

31996L0053

1996.9.17.

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK HIVATALOS LAPJA

L 235/59

## 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**

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

(4) mivel a szubszidiaritás elve alapján közösségi szinten kell tenni az ilyen akadályok elhárítása érdekében;

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

(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;

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

(6) mivel az áruszállító gépjárművek méreteire vonatkozó közös előírások hosszú távon változatlanul érvényesek lehetnek;

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére <sup>(2)</sup>,a Szerződés 189c. cikkében szabályozott eljárásnak megfelelően <sup>(3)</sup>,

(7) mivel az egyik tagállamban engedélyezett vagy üzembe helyezett haszongépjárművekre további műszaki feltételeket lehet alkalmazni a tömeggel és méretekkel kapcsolatban; mivel ezek a feltételek nem képezhetnek akadályokat a tagállamok közötti haszongépjármű-forgalommal szemben;

(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 közlekedéspolitik keretében közös szabványokat határoztak meg, hogy ezeket a járműveket a tagállamok közötti közlekedésben jobban lehessen alkalmazni;(8) mivel a 89/338/EGK irányelv <sup>(6)</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;(2) mivel a 85/3/EGK irányelvet számos alkalommal jelentős mértékben módosították; mivel újabb módosítása alkalomával 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;

(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;

(3) mivel a tagállamok közúti haszongépjárművek tömegére és méreteire vonatkozó előírásai közötti különbségek kedvezőtlen hatással lehetnek a versenyfeltételekre, és megnehezíthetik a tagállamok közötti forgalmat;

(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;

<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.<sup>(6)</sup> HL L 142., 1989.5.25., 3. o.

- 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 kitölthető 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 tűrészhatárok 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;
- (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 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 szállítás speciális járművekkel vagy moduláris koncepció szerint végzik;
- (18) mivel a moduláris koncepció szerinti műveletekre átmeneti időszakot kellene előírni, hogy az érintett tagállamok közúti 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;
- (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:
- a) a gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. február 6-i 70/156/EGK tanácsi irányelv <sup>(1)</sup> II. mellékletében meghatározott, a tagállamoknak az M2, M3, valamint az N2 és N3 kategóriába sorolt gépjárművei és 03 és 04 kategóriába sorolt pótkocsijaik méreteire;

<sup>(1)</sup> HL L 42., 1970.2.23., 1. o. Az irányelvet utoljára az 1994-es csatlakozási okmány módosította.

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 előírásaként érvényes, és ezért a rakodási feltételeket érinti, és nem a gyártási előírásokat, amelyeket egy későbbi irányelvben fognak meghatározni.

## 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 járműszerelvénnyel, amely egy gépjárműből és egy pótkocsiból áll, vagy
    - nyerges szerelvénnyel, amely egy gépjárműből és egy félpótkocsiból áll,
  - „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 előírt 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 kárrökökázat nélkül nem osztható két vagy több egyedi rakományra, és amely méretei vagy tömege alapján nem szállítható olyan gépjárművön, pótkocsin, közúti járműszerelvénnyel vagy nyerges járművön, amely minden tekintetben megfelel az irányelv előírásainak,
  - „tonna”: a felrakott tömeg egy tonnasúlya, azaz 9,8 kilonewtonnak (kN) felel meg.

Az I. mellékletben felsorolt valamennyi legnagyobb megengedett méretet a 70/156/EGK irányelv I. mellékletének megfelelően kell mérni, ahol a tűréshatárok felfelé nem megengedettek.

## 3. cikk

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

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

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

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 túllépi.

(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 bírjanak, 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

(1) A tagállamok területén az olyan járművek vagy járműkombinációk rendes forgalma, amelyek az I. melléklet 1.1., 1.2., 1.4–1.8., 4.2. és 4.4. pontja jellemzőinek nem felelnek meg, a nemzeti áruszállításra vonatkozóan nem engedélyezhető.

