

Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű, az intézmények semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért

► **B**

**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 összömegének megállapításáról**

(HL L 235., 1996.9.17., 59. o.)

Módosította:

Hivatalos Lap

		Szám	Oldal	Dátum
► <b><u>M1</u></b>	Az Európai Parlament és a Tanács 2002/7/EK irányelve (2002. február 18.)	L 67	47	2002.3.9.
► <b><u>M2</u></b>	Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/719 irányelve (2015. április 29.)	L 115	1	2015.5.6.



**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 össz tömegének megállapításáról**

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 75. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára <sup>(1)</sup>,

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére <sup>(2)</sup>,

a Szerződés 189c. cikkében szabályozott eljárásnak megfelelően <sup>(3)</sup>,

- (1) mivel a bizonyos közúti járművek tömegével, méreteivel és meghatározott más műszaki jellemzőivel kapcsolatos, 1984. december 19-i 85/3/EGK tanácsi irányelvvel <sup>(4)</sup> a közös közlekedéspolitikában közös szabványokat határoztak meg, hogy ezeket a járműveket a tagállamok közötti közlekedésben jobban lehessen alkalmazni;
- (2) mivel a 85/3/EGK irányelvet számos alkalommal jelentős mértékben módosították; mivel újabb módosítása alkalmával az érthetőség és az ésszerűség érdekében egységes szövegbe szükséges újrafogalmazni az 1986. július 24-i 86/364/EGK tanácsi irányelvvel, amely a járműveknek a 85/3/EGK irányelvnek <sup>(5)</sup> való megfelelése igazolásáról szól;
- (3) mivel a tagállamok közúti haszongépjárművek tömegére és méreteire vonatkozó előírásai közötti különbségek kedvezőtlen hatással lehetnek a versenyfeltételekre, és megnehezíthetik a tagállamok közötti forgalmat;
- (4) mivel a szubszidiaritás elve alapján közösségi szinten kell tenni az ilyen akadályok elhárítása érdekében;
- (5) mivel az előzőekben említett előírások megfelelnek e közúti haszongépjárművek ésszerű és gazdaságos alkalmazásának és az infrastruktúra fenntartása, a közlekedésbiztonság és a környezetvédelem, valamint az élet követelményeinek is;

<sup>(1)</sup> HL C 38., 1994.2.8., 3. o. és HL C 247., 1995.9.23., 1. o.

<sup>(2)</sup> HL C 295., 1994.10.22., 72. o.

<sup>(3)</sup> Az Európai Parlament 1994. november 15-i véleménye (HL C 341., 1994.12.5., 39. o.), a Tanács 1995. december 8-i közös álláspontja (HL C 356., 1995.12.30., 13. o.) és az Európai Parlament 1996. március 14-i határozata (HL C 96., 1996.4.4., 233. o.).

<sup>(4)</sup> HL L 2., 1985.1.3., 14. o., amelyet legutóbb a 92/7/EGK irányelv (HL L 57., 1992.3.2., 29. o.) módosított.

<sup>(5)</sup> HL L 221., 1986.8.7., 48. o.

**▼B**

- (6) mivel az áruszállító gépjárművek méreteire vonatkozó közös előírások hosszú távon változatlanul érvényesek lehetnek;
- (7) mivel az egyik tagállamban engedélyezett vagy üzembe helyezett haszongépjárművekre további műszaki feltételeket lehet alkalmazni a tömeggel és méretekkal kapcsolatban; mivel ezek a feltételek nem képezhetnek akadályokat a tagállamok közötti haszongépjármű-forgalommal szemben;
- (8) mivel a 89/338/EGK irányelv<sup>(1)</sup> által módosított 85/3/EGK irányelv 2. cikke szerinti „vastag falú, hőszigetelt jármű” meghatározást annyiban kellene bővíteni, hogy a tagállamok területükön azoknak a hőszigetelt járműveknek a forgalmát engedélyezhetik, amelyek az e cikkben megállapított feltételeknek a hőszigetelés tekintetében nem felelnek meg;
- (9) mivel az „oszthatatlan rakomány” meghatározást tisztázni kell, hogy biztosítsák az irányelv egységes alkalmazását az olyan járművek vagy jármű-kombinációk engedélyezésének vonatkozásában, amelyek ilyen rakományokat szállítanak;
- (10) mivel a tonnát alkalmazzák és értelmezik a jármű tömegének mértékegységeként, ezt az egységet alkalmazzák ebben az irányelvben is, bár a tömeg formális egysége a newton;
- (11) mivel a belső piac megvalósulásának keretében az irányelv hatályát a nemzeti forgalomra is ki kellene terjeszteni, amennyiben olyan jellemzőket érint, amelyek a versenyfeltételeket a közlekedés területén jelentősen érintik, különösen az áruszállításra szolgáló járművek és jármű-kombinációk legnagyobb megengedett hosszát és szélességét;
- (12) mivel a járművek egyéb jellemzőit illetően a tagállamok területükön csak olyan járművekre írhatnak elő más értékeket, mint amelyeket ezen irányelvben állapítanak meg, amelyek a nemzeti forgalomban használatosak;
- (13) mivel a gépjárműszerelvények legnagyobb hossza a kitolható kapcsolószerkezetekkel a gyakorlatban 18,75 m-es legnagyobb értéket ér el; mivel a rögzített kapcsolószerkezetekkel rendelkező közúti járműszerelvényekre ugyanezen legnagyobb hosszúságot kell engedélyezni;
- (14) mivel a 2,50 m legnagyobb megengedett szélességnél az áruszállító gépjárműveknél nem marad elegendő belső tér a raklapokkal való hatékony megrakáshoz, amely a tagállamok jogalkotásában a hazai forgalomra különböző tűréshatárok alkalmazásához vezetett; mivel ezért a jelenlegi helyzethez való általános igazodás szükséges, hogy világos műszaki követelményeket teremtsenek, ahol a közlekedésbiztonsággal összefüggő szempontoknak ezeket a jellemzőket figyelembe kell venniük;

<sup>(1)</sup> HL L 142., 1989.5.25., 3. o.

