C/2025/1019

2025.2.27.

P9_TA(2024)0126

Egyes közúti járművek méretei, valamint össztömege

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

(Rendes jogalkotási eljárás: első olvasat)

(C/2025/1019)

Az Európai Parlament,

— tekintettel a Bizottság Parlamenthez és Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2023)0445),

— tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (2) bekezdésére és 91. cikke (1) bekezdésére, amelyek alapján a Bizottság javaslatát benyújtotta a Parlamenthez (C9-0306/2023),

— tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (3) bekezdésére,

— tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2023. október 26-i véleményére ([1]),

— a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

— tekintettel eljárási szabályzata 59. cikkére,

— tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A9-0047/2024),

1. elfogadja első olvasatban az alábbi álláspontot;

2. felkéri a Bizottságot, hogy utalja az ügyet újból a Parlamenthez, ha javaslatát másik szöveggel váltja fel, lényegesen módosítja vagy lényegesen módosítani kívánja;

3. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a nemzeti parlamenteknek.

([1]) HL C, C/2024/895., 2024.2.6., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj.

P9_TC1-COD(2023)0265

Az Európai Parlament álláspontja, amely első olvasatban 2024. március 12-én került elfogadásra 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 szóló (EU) 2024/... európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadására tekintettel

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ([1]),

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ([2]),

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

(1) A 96/53/EK tanácsi irányelv ([3]) a közúti közlekedésbiztonság és a belső piac zavartalan működésének biztosítása, a szállítási műveletek energia- és működési hatékonyságának előmozdítása, valamint az e műveletekből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentése érdekében meghatározza az Unió közútjain közlekedésre jogosult nehézgépjárművek megengedett legnagyobb össztömegét és méreteit. A 96/53/EK irányelv értékelése kimutatta, hogy az irányelv csak részben volt eredményes a közúti közlekedésbiztonságra, a belső piacra és a környezetvédelemre vonatkozó célkitűzéseinek elérése tekintetében, és a rendelkezéseit ki kell igazítani annak érdekében, hogy tükrözzék a technológiafejlesztéseket, előmozdítsák az innovációt, kezeljék a közlekedési piac változó kihívásait, és hozzájáruljanak a közlekedés dekarbonizációjára vonatkozó uniós szakpolitikai prioritások megvalósításához.

(2) A „Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása” című bizottsági közlemény ([4]) egyértelművé teszi, hogy az európai zöld megállapodás ([5]) azon célkitűzésének eléréséhez való hozzájárulás érdekében, hogy 2050-ig 90 %-kal csökkenjen a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás, valamennyi közlekedési módot fenntarthatóbbá kell tenni, a multimodális közlekedési rendszerben széles körben elérhetővé kell tenni fenntartható alternatívákat, és megfelelő ösztönzőket kell bevezetni a szennyezőanyag-mentes közlekedési rendszerre való átállás Unió-szerte történő ösztönzésére.

(3) A közúti szállításra használt nehézgépjárművek össztömegére és méreteire vonatkozó szabályok észszerűsítésével és pontosításával kezelni kell a határokon átnyúló szállítási műveletek energia- és működési hatékonyságának problémáit, határozott ösztönzőket kell biztosítani a gazdasági szereplők számára a kibocsátásmentes technológiák bevezetéséhez, ugyanakkor elő kell segíteni a meglévő energiatakarékos megoldások használatát, és továbbra is támogatni kell az intermodális áruszállítási műveleteket. Az adminisztratív terhek minimalizálása, a versenytorzulás megelőzése, valamint a közúti közlekedésbiztonságot veszélyeztető kockázatok és a közúti infrastruktúra károsodásának csökkentése érdekében harmonizálni kell a nehezebb és hosszabb járművek használatára vonatkozó egyes követelményeket, és szigorítani kell a hatályos szabályok végrehajtását.

(4) E célkitűzések elérése érdekében meg kell találni a megfelelő egyensúlyt a gazdasági hatékonyságra, a környezeti fenntarthatóságra, a közúti infrastruktúra védelmére és a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó szempontok között. ***Ezen túlmenően a jogalkotási koherencia és a jogbiztonság biztosítása érdekében ezt az irányelvet a lehető legjobban össze kell hangolni a nehézgépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásokról szóló rendelettel és a kombinált árufuvarozásról szóló irányelvvel.E célkitűzések elérése érdekében meg kell találni a megfelelő egyensúlyt a gazdasági hatékonyságra, a környezeti fenntarthatóságra, a közúti infrastruktúra védelmére és a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó szempontok között. Ezen túlmenően a jogalkotási koherencia és a jogbiztonság biztosítása érdekében ezt az irányelvet a lehető legjobban össze kell hangolni a nehézgépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásokról szóló rendelettel és a kombinált árufuvarozásról szóló irányelvvel.*** **[Mód. 1]**

([1]) HL C […]., […]., […]. o.
([2]) HL C […]., […]., […]. o.
([3]) HL L 235., 1996.9.17., 59. o.
([4]) COM(2020)0789.
([5]) COM(2019)0640.

(5) A nehézgépjárművek típusainak és tömegértékeinek meghatározása a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek típusjóváhagyásáról és piacfelügyeletéről szóló uniós jogszabályok, különösen az (EU) 2018/858 ([6]) és az (EU) 2019/2144 ([7]) európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján történt. Ezért az alkalmazandó jogi keret egyértelműségének biztosítása érdekében e vonatkozó jogi aktusokra utaló hivatkozásokat célszerű aktualizálni.

(6) A 96/53/EK irányelv rendelkezései az intermodális szállítás növekedésének előmozdítása és támogatása tekintetében kiegészítik a 92/106/EGK tanácsi irányelvet ([8]). Az intermodális szállítási művelet fogalommeghatározását ezért össze kell hangolni a 92/106/EGK irányelvben használt terminológiával annak érdekében, hogy az intermodális műveletekben használt tehergépkocsikra, pótkocsikra és félpótkocsikra ugyanakkora többlettömeg-engedmények vonatkozzanak, mint a konténereket vagy cserefelépítményeket szállító és konténeres intermodális szállításban használt közúti járművekre. A tömegre vonatkozó ösztönzőknek támogatniuk kell a közúti fuvarozókat abban, hogy nem konténeres intermodális szállításban is részt vegyenek.