(2) A tagállamok azonban területükön engedélyezhetik azoknak a járműveknek vagy járműkombinációknak a forgalmát nemzeti áruszállításra, amelyek az I. melléklet 1.3., 2., 3., 4.1. és 4.3. pontja jellemzőinek nem felelnek meg.

(3) Azok a járművek vagy járműkombinációk, 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 járműkombinációk oszthatatlan rakományokat szállítanak, vagy ezek szállítására szolgálnak.

(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 méretekkal rendelkező áruszállító 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 járműkombinációkkal 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 járműkombinációkkal, amelyek az I. mellékletben megállapított méretektől 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).

Az érintett tagállam azonban, amelynek közúti infrastruktúráját össze kell hangolnia, hogy a b) pont alatt említett feltételt teljesíteni tudja, 2003. december 31-ig megtilthatja területén a nemzeti áruszállításban az olyan járművek vagy járműkombinációk forgalmát, amelyek a nemzeti előírásokat a méretek tekintetében túllépik, amennyiben a nemzeti jogszabályok nem diszkriminatív módon továbbra is érvényesek az összes közösségi szállítóra.

A tagállamok értesítik a Bizottságot az e bekezdés alapján hozott intézkedésekről.

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

(6) A tagállamok területükön 2006. december 31-ig engedélyezhetik azoknak az áruszállító járműveknek vagy járműkombinációknak a forgalmát, amelyeket az irányelv alkalmazása előtt engedélyeztek vagy helyeztek üzembe, és amelyeknek méretei a különböző nemzeti rendelkezések vagy mérési eljárások alapján az I. melléklet 1.1., 1.2., 1.4–1.8., 4.2. és 4.4. pontjaiban megadott értékeket túllépik.

#### 5. cikk

A 4. cikk (6) bekezdésének sérelme nélkül:

a) a 3. cikk alkalmazásában azok a csuklós járművek, amelyeket 1991. január 1. előtt helyeztek üzembe, és amelyek az I. melléklet 1.6. és 4.4. pontjával nem állnak összhangban, ezeknek a feltételeknek megfelelően minősülnek, amennyiben teljes hosszuk nem nagyobb 15,50 m-nél;

b) a 3. cikk alkalmazásában azok a közúti járműszerelvények, amelyeknek gépjárműveit 1991. december 31. előtt állították üzembe, és amelyek nem állnak összhangban az I. melléklet 1.7. és 1.8. pontjának feltételeivel, 1998. december 31-ig ezeknek a feltételeknek megfelelően minősülnek, amennyiben teljes hosszuk a 18,00 m-t nem haladja meg.

#### 6. cikk

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

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.

#### 7. cikk

Ez az irányelv nem zárja ki a tagállamokban hatályban lévő olyan közúti közlekedési rendelkezések alkalmazását, amelyek lehetővé teszik a bizonyos utakat vagy infrastrukturális létesítményeket használó járművek tömegének korlátozását, függetlenül attól, hogy a járműveket melyik államban tartják nyilván.

#### 8. cikk

A 3. cikk 1998. december 31-ig nem érvényes Írországban és az Egyesült Királyságban:

a) az I. melléklet 2.2., 2.3.1., 2.3.3., 2.4. és 3.3.2. pontjának előírásai tekintetében

- a 2.2.2. pontban említett csuklós járművek kivételével, amelyeknek

- i. össztömege nem haladja meg a 38 tonnát;
- ii. tömege nem haladja meg minden, a 3.3.2. pont szerinti tengelytávolságú hármastengelyen a 22,5 tonnát,

- a 2.2.3., 2.2.4., 2.3. és 2.4. pontban említett járművek kivételével, amelyeknek össztömege nem lépi túl a következő legnagyobb értékeket:

- i. 35 tonna a 2.2.3. és 2.2.4. pontban említett járművekre;
- ii. 17 tonna a 2.3.1. pontban említett járművekre;
- iii. 30 tonna a 2.3.3. pontban említett járművekre, az e pontban és a 4.3. pontban meghatározott feltételek betartásával;
- iv. 27 tonna a 2.4. pontban említett járművekre;

b) az I. melléklet 3.4. pontjában említett előírások tekintetében, a 2.2., 2.3. és 2.4. pontban említett járművek kivételével, amelyeknek a hajtókeréktengelyre eső tömege nem haladja meg a 10,5 tonnát.