**▼B**

- (15) mivel ha az áruszállító gépjárművek legnagyobb megengedett szélességét 2,55 m-re emelik, akkor ennek az előírásnak az alkalmazását az autóbuszokra is ki kellene terjeszteni; mivel ezekre a járművekre azonban egy átmeneti idő biztosítása ajánlatos, hogy az érintett gyártók gyártóberendezéseiket át tudják állítani;
- (16) mivel a járművek engedélyezésénél és alkalmazásánál a túlzott útsérülések megelőzésére és irányíthatóságának biztosítására a pneumatikus vagy egyenértékű felfüggesztéseknek a mechanikus felfüggesztéssel szemben előnyt kell adni; mivel a megengedett legnagyobb tengelyterhelések túllépését meg kell előzni, és a járműveknek képeseknek kell lenniük 360°-os fordulatra az útkövetésre vonatkozó bizonyos határértékeken belül;
- (17) mivel a tagállamoknak rendelkezniük kell azzal a lehetőséggel, hogy területükön a nemzeti áruforgalomban olyan járműveket és jármű-kombinációkat engedélyezzenek, amelyek méretei az ezen irányelvben megállapított méretektől eltérnek, amennyiben az irányelv szerint az ezekkel a járművekkel végzett szállítás nem érinti jelentős mértékben a nemzetközi versenyt a közlekedési szektorban, például ha a szállítást speciális járművekkel vagy moduláris koncepció szerint végzik;
- (18) mivel a moduláris koncepció szerinti műveletekre átmeneti időszakot kellene előírni, hogy az érintett tagállamok közötti infrastruktúrájukat ehhez hozzá tudják igazítani;
- (19) mivel egy kísérleti időszak alatt, amely lehetővé teszi, hogy hasznot nyerjenek a műszaki haladásból, a helyi szállítások végzése olyan járművekkel és jármű-kombinációkkal lenne lehetséges, amelyek gyártása olyan új technológiákra vagy koncepciókra támaszkodik, amelyek az ezen irányelvben megállapított előírásoktól eltérnek;
- (20) mivel azokat a járműveket, amelyeket az irányelv alkalmazása előtt helyeztek üzembe, és az egyes különböző nemzeti előírások vagy mérési módszerek alapján az ebben az irányelvben megállapított méretjellemzőknek nem felelnek meg, egy átmeneti időszakban továbbra is az engedélyező tagállamon belül kellene szállítási szolgáltatásra rendelkezésre bocsátani;
- (21) mivel a típus-jóváhagyási irányelvek elfogadásánál az öt- vagy hattengelyes jármű-kombinációk esetében előrelépés történt; mivel ezért a 85/3/EGK irányelv II. mellékletében meghatározott más jellemzőkre, mint a tömeg és a méretek, érvényes előírások betartására vonatkozó előírásokat törölni kell;
- (22) mivel az ilyen változás továbbá azért is szükséges, hogy elkerüljenek olyan szabályozásokat, amelyek a közúti közlekedés nemzetközi megállapodásaival ellentétben állnak;
- (23) mivel a járműveknek az irányelv előírásaival való megfelelésének könnyebb ellenőrzéséhez biztosítani kell, hogy a járművekhez erről a megfelelésről egy igazolást mellékeljenek;

**▼B**

- (24) mivel a tagállamok kötelezettségeit az ezzel az irányelvvel felváltott irányelvek nemzeti jogba történő átvételének határidejére vonatkozóan és ezek alkalmazását illetően az irányelv nem érinti,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

*1. cikk*

- (1) Ez az irányelv az alábbiakra vonatkozik:

**▼M2**

- a) 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv <sup>(1)</sup> 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;

**▼B**

- b) az a) pont alatt jelzett tömegre és bizonyos más műszaki jellemzőkre és az irányelv I. mellékletének (2) bekezdésében külön megemlített járművekre.

(2) Minden, az I. mellékletben a tömegre megadott érték közlekedési előírásként érvényes, és ezért a rakodási feltételeket érinti, és nem a gyártási előírásokat, amelyeket egy későbbi irányelvben fognak meghatározni.

**▼M1**

- (3) Ez az irányelv nem alkalmazható a több részből álló csuklós autóbuszokra.

**▼B**

*2. cikk*

Az irányelv alkalmazásában:

- „gépjármű”: minden motorral meghajtott jármű, amely saját erőből közlekedik az utakon,
- „pótkocsi”: a félpótkocsik kivételével gépjárművel való összekapcsolásra tervezett jármű, amelyeket konstrukciójuk és felszerelésük alapján az áruszállításban alkalmaznak,
- „félpótkocsi”: minden olyan jármű, amely arra szolgál, hogy egy gépjárműhöz úgy csatlakoztassák, hogy részben erre fekdjön fel, és hogy saját és rakománya tömegének jelentős részét ez hordja, és konstrukciója és felszerelése alapján az áruforgalomban alkalmazzák,
- „jármű-kombináció”:
  - közúti járműszerelvény, amely egy gépjárműből és egy pótkocsiból áll, vagy
  - nyerges szerelvény, amely egy gépjárműből és egy félpótkocsiból áll,

<sup>(1)</sup> 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 („keretirányelv”) (HL L 263., 2007.10.9., 1. o.).

**▼B**

- „fokozott hőszigetelésű jármű”: minden olyan jármű, amelynek rögzített vagy levehető felépítménye különösen az ellenőrzött hőmérsékleten történő áruszállításra kialakított, és amelynek belső falai a hőszigeteléssel együtt legalább 45 mm vastagok,
- „autóbusz”: az a több mint kilenc ülésel rendelkező gépjármű, beleértve a gépjárművezető ülését is, amely konstrukciója és felszerelése alapján arra szolgál, hogy személyeket és csomagjaikat szállítsa. Egy vagy két utasszintje lehet, és poggyász szállítására szolgáló pótkocsit vontathat,
- „csuklós autóbusz”: olyan autóbusz, amely két merev járműtestből áll, amelyeket egy csuklós rész kapcsol össze egymással. Ennél a járműtípusnál a két utastér között kapcsolat van mindkét merev járműtestben. A csuklós csatlakoztatás következtében az utasok a merev járműtestek között szabadon közlekedhetnek. A két járműtest összekapcsolása és szétválasztása egymástól csak műhelyben lehetséges,
- „legnagyobb megengedett méretek”: az I. mellékletben előírányzott legnagyobb méretek egy jármű használatánál,
- „legnagyobb megengedett össztömeg”: a legnagyobb tömeg egy, a nemzetközi forgalomban alkalmazott megrakott járműnél,
- „legnagyobb megengedett tengelyterhelés”: egy terhelt tengelyre vagy tengelycsoportra jutó legnagyobb tömeg a nemzetközi forgalomban,
- „oszthatatlan rakomány”: az a rakomány, amely a közúti szállítás céljára aránytalanul nagy költségek vagy kárröckázat nélkül nem osztható két vagy több egyedi rakományra, és amely méretei vagy tömege alapján nem szállítható olyan gépjárművön, pótkocsin, közúti járműszerelvényen vagy nyerges járművön, amely minden tekintetben megfelel az irányelv előírásainak,
- „tonna”: a felrakott tömeg egy tonnasúlya, azaz 9,8 kilonewtonnak (kN) felel meg,