(6a) Ezen irányelv célja a közúti szállítási ágazat versenyképességének javítása a költséghatékonyabb és fenntarthatóbb szállítási tevékenységek előmozdítása, valamint az intermodalitás ösztönzése révén. Bár az új rendelkezések a megtett járműkilométerek csökkenését fogják eredményezni, az Unióban várhatóan továbbra is akut hiány lesz járművezetőkből. E hiány kezelése érdekében alapvető fontosságú a közúti szállítás munkakörülményeinek sürgős javítása. Az Unióban a tehergépkocsik minőségi parkolóhelyeinek hiánya tovább rontja a tehergépkocsi-vezetők munkakörülményeit, ami különösen a hosszú távú utak során jelent problémát. E helyzet kezelése és az ágazat vonzerejének növelése érdekében a kibocsátásmentes technológiák járművekbe való beépítéséhez szükséges méretnövelés nem történhet a vezetőfülkében rendelkezésre álló elegendő hely kárára, és annak javítania kell a járművezetők kényelmét. Amennyiben lehetséges, meg kell vizsgálni és ösztönözni kell azokat a koncepciókat, amelyek lehetővé teszik további hely biztosítását a fülkékben fedélzeti tisztálkodási lehetőségek telepítéséhez. **[Mód. 2]**

(7) Ezen irányelv rendelkezéseinek a nemzeti és a nemzetközi forgalom keretében történő közös értelmezése és egységes végrehajtása érdekében egyértelművé kell tenni, hogy ~~a nemzeti forgalomban közlekedő~~ egyes ***szállítási tevékenységeket folytató speciális*** járműtípusok megengedett legnagyobb ~~össztömegére és méreteire vonatkozó egyes~~***össztömege és méretei tekintetében jelenleg vannak olyan – gyakran a szomszédos tagállamok között létrejött kétoldalú megállapodásokon alapuló*** – határértékektől való ~~nemzeti~~***egyedi*** eltérések***, amelyeket meg kell őrizni, amennyiben azok nem befolyásolják a nemzetközi versenyt*** ~~nem alkalmazandók automatikusan a határokon átnyúló műveletekben használt járművekre~~. **[Mód. 3]**

(8) Az oszthatatlan rakományok szállítása fontos piaci szegmens, amely kapcsolódik a megújuló energia, a magas- és mélyépítés és az infrastruktúra, az olaj- és gázipar, a nehézipar és a villamosenergia-termelés stratégiai területeihez. A nem szokványos szállításra vonatkozó európai bevált gyakorlatokról szóló, a tagállamok által kijelölt szakértők által elfogadott meglévő iránymutatások elismert értéke ellenére nagyon kevés előrelépés történt az oszthatatlan rakományok szállítására vonatkozó engedélyek beszerzésére irányadó szabályok és eljárások egyszerűsítése és harmonizálása érdekében. A tagállamok azon jogának sérelme nélkül, hogy meghatározzák az oszthatatlan rakományok területükön történő biztonságos szállításának biztosításához szükséges feltételeket, a tagállamoknak

([6]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/858 rendelete (2018. május 30.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 151., 2018.6.14., 1. o.), valamint az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/2144 rendelete (2019. november 27.) a gépjárműveknek és pótkocsijaiknak, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek az általános biztonság, továbbá az utasok és a veszélyeztetett úthasználók védelme tekintetében történő típusjóváhagyásáról, az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 78/2009/EK, a 79/2009/EK és a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 631/2009/EK, a 406/2010/EU, a 672/2010/EU, az 1003/2010/EU, az 1005/2010/EU, az 1008/2010/EU, az 1009/2010/EU, a 19/2011/EU, a 109/2011/EU, a 458/2011/EU, a 65/2012/EU, a 130/2012/EU, a 347/2012/EU, a 351/2012/EU, az 1230/2012/EU és az (EU) 2015/166 bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 325., 2019.12.16., 1. o.).

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

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

együtt kell működniük annak érdekében, hogy a lehetséges mértékben harmonizálják ezeket a követelményeket, hogy elkerüljék az azonos célt szolgáló, eltérő feltételek megsokszorozódását. A tagállamoknak biztosítaniuk kell a nemzeti követelmények arányosságát és megkülönböztetésmentességét is, és tartózkodniuk kell az olyan indokolatlan követelmények előírásától, mint például az érintett tagállam nemzeti nyelvének folyékony használata. A gazdasági szereplők adminisztratív terheinek csökkentése, valamint a hatékony, tisztességes és biztonságos műveletek biztosítása érdekében elengedhetetlen egy – ***minden uniós nyelven rendelkezésre álló és elektronikus kommunikációs eszközökkel könnyen elérhető*** – átlátható, harmonizált és felhasználóbarát engedély-beszerzési rendszer létrehozása. ***Ezeket az engedélyeket elektronikus formátumban kell kiállítani, és azokhoz a tehergépkocsik és vontatók különleges európai nyilvántartásának (SERT) dokumentumát kell alapul venni, amelynek célja a járművek műszaki adatainak, például a pótkocsik vagy moduláris pótkocsik nyilvántartásba vételének harmonizálása. A fuvarozók számára lehetővé kell tenni, hogy az oszthatatlan rakományok szállításának műveleteit ezen elektronikus dokumentum felhasználásával végezzék.*** **[Mód. 4]**