#### 9. cikk

Az I. melléklet 1.2. a) pontjában említett előírásnak megfelelően, a tagállamok területükön 1999. december 31-ig megtagadhatják vagy megtilthatják az olyan autóbuszok használatát, amelyek 2,50 m-nél szélesebbek.

<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.

A tagállamok értesítik a Bizottságot az e cikk alapján hozott intézkedésekről. A Bizottság értesíti erről a többi tagállamot.

## 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.

## 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.

Kelt Brüsszelben, 1996. július 25-én.

*a Tanács részéről*

*az elnök*

H. COVENEY

## I. MELLÉKLET

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

1. **Legnagyobb megengedett méretek az 1. cikk (1) bekezdése a) pontjában említett járművekre**
- 1.1. *Legnagyobb hossz:*
- gépjármű 12,00 m
  - pótkocsi 12,00 m
  - csuklós jármű 16,50 m
  - közúti járműszerelvény 18,75 m
  - csuklós autóbusz 18,00 m
- 1.2. *Legnagyobb szélesség:*
- a) összes jármű 2,55 m
  - b) fokozott hőszigetelésű járművek felépítménye 2,60 m
- 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.
- 1.5. Minden üzemben lévő járműnek és jármű-kombinációnak egy 12,50 m-es külső sugarú és 5,30 m belső sugarú körgyűrűfelületen belül körbe kell tudni haladnia.
- 1.6. A legnagyobb távolság a nyeregszerkezet királycsap-tengelye és a félpótkocsi hátsó része között 12,00 m
- 1.7. A közúti járműszerelvény hossz tengelyével párhuzamosan mért legnagyobb távolság a rakfelület legelől, a fülke mögött lévő külső pontja és a jármű-kombináció pótkocsijának leghátsó külső pontja között, levonva a vontató jármű hátsó része és a pótkocsi első része közötti távolságot 15,65 m
- 1.8. A közúti járműszerelvény hossz tengelyével párhuzamosan mért legnagyobb távolság a rakfelület legelől, a vezetőfülke mögötti külső pontja és a jármű-kombináció pótkocsijának leghátsó külső pontja között 16,40 m
2. **A jármű legnagyobb megengedett össztömege (tonnában)**
- 2.1. *Egy jármű-kombinációhoz tartozó járművek*
- 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
	c) háromtengelyes gépjármű két- vagy háromtengelyes félpótkocsival, amely a kombinált forgalomban 40 láb ISO-konténert szállít	44 t
2.2.3.	Négytengelyes közúti járműszerelvények, amelyek egy kéttengelyes gépjárműből és egy kéttengelyes pótkocsiból állnak	36 t
2.2.4.	Négytengelyes csuklós járműszerelvények, amelyek egy kéttengelyes gépjárműből és egy kéttengelyes félpótkocsiból állnak, ha a félpótkocsi tengelytávolsága:	
2.2.4.1.	1,3–1,8 m	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.	<i>Gépjárművek</i>	
2.3.1.	Kéttengelyes gépjárművek	18 t
2.3.2.	Háromtengelyes gépjárművek	– 25 t – 26 t
		ha a hajtott tengely ikerabroncozással és légrugózással vagy más közösségi szinten egyenértékűnek elismert felfüggesztéssel felszerelt a II. melléklet szerint, vagy ha minden hajtott tengely ikerabroncozással felszerelt, és a legnagyobb tengelynyomás tengelyenként nem lépi túl a 9,5 tonnát.
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.
2.4.	<i>Háromtengelyes csuklós autóbuszok</i>	28 t