**▼M2**

- „alternatív üzemanyagok”: a közlekedés energiaellátásában a fosszilis üzemanyagokat legalább részben helyettesítő üzemanyagok vagy energiaforrások, amelyek potenciálisan hozzájárulnak a közlekedési ágazat dekarbonizációjához 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 hulladékhőt is,

**▼ M2**

- „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<sup>(1)</sup> 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 fuvarársasággal a fuvarszerződést megkötötték.

**▼ B**

Az I. mellékletben felsorolt valamennyi legnagyobb megengedett méretet a ► **M2** 2007/46/EK irányelv ◀ I. mellékletének megfelelően kell mérni, ahol a tűréshatárok felfelé nem megengedettek.

*3. cikk*

(1) A tagállamok területükön nem utasíthatják el vagy tilthatják meg a használatát:

- a nemzetközi forgalomban az olyan járműveknek, amelyeket bármely másik tagállamban engedélyeztek vagy helyeztek üzembe, a tömeget és méreteket érintő okokból,

**▼ M1**

- a nemzeti forgalomban a más tagállamokban bejegyzett vagy forgalomba helyezett járművek a méreteikkel kapcsolatos okokból,

**▼ B**

ha ezek a járművek az I. mellékletben megállapított határértékekkel összhangban vannak.

<sup>(1)</sup> 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**

Ez érvényes akkor is, ha:

- a) a vonatkozó járművek bizonyos, az I. mellékletben fel nem sorolt tömeg- és méretjellemzők tekintetében nem felelnek meg a tagállam követelményeinek;
- b) a tagállam illetékes hatósága, amelyben a járművet engedélyezték, illetve üzembe helyezték, olyan határértékeket engedélyezett, amelyeket a 4. cikk (1) bekezdése nem említ, és az I. mellékletben megállapított határértékeket túllépik.

(2) Az (1) bekezdés a) pontja azonban nem érinti a tagállamoknak azt a jogát, hogy a közösségi jogi előírások megfelelő figyelembevételével, a területükön engedélyezett vagy üzembe helyezett járművek az I. mellékletben fel nem sorolt olyan tömeg- és méretjellemzőkkel bírnak, amelyek megfelelnek a tagállamon belüli követelményeknek.

(3) A fokozott hőszigetelésű járműveknél a tagállamok megkövetelhetik, hogy ATP-engedéllyel rendelkezzenek vagy ATP-engedélytáblával lássák őket el a gyorsan romlandó élelmiszerek nemzetközi szállításáról és az ilyen szállításokhoz szükséges különleges szállítóeszközökről szóló, az 1970. szeptember 1-jei megállapodásnak megfelelően.

*4. cikk*

**▼M1**

(1) A tagállamok területükön nem engedélyezik a következő járművek forgalmát:

- a) az I. melléklet 1.1., 1.2., 1.4., 1.5., 1.6., 1.7., 1.8., 4.2., és 4.4. pontjában megállapított sajátosságoknak meg nem felelő, nemzeti áruszállításra szolgáló járművek vagy járműkombinációk;
- b) az I. melléklet 1.1., 1.2., 1.4a., 1.5. és 1.5a. pontjában megállapított sajátosságoknak meg nem felelő, nemzeti személyszállító járművek rendes forgalmát.

(2) A tagállamok területükön mindazonáltal engedélyezhetik a következő járművek forgalmát:

- a) az I. melléklet 1.3, 2., 3., 4.1 és 4.3 pontjában megállapított sajátosságoknak meg nem felelő, nemzeti áruszállító járművek vagy járműkombinációk;
- b) az I. melléklet 1.3, 2., 3., 4.1 és 4.3 pontjában megállapított sajátosságoknak meg nem felelő, nemzeti személyszállító járművek.

**▼B**

(3) Azok a járművek vagy jármű-kombinációk, amelyek a legnagyobb méreteket túllépik, csak különleges engedéllyel engedhetők a forgalomba, amely engedélyeket az illetékes hatóságok diszkrimináció nélkül állítanak ki vagy eseti alapon e hatóságokkal történő megállapodásnak megfelelő diszkriminációmentes rendelkezéseknek megfelelően, amennyiben ezek a járművek vagy jármű-kombinációk oszthatatlan rakományokat szállítanak, vagy ezek szállítására szolgálnak.



**▼ B**

(4) A tagállamok területükön engedélyezhetik az I. melléklet 1.1., 1.2., 1.4-1.8., 4.2. és 4.4. pontjában megadott értékektől eltérő méretekkel rendelkező ►**M1** szállításra használt járművek vagy járműkombinációk ◀ részvételét olyan nemzeti közlekedési tevékenységekben, amelyek a nemzetközi versenyt a közlekedés területén nem érintik jelentős mértékben.

Abból indulnak ki, hogy a közlekedési tevékenységek a nemzetközi versenyhez a közlekedés területén jelentősen hozzájárulnak, ha az a) és b) pontban meghatározott feltételek legalább egyike teljesül:

- a) a közlekedési tevékenységeket egy tagállam területén speciális járművekkel vagy jármű-kombinációkkal olyan körülmények között végzik, amelyek között más tagállamok járművei általában nem tevékenykednek, mint pl. a fakitermelésben és az erdőgazdaságban végzett tevékenységek;
- b) az a tagállam, amely területén engedélyezi a szállítást olyan járművekkel vagy jármű-kombinációkkal, amelyek az I. mellékletben megállapított méretekkel eltérnek, engedélyezi olyan gépjárművek, pótkocsik és félpótkocsik alkalmazását is, amelyek az I. mellékletben felsorolt legnagyobb méreteknek megfelelnek olyan kombinációkban, amelyek legalább az e tagállamban megengedett rakodási hosszakat elérik, hogy minden vállalat számára azonos versenyfeltételeket biztosítson (moduláris koncepció).