(9) Az európai moduláris rendszerek (EMS) használata és tesztelése régóta folyik, azok érdekes megoldásnak bizonyultak a szállítási műveletek gazdasági és energiahatékonyságának javítása szempontjából, ugyanakkor biztosítják a közúti közlekedésbiztonságot és az infrastruktúra védelmét annak köszönhetően, hogy kizárólag a közúthálózatok megfelelő részein közlekedhetnek. Tekintettel a nemzeti sajátosságokra, az eltérő gazdasági érdekekre, a fuvarozás iránti igényekre és a tagállamok közlekedési infrastruktúrájának eltérő kapacitására, a tagállamok vannak a legjobb helyzetben ahhoz, hogy felmérjék és engedélyezzék az európai moduláris rendszereknek a területükön való közlekedését***. Az európai moduláris rendszerek engedélyezése előtt a tagállamoknak az új útvonalak vonatkozásában el kell végezniük e rendszerek közúti biztonságra, infrastruktúrára, modális váltásra és környezetre gyakorolt lehetséges hatásának előzetes értékelését***. Ugyanakkor az európai moduláris rendszerek használata által kiváltott pozitív társadalmi-gazdasági és környezeti hatások fokozása érdekében alapvető fontosságú az ilyen jármű-kombinációkat a területükön engedélyező szomszédos tagállamok közötti, határokon átnyúló műveletek során történő használatot gátló szükségtelen akadályok felszámolása, az átlépett határok számának korlátozása nélkül, amennyiben azok megfelelnek a tagállamok által a területükön az európai moduláris rendszerek esetében megengedett legnagyobb össztömegnek és méreteknek. Ez annak biztosítására hivatott, hogy a határokon átnyúló műveletek során használt európai moduláris rendszerek megfeleljenek az adott tagállamokban az európai moduláris rendszerekre alkalmazandó legalacsonyabb közös össztömeg- és mérethatárértéknek. A műveletek biztonsága, az átláthatóság és a jogi egyértelműség érdekében közös feltételeket kell megállapítani az európai moduláris rendszerek nemzeti és nemzetközi forgalomban való közlekedésére vonatkozóan~~;~~***. Ezeknek a feltételeknek*** többek között ***biztosítaniuk kell, hogy az európai moduláris rendszerek olyan utakon közlekedjenek, ahol garantált a veszélyeztetett úthasználók biztonsága. A tagállamoknak*** egyértelmű tájékoztatást kell ~~adni~~***adniuk*** az európai moduláris rendszerek össztömegére és méreteire vonatkozó határértékekről~~, valamint~~ a közúthálózatnak az ilyen járművekre vonatkozó előírásokkal kompatibilis ~~részeiről, és~~***részein. A tagállamoknak létre kell hozniuk egy*** nyomon ~~kell követni~~***követési rendszert*** az európai moduláris rendszerek ~~használatának~~***használata által*** a közúti közlekedésbiztonságra, a közúti infrastruktúrára és a modális együttműködésre kifejtett ~~hatásait~~***hatások***, valamint az európai moduláris ~~rendszereknek~~ ***rendszerek által***a közlekedési rendszerre gyakorolt környezeti ~~hatásait~~***hatások értékelésére***, beleértve a modális részesedésre kifejtett hatásokat is. ***Az európai moduláris rendszerek ezen irányelven belüli egyértelmű meghatározása garantálja, hogy az európai moduláris rendszerek szabványos járműegységekből álljanak, annak érdekében, hogy biztosított legyen a más közlekedési módokkal, különösen a vasúttal való kompatibilitás. A kibocsátásmentes mobilitásra való átállás hatékony előmozdítása érdekében a nemzetközi forgalomban részt vevő európai moduláris rendszereknek – amint ez műszaki és operatív szempontból megvalósítható – kibocsátásmentes járművekből vagy jármű-kombinációkból kell állnia.*** **[Mód. 5]**

(9a) A közúti biztonság maximalizálása és a megfelelő munkakörülmények érdekében fontos biztosítani, hogy az európai moduláris rendszerek vezetői megfelelő képzésben részesüljenek, és rendelkezzenek a nehezebb és hosszabb járművek és jármű-kombinációk kezeléséhez szükséges képesítésekkel. A tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy minimumkövetelményeket vagy tanúsítási rendszert állapítsanak meg az európai moduláris rendszerek járművezetői számára. Az európai moduláris rendszerek vezetői és üzemeltetői számára egyenlő bánásmódot és megkülönböztetésmentességet biztosító egyenlő versenyfeltételek biztosítása érdekében a tagállamoknak garantálniuk kell e tanúsítványok kölcsönös elismerését az érintett tagállamokban. **[Mód. 6]**

(10) A tagállamok számára továbbra is lehetővé kell tenni, hogy ideiglenes jelleggel kísérleteket végezzenek. A mozgás közbeni töltést lehetővé tevő új technológiák, például a szolárpanelek, az áramszedők és a villamosított közutak, illetve az európai moduláris rendszerek fokozatos tagállami bevezetése tesztkörnyezetben szükségessé teheti a megengedett legnagyobb össztömeg és méretek túllépését, többek között a közúthálózat határokon átnyúló szakaszain. Ezért a tagállamok számára továbbra is lehetővé kell tenni, hogy ilyen kísérleteket végezzenek, és tesztelni tudják az új technológiák és koncepciók határokon átnyúló kompatibilitását. A kísérletek elvégzéséhez szükséges maximális időtartam meghatározásával egyértelművé kell tenni a kísérletek ideiglenes és innovatív jellegét. Ugyanakkor az innováció akadályozásának elkerülése érdekében nem szabad korlátozni az új technológiákra és innovatív rendszerekre irányuló kísérletek számát. A tagállamoknak rendszeresen nyomon kell követniük és értékelniük kell az új technológiák és új koncepciók tesztelésének – a közúti közlekedésbiztonság, a közúti infrastruktúra és a modális együttműködés tekintetében elért – teljesítményét és hatásait, valamint a közlekedési rendszerre kifejtett környezeti hatásokat, például a modális részesedésre kifejtett hatásokat.