3.	<b>Legnagyobb megengedett tengelyterhelés az 1. cikk (1) bekezdésének b) pontjában említett járművekre (tonnában)</b>	
3.1.	Egy tengely	10 t
	Nem hajtott tengely	
3.2.	Pótkocsik és félpótkocsik ikertengelye	
	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.	Háromtengelyes pótkocsik és félpótkocsik	
	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.	Hajtott tengely	
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.	Gépjárművek ikertengelyei	
	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
3.5.3.	1,3 m vagy nagyobb, de 1,8 m-nél kisebb ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	– 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 leg-hátsó 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
-

## II. MELLÉKLET

**FELTÉTELEK A LÉGRUGÓZÁSOK ÉS MEGHATÁROZOTT MÁΣ RUGÓZÁSI RENDSZEREK EGYENÉRTÉKŰSÉGÉRE A JÁRMŰ HAJTOTT TENGELEYN (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 viszonyoknak 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:

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

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  $C/C_0$ .

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 csillapí-

tást 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:

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

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  $80 \text{ mm}$ -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  $80 \text{ mm}$ -el a hajtott tengely fölé kerüljön. Ezután a járműre ható húzóerőt hirtelen meg kell szüntetni, és az ebből eredő rezgést kell vizsgálni;

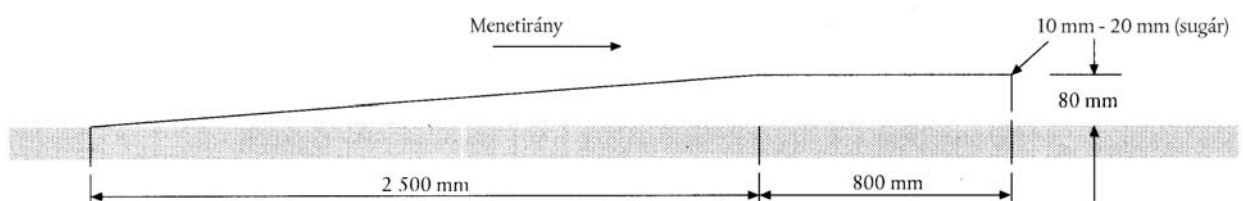
vagy

- 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.

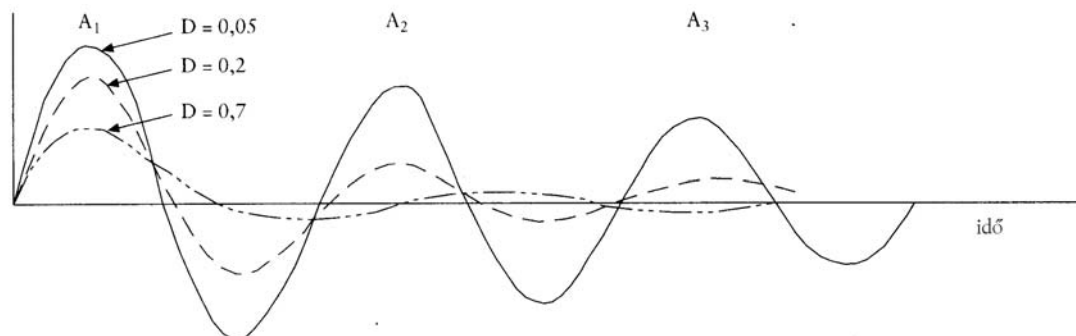
1. ábra

#### Küszöb a rugózásvizsgálathoz



2. ábra

#### Csillapított szinuszcörbe 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 nyeregyszerkezetnél 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 tükrözniük.

---

<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	–								
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						

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
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	–								
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



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
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								
1. cikk 1. bekezdés d) pontja		3.4-3.4.1. pont							
1. cikk (3) bekezdése					3.4.2-3.5.2. pont d) pontja				1. cikk (1) bekezdés d) pont
3.5.3. 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						