**▼ M2**

\_\_\_\_\_

**▼ B**

(5) A tagállamok engedélyezhetik meghatározott helyi közlekedési tevékenység végzését egy kísérleti időszak alatt olyan járművek vagy jármű-kombinációk vonatkozásában, amelyek új technológiákon vagy koncepciókon nyugszanak, és amelyek nem tudják teljesíteni az irányelv egy vagy több követelményét. A tagállamok erről értesítik a Bizottságot.

**▼ M2**

\_\_\_\_\_

**▼ M1**

(7) A tagállamok 2020. december 31-ig engedélyezhetik az ennek az irányelvnek a végrehajtását megelőzően bejegyzett vagy forgalomba helyezett, az I. melléklet 1.1., 1.2., 1.5. és 1.5a. pontjában megállapított mérethatárokat meghaladó autóbuszok területükön történő forgalmát.

**▼ M2**

## 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 megfelelőnek, amennyiben teljes hosszuk nem nagyobb 15,50 m-nél.

**▼ B**

## 6. cikk

(1) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy az 1. cikkben említett járművek, amelyek ezzel az irányelvvel összhangban állnak, az a), b) és c) pontban említett igazolásokkal rendelkezzenek:

**▼B**

- a) a következő két tábla egy kombinációjával:
- a „gyártó táblájával”, amelyet a 76/114/EGK irányelv <sup>(1)</sup> szerint állítanak ki és helyeznek el,
  - a III. mellékletnek megfelelő méretábrával, amelyet a 76/114/EGK irányelv szerint állítanak ki és helyeznek el;
- b) egyetlen, a 76/114/EGK irányelv szerint kiállított és elhelyezett táblával, amely az a) pontban említett két táblát tartalmazza;
- c) egységes dokumentummal, amelyet annak a tagállamnak az illetékes hatósága állít ki, amelyben a járművet engedélyezték vagy forgalomba helyezték. Ennek a dokumentumnak ugyanazokat a rovatmegnevezéseket és adatokat kell tartalmaznia, mint az a) pontban említett táblának. Ezt az ellenőrzés számára könnyen hozzáférhető és jól védett helyen kell tartani.

(2) Ha a jármű jellemzői többé nem felelnek meg a megfelelőségi tanúsítványon megadottaknak, akkor az a tagállam, amelyben a járművet engedélyezték, megteszi a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a megfelelőségi tanúsítványt megváltoztassák.

(3) Az (1) bekezdésben említett táblát és dokumentumokat a tagállamok a járművek irányelv szerinti megfelelőségének tanúsításaként ismerik el.

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

— véletlenszerű ellenőrzések a tömegre vonatkozó közös előírások tekintetében,

— ellenőrzések a méretekre vonatkozó közös előírások tekintetében az irányelv megsértésének gyanúja esetén.

(5) A tömegre vonatkozó megfelelőségi tanúsítvány középső oszlopában adott esetben a kérdéses járműre érvényes közösségi értékeket sorolják fel a tömegre. Az I. melléklet 2.2.2. c) pontjában említett járműre a jármű-kombináció legnagyobb megengedett tömege alatt zárójelben a „44 tonna” bejegyzést fűzik hozzá.

(6) Minden tagállam dönthet úgy minden olyan jármű esetében, amelyet területén engedélyeztek vagy helyeztek üzembe, hogy a nemzeti jogszabályok alapján megengedett legnagyobb tömeget a megfelelőségi tanúsítvány bal oldali oszlopában és a műszakilag megengedett tömeget a jobb oldali oszlopában adja meg.

**▼M1***7. cikk*

Ez az irányelv nem zárja ki a tagállamokban hatályos, a közúti közlekedésre vonatkozó, a járművek tömegének illetve méreteinek egyes utakon vagy közúti műtárgyakon történő korlátozását, függetlenül attól, hogy ezeket a járműveket mely tagállamban jegyezték be vagy helyezték forgalomba.

<sup>(1)</sup> HL L 24., 1976.1.30., 1. o. A legutóbb a 78/507/EGK bizottsági irányelvvel (HL L 155., 1978.6.13., 31. o.) módosított irányelv.

▼ M1

Ide tartozik az olyan meghatározott területeken vagy utakon használható járművek megengedett legnagyobb méreteire illetve tömegére vonatkozó helyi korlátozások előírásának lehetősége, ahol az infrastruktúra nem alkalmas hosszú és nehéz járművek számára, mint például a városközpontokban, kis falvakban vagy természetvédelmi területeken.

▼ M2

## 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 körvonajjelzések 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

▼ **M2**

c) az ilyen eszközök használatának kompatibilisnek kell lennie az inter-modális 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.

**▼B***10. cikk*

A IV. melléklet A. részében felsorolt irányelvek a 11. cikkben megadott dátummal a tagállamoknak a IV. melléklet B. részében megadott átállási határidőkre vonatkozó kötelezettségeinek sérelme nélkül hatályukat veszítik.

A hatályukat veszített irányelvekre történő hivatkozásokat erre az irányelvre való hivatkozásként kell értelmezni, az V. mellékletben megadott korrelációs táblázatnak megfelelően.

**▼M2***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. cikkel 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 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.

*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 közötti 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.

▼ **M2**

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 <sup>(1)</sup>\* 18. cikkével összhangban biztosítják, hogy az illetékes hatóságai 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.

<sup>(1)</sup>\* 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.).

▼ M2*10f. cikk*

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

- a) a megbízó adjon át a konténerek vagy cserefelépítmény szállításával általa megbízott teherfuvarozó részére egy nyilatkozatot, amely tartalmazza a szállított konténer vagy cserefelépítmény tömegét, valamint
- b) 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:

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

Ezen információk részét képezhetik az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet <sup>(2)</sup>\* 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 ötéves időtartamra szól 2015. május 26-tól kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves 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 hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra.

<sup>(2)</sup>\* 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.).

▼ M2

(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 <sup>(3)\*</sup> 42. cikkében említett közúti szállítási bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet <sup>(4)\*</sup> 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 <sup>(5)\*</sup> 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.

<sup>(3)\*</sup> 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.).

<sup>(4)\*</sup> 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.).

<sup>(5)\*</sup> 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.).