***(10a) Azon tagállamokban, amelyek nemzeti és nemzetközi forgalomban lehetővé teszik európai moduláris rendszerek közlekedését, az ilyen rendszerekre vonatkozó új, harmonizált szabályoknak magukban kell foglalniuk a közúti biztonságra vonatkozó adatok gyűjtését ezekben a tagállamokban, beleértve az ütközésekből eredő halálesetek és sérülések arányát is. Figyelembe véve, hogy a nehézgépjárművekkel való ütközések során bekövetkező halálesetek közel egyharmadában veszélyeztetett úthasználók veszítik életüket, a tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy az európai moduláris rendszerek ne gyakoroljanak negatív hatást a közúti közlekedésbiztonságra, különösen a veszélyeztetett úthasználók, például gyalogosok és kerékpárosok, valamint a motorkerékpárosok és a fogyatékossággal élők, a csökkent mozgásképességű személyek és a csökkent tájékozódóképességű személyek biztonságára.* [Mód. 7]**

(11) Az oszthatatlan rakományoknak a legnagyobb össztömeget vagy méreteket meghaladó járművekkel vagy jármű-kombinációkkal végzett szállítása és az európai moduláris rendszerek használata – a kiegészítő biztonsági elemek és a megfelelő infrastruktúra iránti igényük miatt – szükségessé teszi, hogy különös figyelem irányuljon az olyan tényezőkre, mint a releváns információk átláthatósága, a jogbiztonság és az engedélyezési eljárások harmonizálása. Ezért a tagállamoknak létre kell hozniuk egy olyan egységes elektronikus információs és kommunikációs rendszert, amely egyértelműen és könnyen hozzáférhető módon tartalmazza az oszthatatlan rakományok szállításának és az európai moduláris rendszerek használatának üzemeltetési és adminisztratív feltételeire vonatkozó valamennyi releváns információt. E nemzeti rendszernek azt is lehetővé kell tennie a gazdasági szereplők számára, hogy az oszthatatlan rakományok szállítására vonatkozó különleges engedélyekkel kapcsolatos információkat az érintett tagállamban szerezzék be, és a kérelmet elektronikus úton, ***uniós*** szabványosított formátumban nyújtsák be. ***Emellett e nemzeti rendszernek tájékoztatást kell nyújtania a járműveknek és jármű-kombinációknak az országban megengedett legnagyobb méreteiről és össztömegéről, valamint a lehetséges – különösen a magasságra vonatkozó – korlátozásokról. Annak biztosítása érdekében, hogy a gazdasági szereplők és a polgárok egy helyen hozzáférhessenek az összes releváns információhoz, a Bizottságnak legkésőbb [6 hónappal ezen irányelv átültetésének napját követően]-ig létre kell hoznia egy, a nemzeti elektronikus és kommunikációs rendszereket összekötő és többek között egyértelmű grafikus áttekintést nyújtó európai internetes portált azokról az utakról, amelyeken az európai moduláris rendszerek és – amennyiben elérhető – az oszthatatlan rakományt szállító járművek az érintett tagállamokban közlekedhetnek.*** **[Mód. 8]**

(12) Az elsősorban nagy távolságra történő szállítás során használt nehezebb tehergépkocsikkal (például öt- vagy hattengelyes jármű-kombinációkkal) végzett, határokon átnyúló szállítás mesterséges akadályait összehangolt módon kell felszámolni, hogy rövid távon ki lehessen használni a tagállamok által biztosított nagyobb rakodási kapacitáshoz kapcsolódó működési, energia- és környezeti hatékonyságot, többek között az intermodális szállítás esetében. A kibocsátásmentes mobilitásra való áttérés hatékony előmozdítása ***és a vonatkozó meglévő környezetvédelmi jogszabályok hatásainak maximalizálása*** érdekében 2035-től fokozatosan meg kell szüntetni az ilyen, fosszilis üzemanyagokkal hajtott nehezebb ~~tehergépkocsik~~***tehergépjárművek*** használatát~~, amikor~~ a ***beruházásokkal kapcsolatos jogbiztonság erősítése és a hatékonyabb*** kibocsátásmentes nehézgépjárművek piaci ~~penetrációja várhatóan jelentősen növekedni fog, a nyilvántartásba vett új nehézgépjárművek mintegy 50 %-ára~~***penetrációjának további ösztönzése céljából***. A fokozatos kivezetést követően a nehezebb tehergépkocsikat továbbra is engedélyezni kell a nemzeti forgalomban, míg a nemzetközi forgalomban meg kell felelniük a 96/53/EK irányelv I. mellékletében meghatározott megengedett legnagyobb össztömegnek; e melléklet a többlettömeg-engedményt a kibocsátásmentes járművekre és az intermodális szállítási műveletekben részt vevő járművekre korlátozza. **[Mód. 9]**

(13) A 96/53/EK irányelvben meghatározott értékeket feltüntető jármű-megfelelőségi tanúsítványoknak – a járművek típusjóváhagyására vonatkozó egységes eljárásokra és műszaki előírásokra vonatkozó aktualizált uniós szabályokkal összhangban – átfogó információkat kell tartalmazniuk. Az alkalmazandó uniós szabályokra utaló hivatkozásokat ezért az (EU) 2021/535 bizottsági végrehajtási rendeletre ([9]) utaló konkrét hivatkozás beillesztése érdekében aktualizálni kell. A megfelelőségi tanúsítványban feltüntetendő információkat fokozottabban össze kell hangolni a 96/53/EK irányelv szerinti megengedett legnagyobb össztömegekkel. A 2. cikkben meghatározott szállítási művelet intermodális jellegének ellenőrzése különösen nagy kihívást jelenthet a nem konténeres szállítás során. Az intermodális szállítási műveletekben részt vevő nehézgépjárművekre vonatkozó többlettömeg-engedmény megfelelő felhasználása érdekében a gazdasági szereplőknek a művelet intermodális jellegére vonatkozó igazolást kell szolgáltatniuk. A digitális szállítási adatok közlésére szolgáló, az (EU) 1056/2020 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([10]) alapján létrehozott platformok (a továbbiakban: eFTI-platformok) megfelelő eszközt biztosítanak, mivel olyan a kialakításuk, hogy tartalmazzák a 92/106/EGK irányelv 3. és 7. cikkében meghatározott, jogszabályban előírt tájékoztatási követelményeket. Ezért a releváns szállítási információknak a rakomány szállításához igénybe vett szállítási módok tekintetében történő rögzítése céljából kötelezővé kell tenni az eFTI-platform használatát.

