítmények: 2,60 m”;

c) a 2.2.2. pont c) alpontjának helyébe a következő szöveg lép:

„c) intermodális szállítási műveletek keretében egy vagy több konténert vagy cserefelépítményt szállító kéttengelyes gépjármű háromtengelyes félpótkocsival, legfeljebb 45 láb legnagyobb teljes hosszúságig: 42 t”;

d) a 2.2.2. pont a következő alponttal egészül ki:

„d) intermodális szállítási művelet keretében egy vagy több konténert vagy cserefelépítményt szállító háromtengelyes gépjármű két- vagy háromtengelyes félpótkocsival, legfeljebb 45 láb legnagyobb teljes hosszúságig: 44 t”;

e) a 2.3.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.3.1. Kéttengelyes gépjárművek, az autóbuszok kivételével: 18 t

Alternatív üzemanyaggal hajtott, kéttengelyes gépjárművek, az autóbuszok kivételével: a 18 tonna megengedett legnagyobb össztömeg az alternatív üzemanyag-technológia esetében szükséges többlettömegmel, de legfeljebb egy tonnával megnövelésre kerül

Kéttengelyes autóbuszok: 19,5 t”;

f) a 2.3.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.3.2. Háromtengelyes gépjárművek: 25 vagy 26 tonna, amennyiben a hajtott tengelyt ikerabroncsozással és légrugós felfüggesztéssel vagy az Unióban ezzel egyenértékűként elismert, a II. mellékletben meghatározott felfüggesztéssel szerelték, vagy ha a hajtott tengelyek mindegyikét ikerabroncsozással rögzítették és a legnagyobb tengelyterhelés tengelyenként nem haladja meg a 9,5 tonnát

Alternatív üzemanyaggal hajtott háromtengelyes gépjárművek: a 25 tonna vagy 26 tonna megengedett legnagyobb össztömeg, amennyiben a hajtott tengelyt ikerabroncsozással és légrugós felfüggesztéssel vagy az Unióban ezzel egyenértékűként elismert, a II. mellékletben meghatározott felfüggesztéssel szerelték, vagy ha a hajtott tengelyek mindegyikét ikerabroncsozással szerelték és a legnagyobb tengelyterhelés tengelyenként nem haladja meg a 9,5 tonnát, az alternatív üzemanyag-technológia esetében szükséges többlettömegmel, de legfeljebb egy tonnával megnövelésre kerül”;

g) a 2.4. pont helyébe az alábbi szöveg lép:

„2.4. Háromtengelyes csuklós autóbuszok: 28 t

Alternatív üzemanyaggal hajtott háromtengelyes csuklós autóbuszok: a 28 tonna megengedett legnagyobb össztömeg az alternatív üzemanyag-technológia esetében szükséges többlettömegmel, de legfeljebb egy tonnával megnövelésre kerül”.

2. cikk

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb 2017. május 7-ig megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Amikor a tagállamok ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell ezen irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azon a főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

3. cikk

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

4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Strasbourgban, 2015. április 29-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök
M. SCHULZ

a Tanács részéről
az elnök
Z. KALNIŃA-LUKAŠEVICA