**▼B***11. cikk*

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 1997. szeptember 17-ig megfeleljenek. Erről haladéktalanul értesítik a Bizottságot.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell csatolni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal hazai joguknak azokat a legfontosabb rendelkezéseit, amelyeket az irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

*12. cikk*

Ez az irányelv az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* való kihirdetésének napján lép hatályba.

*13. cikk*

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

**▼B***I. MELLÉKLET***A JÁRMŰVEK LEGNAGYOBB MEGENGEDETT ÖSSZTÖMEGEI ÉS MÉRLETEI, VALAMINT EZEKSEL ÖSSZEFÜGGŐ JELLEMZŐI****1. Legnagyobb megengedett méretek az 1. cikk (1) bekezdése a) pontjában említett járművekre****▼M1**

- 1.1. *Megengedett legnagyobb hosszúság:*
- |                                    |         |
|------------------------------------|---------|
| - az autóbustól eltérő gépjárművek | 12,00 m |
| - pótkocsi                         | 12,00 m |
| - csuklós jármű                    | 16,50 m |
| - közúti járműszerelvény           | 18,75 m |
| - csuklós autóbusz                 | 18,75 m |
| - kéttengelyes autóbusz            | 13,50 m |
| - kettőnél több tengelyes autóbusz | 15,00 m |
| - autóbusz + pótkocsi              | 18,75 m |
- 1.2. *Legnagyobb szélesség:*

**▼M2**

- a) ab) 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

**▼B**

- 1.3. *Legnagyobb magasság (bármely jármű esetében)*
- 4,00 m
- 1.4. Az 1.1., 1.2., 1.3., 1.6., 1.7. 1.8. és 4.4. pontban megadott értékek tartalmazzák a cserefelépítmények és szabványos rakományok, mint pl. konténerek értékeit is.

**▼M1**

- 1.4a. Amennyiben az autóbuszra olyan eltávolítható tartozékokat szerelnek fel, mint például a silécszállító dobozok, az autóbusz hosszúsága a tartozékokkal együtt nem haladhatja meg az 1.1. pontban megállapított megengedett legnagyobb hosszúságot.

**▼B**

- 1.5. Minden üzemben lévő járműnek és járműkombinációnak egy 12,50 m-es külső sugarú és 5,30 m belső sugarú körgyűrűfelületen belül körbe kell tudni haladnia.

**▼M1**

- 1.5a *Az autóbuszokra vonatkozó további előírások*

Álló autóbusznál a kanyarodó jármű külső oldalának függőleges érintő síkját a talajon húzott vonallal jelölik meg. Csuklós autóbusz esetén a két merev résznek igazodnia kell a síkhoz.

Amikor az autóbusz az 1.5. pontban leírt körből egyenesen elindul, annak bármely része legfeljebb 0,60 m-rel léphet túl a függőleges síkon.

**▼B**

1.6.	A legnagyobb távolság a nyeregszerkezet királycsaptengelye és a félpótkocsi hátsó része között	12,00 m
1.7.	A közúti járműszerelvény hossz tengelyével párhuzamosan mért legnagyobb távolság a rakfelület legelöl, a fülke mögött lévő külső pontja és a jármű-kombináció pótkocsijának leghátsó külső pontja között, levonva a vontató jármű hátsó része és a pótkocsi első része közötti távolságot	15,65 m
1.8.	A közúti járműszerelvény hossz tengelyével párhuzamosan mért legnagyobb távolság a rakfelület legelöl, a vezetőfülke mögötti külső pontja és a jármű-kombináció pótkocsijának leghátsó külső pontja között	16,40 m
2.	<b>A jármű legnagyobb megengedett össztömege (tonnában)</b>	
2.1.	<i>Egy jármű-kombinációhoz tartozó járművek</i>	
2.1.1.	Kéttengelyes pótkocsik	18 t
2.1.2.	Háromtengelyes pótkocsik	24 t
2.2.	<i>Jármű-kombinációk</i>	
2.2.1.	Öt- vagy hattengelyes szerelvények	
	a) kéttengelyes gépjármű háromtengelyes pótkocsival	40 t
	b) háromtengelyes gépjármű két- vagy háromtengelyes pótkocsival	40 t
2.2.2.	Öt- vagy hattengelyes csuklós járművek	
	a) kéttengelyes gépjármű háromtengelyes félpótkocsival	40 t
	b) háromtengelyes gépjármű két- vagy háromtengelyes félpótkocsival	40 t

**▼M2**

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)	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

**▼B**

2.2.3.	Négytengelyes közúti járműszerelvények, amelyek egy kéttengelyes gépjárműből és egy kéttengelyes pótkocsiból állnak	36 t
--------	---	------

**▼ B**

- 2.2.4. Négytengelyes csuklós járműszerelvények, amelyek egy kéttengelyes gépjárműből és egy kéttengelyes félpótkocsiból állnak, ha a félpótkocsi tengelytávolsága:
- 2.2.4.1. 1,3-1,8m 36 t
- 2.2.4.2. több mint 1,8 m 36 t  
+ 2 t tömeghatár, ha a jármű legnagyobb megengedett össztömegét (18 t) és a félpótkocsi ikertengelynyomását (20 t) betartják, és az ikerabroncozású hajtott tengely légrugózással vagy közösségi szinten egyenértékűnek elismert felfüggesztéssel felszerelt a II. melléklet szerint.
- 2.3. *Gépjárművek*

**▼ M2**

- 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 többletsúllyal, de legfeljebb egy tonnával megnövelésre kerül  
Kéttengelyes autóbuszok: 19,5 t
- 2.3.2. Háromtengelyes gépjárművek  
25 vagy 26 tonna, amennyiben a hajtott tengelyt ikerabroncozással és légrugós-felfüggesztéssel vagy az Unióban ezzel egyenértékűként elismert, a II. mellékletben meghatározott felfüggesztéssel szerelték, vagy ha a hajtott tengelyek mindegyikét ikerabroncozással 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 ikerabroncozással és légrugós felfüggesztéssel vagy az Unióban ezzel egyenértékűként elismert, a II. mellékletben meghatározott felfüggesztéssel szerelték, vagy ha a hajtott tengelyek mindegyikét ikerabroncozással szerelték és a legnagyobb tengelyterhelés tengelyenként nem haladja meg a 9,5 tonnát, az alternatív üzemanyag-technológia esetében szükséges többlettömeggel, de legfeljebb egy tonnával megnövelésre kerül

**▼ B**

- 2.3.3. Négytengelyes gépjárművek két kormányzott tengellyel - 32 t  
ha a hajtótengely iker-gumiabroncozással és légrugózással vagy a Közösség szintjén azonos értékűnek elismert rugózással van felszerelve a II. melléklet szerint, vagy ha minden hajtótengely iker-gumiabroncozással van felszerelve, és a legnagyobb tengelyterhelés a 9,5 tonnát tengelyenként nem lépi túl.