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

([10]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 1056/2020 rendelete (2020. július 15.) az elektronikus áruszállítási információkról (HL L 249., 2020.7.31., 33. o.).

(14) A ~~nyitott felépítményű~~ járműszállító járművek – ***amelyek közül sok nyitott felépítményű*** – nagyon kevés lehetőséget biztosítanak arra, hogy a jobb aerodinamika révén csökkentsék energiafogyasztásukat. A járműszállító járművek rakományainak túlnyúlására vonatkozó eltérő nemzeti szabályok versenytorzulást okoznak, és jelentősen korlátozzák a működési hatékonyság és az energiahatékonyság nemzetközi forgalomban történő javítására adódó lehetőségeiket. Ezért a szóban forgó célkitűzések megfelelő teljesülése érdekében harmonizálni kell a ~~nyitott felépítményű~~ járműszállító járművek rakományainak túlnyúlására vonatkozó szabályokat. **[Mód. 10]**

(15) A meghosszabbított vezetőfülkével rendelkező nehézgépjárművek, valamint a kibocsátásmentes hajtásrendszerek piacra lépése elkezdődött. A kibocsátásmentes hajtásrendszerek használata a technológiától függően több teret igényel, amely – a kibocsátásmentes közúti szállítás gazdasági szankcionálásának elkerülése érdekében – nem számítható be a jármű tényleges terhelésének rovására. Ezért egyértelművé kell tenni, hogy a meghosszabbított vezetőfülkék esetében előírt maximális hosszúság olyan mértékben léphető túl, amely biztosítja a kibocsátásmentes technológiák, például az akkumulátorok és a hidrogéntartályok elhelyezéséhez szükséges teret, feltéve, hogy az áramvonalas vezetőfülkék biztonsági, hatékonysági és kényelmi jellemzői nem kerülnek veszélybe***, és az érintett jármű eleget tesz a „fordulókör-szabálynak”***. **[Mód. 11]**

(16) A jelenlegi előírások – a további térigény esetéhez hasonlóan – a kibocsátásmentes nehézgépjárművek többlettömegének kompenzálására sem alkalmasak, különösen a nagy távolságra történő szállítás esetében. A kibocsátásmentes jármű-kombinációk, valamint az Unióban leggyakrabban használt személyszállító gépjárművek esetében többlettömegre és tengelyterhelésre van szükség. A könnyebb technológiák és a jobb aerodinamika – a kibocsátásmentes hajtásrendszerek energiafogyasztásának csökkentése révén – hatékonyabbá teszik azok használatát (például a nagyobb megtett távolság és a hosszabb akkumulátor-élettartam lehetővé tétele érdekében). A kibocsátásmentes nehézgépjárművek elterjedésének további ösztönzése, a technológiafejlesztés előmozdítása, valamint a járművek jobb aerodinamikai jellemzőkkel való felvértezése érdekében a többlettömeg-engedményeket ezért el kell különíteni a kibocsátásmentes technológia tömegétől.

(16a) A járművek sokféle különböző jelölése és jelzése a tagállamokban zavaró lehet az úthasználók számára, és káros lehet az uniós közúti közlekedésbiztonságra nézve. A közúti közlekedésbiztonság javítása érdekében uniós szinten létre kell hozni az európai moduláris rendszerekben használt vagy a szabványos méretektől eltérő gépjárművek vagy járműszerelvények hosszát jelölő szabványosított uniós címkét. Ez az uniós címke segítené az úthasználókat az ilyen járművek azonosításában és megismerésében, és csökkentené a korlátozott láthatóságból vagy holtterekből eredő kockázatokat, például az ilyen hosszú járművek vagy járműszerelvények előzése során. **[Mód. 12]**

(16b) Az akkumulátoros elektromos járművek, az üzemanyagcellás és az egyéb hidrogénüzemű járművek nagy potenciállal rendelkeznek a nehézteher-szállítás egyes szegmenseinek dekarbonizálása szempontjából, és ezek fejlesztését ösztönözni kell, figyelembe véve azt a tényt, hogy nincs olyan technológia, amelynek ne lenne környezeti hatása. Amennyiben a villamosítás nem lehetséges vagy kevésbé hatékony, és a hidrogénüzemű járművek nem megfelelőek vagy a költségek szempontjából nem versenyképesek, a technológiasemlegesség elve lehetővé teszi egyenlő versenyfeltételek biztosítását más, kiforrottabb technológiákkal. **[Mód. 13]**

(17) A szabályok eredményes, hatékony és következetes végrehajtása rendkívül fontos a gazdasági szereplők közötti torzulásmentes verseny biztosításához, valamint az alkalmazandó össztömeget vagy méreteket jogellenesen meghaladó járművek közúti közlekedésbiztonságra és közúti infrastruktúra jelentett kockázatainak kiküszöböléséhez. A túlterhelt járművek közúti ellenőrzésének célirányosabbá tétele érdekében~~, és amennyiben a tagállamok úgy döntenek, hogy~~ ***a tagállamoknak legalább*** automatikus rendszereket ~~használnak a közúti infrastruktúrán, kötelesek biztosítani legalább azt, hogy~~***kell kiépíteniük*** a transzeurópai közúti közlekedési hálózaton ~~kiépítsenek ilyen~~***, ezen belül a TEN-T törzshálózaton pedig tanúsítvánnyal rendelkező*** rendszereket***. Emellett lehetővé kell tenni pontos és teljes mértékben interoperábilis fedélzeti súlymérő berendezések használatát is. Ezeknek a tanúsítvánnyal ellátott automatikus rendszereknek képesnek kell lenniük a megengedett legnagyobb össztömeget meghaladó olyan járművek vagy jármű-kombinációk felismerésére, amelyekre különleges engedélyen vagy hasonló megállapodáson alapuló eltérés vonatkozik. A rendszereknek képesnek kell lenniük annak észlelésére is, hogy teljesülnek-e a különleges engedélyekre vonatkozó követelmények. Ez várhatóan elkerülhetővé teszi az indokolatlan szankciókat, és adminisztratív költségeket takarít meg a gazdasági szereplők és a tagállamok számára egyaránt***. Ezen túlmenően a jogérvényesítés Unión belüli megbízhatósága és következetessége érdekében a tagállamok által elvégzendő ellenőrzések kötelező minimumszintjét az ezen irányelv hatálya alá tartozó járművek által a tagállamok területén bonyolított forgalom szintjével arányosan kell meghatározni, beleértve az éjszakai órákban végzett ellenőrzések megfelelő számát is. **[Mód. 14]**

(18) A jogérvényesítés fokozása és a nehézgépjárművek uniós közutakon való közlekedésének fokozottabb nyomon követése, a forgalmi torlódások csökkentése, a közúti közlekedésbiztonság javítása, az infrastruktúra károsodása kockázatának csökkentése, valamint a fenntartható szállítási műveletek előmozdítása érdekében a tagállamokat olyan intelligens hozzáférési politikát támogató rendszerek létrehozására kell ösztönözni, amelyek biztosítják a legnagyobb megengedett össztömegre és méretekre vonatkozó szabályoknak való megfelelést. ~~Az ilyen rendszerek létrehozásakor~~ A tagállamoknak közös minimumkövetelményeket kell alkalmazniuk az ~~EU-n~~***ilyen rendszerekre vonatkozóan az Unión*** belüli harmonizáció és interoperabilitás biztosítása érdekében, különösen a kicserélendő releváns adatok hozzáférhetősége és formátuma tekintetében***. A vonatkozó adatoknak valós időben és az Unió hivatalos nyelvein hozzáférhetőnek kell lenniük***. A környezetre, az infrastruktúrára, az emberi egészségre és biztonságra, valamint a társadalomra kifejtett minimális hatás biztosítása érdekében a rendszereknek elő kell segíteniük annak biztosítását, hogy a megfelelő rakományt szállító megfelelő járművek a megfelelő közúton és a megfelelő időben közlekedjenek. Az ilyen rendszerek létrehozásakor – a nehézgépjárművek biztonságos és zavartalan közlekedésének biztosítása érdekében – fejlett intelligens közlekedési rendszereket kell alkalmazni, például a járművek és az infrastruktúra közötti kommunikációt, a járművek és a hálózat közötti kommunikációt, valós idejű adatmegosztást és távellenőrzést, és e rendszerek nem vezethetnek aránytalan vagy diszkriminatív forgalmi korlátozásokhoz. **[Mód. 15]**

(18a) A 96/53/EK irányelv végrehajtása alapvető része a jól bevált uniós és nemzeti szintű nyomonkövetési és végrehajtási rendszereknek, amelyek hozzájárulnak a közúti fuvarozásra alkalmazandó uniós szociális, piaci és műszaki szabályok végrehajtásához. Amennyiben az előírt tömeg- és méretkövetelmények megsértését észlelik, az illetékes nemzeti hatóságoknak végrehajtási intézkedéseket kell hozniuk. A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy a szankciók megkülönböztetésmentesek legyenek mind a választott szankciótípusok, mind azok mértéke tekintetében, valamint hogy hatékonyak, visszatartó erejűek és az elkövetett jogsértés súlyosságával arányosak legyenek. Ezeket a jogsértéseket rögzíteni kell a közúti fuvarozási vállalkozások nemzeti nyilvántartásában, meg kell osztani a közúti fuvarozási vállalkozások európai nyilvántartásán (ERRU) keresztül, és az 1071/2009/EK rendelettel összhangban figyelembe kell venni a vállalkozások kockázati besorolásában. A 96/53/EK irányelv hatálya alá tartozó szankciók határokon átnyúló végrehajtását várhatóan megkönnyíti majd a határokon átnyúló végrehajtásról szóló (EU) 2015/413 irányelv módosítása. **[Mód. 16]**

(18b) A zöld és digitális átállás terén való előrelépés, valamint az európai zöld megállapodásban és a fenntartható és intelligens mobilitási stratégiában – különösen a közlekedési ágazatból származó ÜHG-kibocsátás csökkentése tekintetében – meghatározott célkitűzéseknek való megfelelés érdekében a tagállamokat ösztönözni kell, hogy az ezen irányelv megsértése esetén alkalmazandó szankciókból származó bevételeket vagy e bevételek pénzügyi értékének megfelelő összeget a fenntartható közlekedési eszközök elterjedésének támogatására és ezáltal a szállítási műveletekből származó külső költségek mérséklésére, az intermodalitás ösztönzésére és a határokon átnyúló szállítási műveletek fenntarthatóságának javítására használják fel. **[Mód. 17]**

(19) A multimodális szállítási rendszer növekedésének előmozdítása érdekében a konténeres szállítást – ***beleértve a 45 vagy 48 láb hosszúságú konténereket, a 45 láb hosszúságú cserefelépítményeket vagy a magas kockakonténereket*** – tovább kell könnyíteni azáltal, hogy a közúti járművek esetében többletmagasságot kell lehetővé tenni ~~a magas kockakonténereke~~***konténerek*** szállításához. **[Mód. 18]**

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

(20) Az Európai Parlamentet és a Tanácsot rendszeresen tájékoztatni kell a tagállami illetékes hatóságok által végzett megfelelőség-ellenőrzések eredményeiről, a jogérvényesítési eszközök és nyomonkövetési rendszerek kiépítéséről és használatáról, különösen a nehezebb és/vagy hosszabb járművek, köztük a moduláris jármű-kombinációk használatából fakadó működési, biztonsági és környezeti hatások értékelésével összefüggésben. A tagállamok által erre vonatkozóan szolgáltatott információknak lehetővé kell tenniük a Bizottság számára, hogy nyomon kövesse a piaci fejleményeket és a 96/53/EK irányelvnek való megfelelést. Annak érdekében, hogy a tagállamok könnyebben nyújthassák be a szükséges információkat a Bizottságnak, valamint az adatok egységességének és összehasonlíthatóságának biztosítása érdekében – lehetővé téve a 96/53/EK irányelvnek való megfelelés nyomon követését és általános teljesítményének értékelését – kívánatos, hogy a Bizottság egységes, felhasználóbarát jelentéstételi formátumot hozzon létre.