**▼M2**

2.4.	<i>Háromtengelyes csuklós autóbuszok</i>	28 t	Alternatív üzemanyaggal hajtott háromtengelyes csuklós autóbuszok: a 28 tonna megengedett legnagyobb össztömeg az alternatív üzemanyag-technológia esetében szükséges többlettömeggel, de legfeljebb egy tonnával megnövelésre kerül
------	--	------	--

**▼B**

3.	<b>Legnagyobb megengedett tengelyterhelés az 1. cikk (1) bekezdésének b) pontjában említett járművekre (tonnában)</b>		
3.1.	<i>Egy tengely</i> Nem hajtott tengely	10 t	
3.2.	<i>Pótkocsik és félpótkocsik ikertengelye</i> Az ikertengely tengelyterheléseinek összege nem haladhatja meg az alábbi tengelytávoknál (d) a következő értékeket:		
3.2.1.	1 m-nél kisebb ( $d < 1,0$ m)	11 t	
3.2.2.	1,0 m-től 1,3 m-nél kisebbig ( $1,0 \leq d < 1,3$ )	16 t	
3.2.3.	1,3 m-től 1,8 m-nél kisebbig ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	18 t	
3.2.4.	1,8 m vagy több ( $1,8 \leq d$ )	20 t	
3.3.	<i>Háromtengelyes pótkocsik és félpótkocsik</i> A hármas tengely tengelyterheléseinek összege nem haladhatja meg az alábbi tengelytávoknál (d) a következő értékeket:		
3.3.1.	1,3 m vagy kisebb ( $d < 1,3$ m)	21 t	
3.3.2.	1,3 m felett és 1,4 m-ig ( $1,3 < d \leq 1,4$ )	24 t	
3.4.	<i>Hajtott tengely</i>		
3.4.1.	A 2.2.1. és 2.2.2. pontok járműveinek hajtott tengelye	11,5 t	
3.4.2.	A 2.2.3., 2.2.4., 2.3. és 2.4. pontok járműveinek hajtókeréktengelye	11,5 t	
3.5.	<i>Gépjárművek ikertengelyei</i> Az ikertengely tengelyterheléseinek összege az alábbi tengelytávoknál (d) a következő értékeket nem haladhatja meg:		
3.5.1.	1 m-nél kisebb ( $d < 1,0$ m)	11,5 t	
3.5.2.	1,0 m vagy nagyobb, de 1,3 m-nél kisebb ( $1,0 \leq d < 1,3$ )	16 t	

**▼B**

- 3.5.3. 1,3 m vagy nagyobb, de 1,8 m-nél kisebb (1,3 ≤ d < 1,8) - 18 t  
- 19 t
- ha a hajtott tengely ikerabroncsozással és légrugózással vagy közösségi szinten egyenértékűnek elismert felfüggesztéssel felszerelt a II. melléklet szerint, vagy ha minden hajtott tengely ikerabroncsozással felszerelt, és a legnagyobb tengelyterhelés a 9,5 tonnát tengelyenként nem lépi túl.
4. **Az 1. cikk (1) bekezdés 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 megrakott 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 tengelytávolság függvényében*  
Egy négytengelyes gépjármű tonnában kifejezett össztömege nem haladhatja meg a legelső és leghátsó tengely méterben kifejezett távolságának az ötszörösét
- 4.4. *Félpótkocsi*  
A nyeregszerkezet királycsaptengelye és a félpótkocsi első részének bármely pontja közötti vízszintes távolság nem haladhatja meg a 2,04 m-t

**▼B***II. MELLÉKLET***FELTÉTELEK A LÉGRUGÓZÁSOK ÉS MEGHATÁROZOTT MÁS RUGÓZÁSI RENDSZEREK EGYENÉRTÉKŰSÉGÉRE A JÁRMŰ HAJTOTT TENGELYÉN (TENGELEIN)****1. A LÉGRUGÓZÁS MEGHATÁROZÁSA**

A rugózási rendszer akkor minősül légrugózásnak, ha a rugóhatás legalább 75 %-át légrugók fejtik ki.

**2. EGYENÉRTÉKŰSÉG A LÉGRUGÓZÁSSAL**

A rugózás akkor minősül a légrugózással egyenértékűnek, ha a következő előfeltételek teljesülnek:

- 2.1. az egy hajtott tengelyre vagy egy tengelycsoportra merőlegesen vetített rugózott tömeg rövid idejű, alacsony frekvenciájú, függőleges szabad lengése során a legnagyobb terhelés mellett mért frekvenciának és csillapításnak a 2.2-2.5. pontban megállapított határokon belül kell lennie;
- 2.2. minden tengelynek hidraulikus lengéscsillapítóval felszereltnek kell lennie. Ikertengelyeknél a hidraulikus lengéscsillapítókat úgy kell elhelyezni, hogy a tengelycsoport lengése a legkisebb mértékre csökkenjen;
- 2.3. a D közepes csillapítási viszonyok a rugózás kritikus csillapítása több mint 20 %-ának kell lennie a normál állapotban, azaz felszerelt és működő hidraulikus lengéscsillapítókkal;
- 2.4. ha az összes hidraulikus lengéscsillapítót eltávolítják, vagy üzemben kívül helyezik, akkor a rugózás csillapítási viszonyának a D közepes csillapítási viszony legfeljebb 50 %-a lehet;
- 2.5. a rugózott tömeg frekvenciája a hajtott tengelyen vagy tengelycsoporton keresztül rövid idejű, szabad függőleges rezgési folyamatnál nem lépheti túl a 2,0 Hz értéket;
- 2.6. a rugózás frekvenciáját és csillapítását a 3. pontban határozzák meg. A frekvencia és csillapítás értékeinek mérésére szolgáló vizsgálati eljárást a 4. pont írja le.