(21) Ahhoz, hogy a közúti szállítási ágazat gyorsan reagálhasson bármely válságra, például természeti katasztrófákra, világjárványokra, katonai konfliktusokra vagy infrastrukturális hiányosságokra, a 96/53/EK irányelvbe veszélyhelyzeti záradékot kell illeszteni, amely a szükséges áruk és szolgáltatások folyamatos ellátásának biztosítása érdekében ideiglenesen lehetővé teszi a megengedett legnagyobb össztömeget és/vagy méreteket meghaladó nehézgépjárművek közlekedését. Ilyen kivételes záradék csak akkor alkalmazandó, ha azt a közérdek megköveteli, ~~és~~ feltéve, hogy ezáltal a közúti közlekedésbiztonság nem kerül veszélybe***, és annak esetleges megújítására a válság további fennállásának függvényében kerülhet sor***. **[Mód. 20]**

(22) Annak biztosítása érdekében, hogy a tagállamok által az európai moduláris rendszerek és a kísérletek hatásainak értékelésére létrehozandó nyomonkövetési rendszerek megfeleljenek a harmonizált minimumkövetelményeknek, a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy kiegészítse a 96/53/EK irányelvet az említett nyomonkövetési rendszerek által szolgáltatandó minimális adatkészletek és/vagy teljesítménymutatók meghatározása tekintetében. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak ([11]) megfelelően kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.

(23) Ezen irányelv végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni abból a célból, hogy közös ***uniós*** szabványos kérelem-formanyomtatványt hozzon létre, harmonizálja a legnagyobb össztömeget és/vagy méreteket meghaladó, oszthatatlan rakományok szállítására használt járművekre vagy jármű-kombinációkra vonatkozó nemzeti engedélyek vagy hasonló megállapodások kiadására vonatkozó szabályokat és eljárásokat, egységes jelentéstételi formátumot hozzon létre a tagállamok számára jelentéstételi kötelezettségeik teljesítéséhez, valamint ideiglenes kivételeket határozzon meg a válság által érintett tagállamok közötti nemzetközi forgalomban alkalmazott tömeg- és mérethatárértékek alkalmazása alól. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek ([12]) megfelelően kell gyakorolni. **[Mód. 21]**

(23a) Ezen irányelv eredményességének és hatékonyságának értékelése, valamint a konkrét célkitűzésekhez viszonyított előrehaladás mérése érdekében fontos az irányelv végrehajtásának és hatásának rendszeres értékelése. Ezért a Bizottságnak a kibocsátásmentes nehézgépjárművek piaci elterjedését lehetővé tevő előfeltételek – például az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának rendelkezésre állása és kapacitása, az európai rendszer közúti közlekedésre gyakorolt hatása, valamint a szén-dioxid-kibocsátás alapján differenciált tagállami úthasználati díjak – alapján rendszeresen értékelő jelentést kell benyújtania ezen irányelv alkalmazásáról. E jelentéseknek részletes információkat kell tartalmazniuk ezekről az előfeltételekről, valamint a nemzeti és nemzetközi közúti szállítás alakulásáról, a közúti biztonságra és a közúti infrastruktúrára gyakorolt hatásról, a modális váltásról, az intelligens jogérvényesítési rendszerek alkalmazásáról és a közúti fuvarozás technológiai fejlődéséről. Emellett a jelentéseknek figyelembe kell venniük az intézkedéseknek az irányelv hosszú távú céljaihoz igazodó méretezhetőségét. Ezen értékelések megállapításai alapján a jelentéshez adott esetben az ezen irányelv és az abban megállapított kötelezettségek módosítására irányuló jogalkotási javaslatot kell csatolni. **[Mód. 22]**

(24) Figyelembe véve a 96/53/EK irányelv I. mellékletének számos módosítását, amelyek a kibocsátásmentes nehézgépjárművek elterjedéséhez nyújtott további ösztönzők szükségességére, az öttengelyes gépjárművek legnagyobb össztömegének harmonizálására, valamint az intermodális szállítás előmozdításának szükségességére vonatkoznak, az egyértelműség érdekében helyénvaló e melléklet helyébe újat léptetni.

(25) A 96/53/EK irányelv alapján előírt információknak az (EU) 2020/1056 rendelet hatálya alá vonása érdekében a rendeletet módosítani kell.

([11]) HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

([12]) 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.).

(26) Mivel ezen irányelv célkitűzéseit – nevezetesen a közúti közlekedésbiztonság biztosítását, a fenntartható és hatékony szállítási műveletek előmozdítását és a belső piac működésének előmozdítását – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, azonban a közúti szállítás határokon átnyúló jellege és az ezen irányelv által kezelni kívánt problémák jellege miatt e célkitűzések az Unió szintjén jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e célkitűzések eléréséhez szükséges mértéket.

(27) A tagállamoknak és a Bizottságnak a magyarázó dokumentumokról szóló, 2011. szeptember 28-i együttes politikai nyilatkozatával ([13]) összhangban a tagállamok vállalták, hogy az átültető intézkedéseikről szóló értesítéshez indokolt esetben egy vagy több olyan dokumentumot mellékelnek, amely megmagyarázza az irányelv elemei és az azt átültető nemzeti jogi eszközök megfelelő részei közötti kapcsolatot. Ezen irányelv tekintetében a jogalkotó úgy ítéli meg, hogy ilyen dokumentumok átadása indokolt.

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

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 96/53/EK irányelv módosításai

A 96/53/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk a következőképpen módosul:

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

„a) az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet* 4. cikkében meghatározott, az M_2 és M_3 kategóriába sorolt gépjárművek és az O kategóriába sorolt pótkocsijaik, valamint az N_2 és N_3 kategóriába sorolt gépjárművek és az O_3 és O_4 kategóriába sorolt pótkocsijaik (*);"

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

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

_____

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

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

2. A 2. cikk a következőképpen módosul:

a) a második franciabekezdésben a „pótkocsi" fogalommeghatározása helyébe a következő szöveg lép:

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

([13]) HL C 369., 2011.12.17., 14. o.