**3. A FREKVENCIA ÉS A CSILLAPÍTÁS DEFINÍCIÓJA**

Ebben a meghatározásban M rugózott tömegből (kg) indulnak ki egy hajtott tengelyen vagy tengelycsoporton. A tengelynek vagy tengelycsoportnak K newton/méter (N/m) függőleges össznyomása van az útfelület és a rugózott tömeg között, és C newton per méter/sec (N.s/m) a csillapítási tényezője. Z a rugózott tömeg úthossza függőleges irányban. A rugózott tömeg szabad rezgésének mozgásegyenlete:

$$M \frac{d^2Z}{dt^2} + C \frac{dZ}{dt} + kZ = 0$$

Az F rugózott tömeg rezgési frekvenciája radián/sec-ban:

$$F = \sqrt{\frac{K}{M} - \frac{C^2}{4M^2}}$$

A csillapítás kritikus, ha  $C = C_0$ ,

ahol

$$C_0 = 2\sqrt{KM}$$

A csillapítási arány a kritikus érték törtrészeként  $C/C_0$ .

**▼ B**

A rugózott tömeg rövid idejű, szabad függőleges rezgése a 2. ábrán bemutatott csillapított szinuszgörbét követi. A frekvenciát az összes figyelembe veendő rezgési ciklushoz szükséges idő mérésével lehet meghatározni. A csillapítást az egymást követő, azonos irányban fellépő rezgési csúcsok mérésével határozzák meg. Ha az első és a második rezgési ciklus amplitúdócsúcsa  $A_1$  a  $A_2$ , akkor a D csillapítási arány:

$$D = \frac{C}{C_0} = \frac{1}{2\pi} \cdot \ln \frac{A_1}{A_2}$$

Itt  $\ln$  az amplitúdóarány természetes logaritmus.

**4. VIZSGÁLATI ELJÁRÁS**

Ahhoz, hogy D csillapítási arány vizsgálatánál a csillapítási arányt eltávolított hidraulikus lengéscsillapítónál, valamint a rugózás F frekvenciáját meg lehessen állapítani, a megrakott járművel vagy:

- a) kis sebességgel ( $5 \text{ km/h} \pm 1 \text{ km/h}$ ) egy 80 mm-es magasságú küszöbön kell áthaladni az 1. ábrán ábrázolt módon; a frekvenciára és a csillapításra a rövid idejű rezgést kell megvizsgálni, amely azután jelentkezik, hogy a hajtott tengely kerekei ismét elhagyták a küszöböt;

vagy

- b) az alvázat lefelé kell húzni úgy, hogy a hajtott tengely terhelése a legnagyobb statikus érték másfélszerese legyen. Ezután a járműre ható húzóerőt hirtelen meg kell szüntetni, és az ebből eredő rezgést kell vizsgálni;

vagy

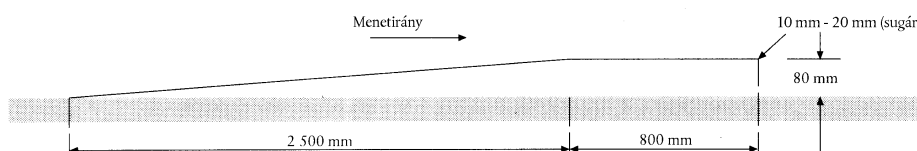
- c) az alvázat felfelé kell húzni úgy, hogy a rugózott tömeg 80 mm-el a hajtott tengely fölé kerüljön. Ezután a járműre ható húzóerőt hirtelen meg kell szüntetni, és az ebből eredő rezgést kell vizsgálni;

vagy

- d) más eljárás alá kell vetni, amennyiben ennek egyenértékűségét a gyártó az illetékes műszaki szolgálat felé kielégítően igazolni tudja.

A járművet a hajtott tengely és az alváz között a tengelyre merőlegesen egy lengésíró szerkezettel kell ellátni. Az első és a második kompressziócsúcs közötti időtartam alapján egyrészt az F frekvenciát, másrészt az amplitúdóarányt és ezzel a csillapítást is meg lehet állapítani. Kettős hajtott tengelynél a lengésírót az egyes hajtott tengelyek és az alváz között a tengelyekre merőlegesen kell elhelyezni.

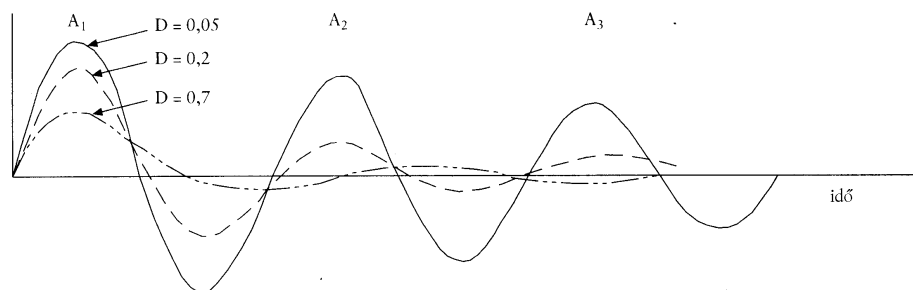
1. ábra

**Küszöb a rugózásvizsgálathoz**



**▼B**

2. ábra

**Csillapított szinuszgörbe rövid idejű szabad rezgésnél**



## III. MELLÉKLET

## MÉRETTÁBLA A 6. CIKK (1) BEKEZDÉSÉNEK a) PONTJA SZERINT

- I. Lehetőleg a 76/114/EGK irányelvben hivatkozott tábla mellé elhelyezett mérettábla a következő adatokat tartalmazza:
1. a gyártó neve <sup>(1)</sup>;
  2. a jármű azonosító száma <sup>(1)</sup>;
  3. a gépjármű, a pótkocsi vagy félpótkocsi (L) hossza;
  4. a gépjármű, a pótkocsi vagy félpótkocsi (W) szélessége;
  5. adatok a jármű-kombinációk hosszának méréséhez:
    - távolság (a) a gépjármű eleje és a csatlakozóberendezésének középpontja között (vonóhorog vagy nyeregszerkezet); több összekapcsolási pontú nyeregszerkezetnél a legkisebb és a legnagyobb értékeket ( $a_{\min}$  és  $a_{\max}$ ) kell megadni,
    - távolság a pótkocsi csatlakozóberendezésének középpontja (vonószem) vagy a félpótkocsi csatlakozóberendezésének középpontja (királycsap) és a pótkocsi vagy a félpótkocsi hátulja között; több összekapcsolási pontú nyeregszerkezetnél a legkisebb és a legnagyobb értékeket ( $b_{\min}$  és  $b_{\max}$ ) kell megadni.
- A jármű-kombinációk hossza az a hosszúság, amelyet akkor mérnek, ha a gépjármű és a pótkocsi, illetve félpótkocsi egyenes vonalban állnak egymás mögött.
- II. A megfelelőségi tanúsítványon felsorolt értékeknek a közvetlenül a járművön végzett mérések pontos értékeit kell tükröznük.

<sup>(1)</sup> Ezeket az adatokat nem kell megismételni, ha a járművet egységes táblával látták el, amely a tömegre és méretekre vonatkozó adatokat tartalmazza.



*IV. MELLÉKLET*

A. RÉSZ

HATÁLYUKAT VESZTETT IRÁNYELVEK

(a 10. cikk szerint)

- 85/3/EGK irányelv bizonyos közúti járművek tömegéről, méreteiről és más műszaki jellemzőiről és ennek ezt követő módosításai:
  - 86/360/EGK irányelv
  - 88/218/EGK irányelv
  - 89/338/EGK irányelv
  - 89/460/EGK irányelv
  - 89/461/EGK irányelv
  - 91/60/EGK irányelv
  - 92/7/EGK irányelv
- 86/364/EGK irányelv a járműveknek az egyes közúti járművek tömegéről, méretéről és bizonyos egyéb műszaki jellemzőiről szóló 85/3/EGK irányelvnek való megfelelésének az igazolásáról.

B. RÉSZ

<i>Irányelv</i>	<i>Határidő az alkalmazásra</i>
85/3/EGK (HL L 2., 1985.1.3., 14. o.)	1986. július 1. 1990. január 1.
86/360/EGK (HL L 217., 1986.8.5., 19. o.)	1992. január 1.
86/364/EGK (HL L 221., 1986.8.7., 48. o.)	1987. július 29.
88/218/EGK (HL L 98., 1988.4.15., 48. o.)	1989. január 1.
89/338/EGK (HL L 142., 1989.5.25., 3. o.)	1991. július 1.
89/460/EGK (HL L 226., 1989.8.3., 5. o.)	1993. január 1.
89/461/EGK (HL L 226., 1989.8.3., 7. o.)	1991. január 1.
91/60/EGK (HL L 37., 1991.2.9., 37. o.)	1991. szeptember 30.
92/7/EGK (HL L 57., 1992.3.2., 29. o.)	1992. december 31.

## V. MELLÉKLET

## KORRELÁCIÓS TÁBLÁZAT

Ez az irányelv	85/3/EGK	86/360/EGK	86/364/EGK	88/218/EGK	89/338/EGK	89/460/EGK	89/461/EGK	91/60/EGK	92/7/EGK
1. cikk (1) bekezdése	1. cikk (1) bekezdése								
1. cikk (1) bekezdés a) pontja	-								
1. cikk (1) bekezdés b) pontja	1. cikk (1) bekezdés b) pontja								
1. cikk (2) bekezdés	1. cikk (2) bekezdése								
2. cikk 1-4. és 6-10. francia bekezdése					1. cikk (2) bekezdése				
2. cikk 5. és 11-12. francia bekezdése	-								
2. cikk utolsó bekezdése	-								
3. cikk (1) bekezdése	-								
3. cikk (1) bekezdés a) és b) pontja	3. cikk (1) bekezdés a) és b) pontja								
3. cikk (2) bekezdése	3. cikk (2) bekezdése								
3. cikk (3) bekezdés	-								

## ▼B

Ez az irányelv	85/3/EGK	86/360/EGK	86/364/EGK	88/218/EGK	89/338/EGK	89/460/EGK	89/461/EGK	91/60/EGK	92/7/EGK
4. cikk	-								
5. cikk a) pontja							1. cikk (1) bekezdése		
5. cikk b) pontja								1. cikk (1) bekezdése	
6. cikk (1)-(4) bekezdése			1. cikk (1)-(4) bekezdése						
6. cikk (5) és (6) bekezdése			2. cikk (1) és (2) bekezdése						
7. cikk	6. cikk								
8. cikk						1. cikk			
9-12. cikk	-								
13. cikk	9. cikk								
I. melléklet	I. melléklet								
1. pont	1. pont								
1.1. pont 1-3. és 5. francia bekezdése								1. cikk (2) bekezdése	
1.1. pont 4. francia bekezdése	-								
1.2. pont a) pontja	-								
1.2. pont b) pontja	-								

## ▼B

Ez az irányelv	85/3/EGK	86/360/EGK	86/364/EGK	88/218/EGK	89/338/EGK	89/460/EGK	89/461/EGK	91/60/EGK	92/7/EGK
1.3-1.5. pont	1.3-1.5. pont								
1.6. pont							1. cikk (3) bekezdése		
1.7. pont								1. cikk (3) bekezdése	
1.8. pont	-								
2-2.1. pont b) pontja	2-2.1. pont b) pontja								
2.2.2. pont a)-c) pontja	2.2.2. pont a)-c) pontja								
2.2.3. pont 2.2.4.1. pont					1. cikk (5) bekezdés b) pontja				
2.2.4.2. pont									1. cikk (1) bekezdés a) pontja
2.3-2.3.1. pont					1. cikk (5) bekezdés c) pontja				
2.3.2-2.3.3. pont									1. cikk (1) bekezdés b) és c) pontja
2.4. pont					1. cikk (5) bekezdés c) pontja				
3-3.3.2. pont	3-3.3.2. pont								

## ▼B

Ez az irányelv	85/3/EGK	86/360/EGK	86/364/EGK	88/218/EGK	89/338/EGK	89/460/EGK	89/461/EGK	91/60/EGK	92/7/EGK
1. cikk 1. bekezdés d) pontja		3.4-3.4.1. pont							
1. cikk (3) bekezdése					3.4.2-3.5.2. pontd) pontja				
3.5.3. pont									1. cikk (1) bekezdés d) pont
4-4.2. pont	4-4.2. pont								
4.3. pont					1. cikk (5) bekezdés e) pontja				
4.4. pont							cikk (4) bekezdés		
II. melléklet									III. melléklet
III. melléklet			melléklet						