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

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

c) a „jármű-kombináció” fogalommeghatározása után a szöveg a következő fogalommeghatározással egészül ki:

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

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

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

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

„– »alternatív üzemanyaggal hajtott jármű«: teljes egészében ***vagy részben*** alternatív üzemanyaggal meghajtott olyan gépjármű, amely az (EU) 2018/858 rendelet kerete szerinti jóváhagyással rendelkezik;” **[Mód. 23]**

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

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

_____

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

g) a „megbízó” fogalommeghatározása után a szöveg a következő fogalommeghatározással egészül ki:

„– »eFTI-platform«: az (EU) 2020/1056 európai parlamenti és tanácsi rendelet (*) alapján létrehozott árufuvarozási információs platform;

_____

(*) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/1056 rendelete (2020. július 15.) az elektronikus áruszállítási információkról (HL L 249., 2020.7.31., 33. o.).”;

h) a második albekezdés helyébe a következő szöveg lép:

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

_____

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

3. A 4. cikk a következőképpen módosul:

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

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

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

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

A tagállamok ***közös uniós szabványos kérelem-formanyomtatvány rendelkezésre bocsátása, valamint az adminisztratív terhek minimalizálása és a szükségtelen késedelmek elkerülése révén*** gondoskodnak arról, hogy az oszthatatlan rakományok szállítására vonatkozó engedélyek beszerzésére vagy hasonló megállapodások elérésére irányuló eljárás zökkenőmentes, hatékony és megkülönböztetésmentes legyen~~, minimalizálva az adminisztratív terheket és elkerülve a szükségtelen késedelmeket~~.

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

A tagállamok biztosítják, hogy az oszthatatlan rakományt szállító járműveken fel legyen tüntetve a 10ca. cikkben meghatározott uniós címke. **[Mód. 24]**

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

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

a) a szállítási műveleteket valamely tagállam területén speciális járművekkel vagy jármű-kombinációkkal olyan körülmények között végzik, amelyek között más tagállamok járművei általában nem végeznek szállítási műveletet, például a fakitermeléshez és az erdőgazdasági ágazathoz kapcsolódó műveleteket;

b) az a tagállam, amely engedélyezi a területén az I. mellékletben meghatározott méretektől eltérő méretű járművekkel vagy jármű-kombinációkkal végzett szállítási műveleteket, lehetővé teszi a (4a) bekezdés szerinti európai moduláris rendszerek közlekedését is annak érdekében, hogy azok elérjék legalább az adott tagállamban engedélyezett rakodási hosszt, és hogy minden gazdasági szereplőre egyenlő versenyfeltételek vonatkozhassanak;" **[Mód. 25]**

c) a szöveg a következő (4a) bekezdéssel egészül ki:

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

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

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

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

c) a tagállamok gondoskodnak arról, hogy a hálózat azon része, amelyen európai moduláris rendszerek közlekedhetnek a területükön, a határokon átnyúló forgalom lehetővé tétele érdekében összeköttetésben legyen az európai moduláris rendszerek közlekedését szintén engedélyező szomszédos tagállamok közúthálózatával;

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

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

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

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

A tagállamok ~~tájékoztatják~~***értesítik*** a Bizottságot abban az esetben, ha engedélyezik ~~a~~ területükön az európai moduláris rendszerek közlekedését***, és tájékoztatják arról, hogy azok hogyan teljesítik az e bekezdés -a)–da) pontjában meghatározott feltételeket. Ezen értesítéseket követően a Bizottság adott esetben ajánlásokat ad ki az említett tagállamoknak az említett feltételeknek való megfelelés biztosítása érdekében. Amennyiben a Bizottság ajánlásokat ad ki, az érintett tagállam hat hónapon belül tájékoztatja a Bizottságot arról, hogy miként szándékozik végrehajtani az ajánlásokat. A Bizottság ajánlásait és a tagállamok válaszait nyilvánosságra kell hozni.***"; **[Mód. 26]**

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

„(5) A tagállamok korlátozott ideig engedélyezhetik az olyan új technológiákat vagy új koncepciókat alkalmazó járművek vagy jármű-kombinációk tesztelését, amelyek nem tudnak megfelelni ezen irányelv követelményeinek. Az ilyen járművek vagy jármű-kombinációk ~~esetében lehetővé kell tenni, hogy a kísérleti időszak alatt~~***csak akkor végezhetnek*** bizonyos nemzeti vagy nemzetközi szállítási műveleteket ~~végezzenek~~***a kísérleti időszak alatt, ha igazolják, hogy a célzott szállítási tevékenységek nem végezhetők vasúton vagy más olyan szállítási formában, amely hasonló vagy magasabb szintű biztonsági és környezeti előnyökkel jár. Bizonyítani kell, hogy ez nem gyakorol jelentős hatást az intermodális versenyre a szállítási ágazat egészében***. Különösen az európai moduláris rendszerekkel végzett kísérletek legfeljebb öt évre engedélyezhetők***, amely egy alkalommal, legfeljebb három évre megújítható. Ha egy tagállam a kísérlet megújításáról dönt, ezt megfelelően indokolja a Bizottságnak***. A kísérletek száma nem korlátozható. A tagállamok erről értesítik a Bizottságot. **[Mód. 27]**

A tagállamok nyomonkövetési rendszert hoznak létre, és értékelik az első albekezdésben említett kísérleteknek a közúti közlekedésbiztonságra, a közúti infrastruktúrára és a modális együttműködésre gyakorolt hatását, valamint a közlekedési rendszerre gyakorolt környezeti hatásokat, beleértve a modális megoszlásra gyakorolt hatásokat is.";

e) a szöveg a következő (5a) bekezdéssel egészül ki:

„(5a) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 10h. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy kiegészítse ezt az irányelvet az e cikk (4a) bekezdésének ***-a) és*** d) pontjában és (5) bekezdésében említett~~,~~ ***előzetes értékelések és*** a tagállamok által létrehozott nyomonkövetési rendszerek által szolgáltatandó minimális adatkészletek és teljesítménymutatók meghatározásával."; **[Mód. 28]**

f) a (7) bekezdést el kell hagyni.

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

„*4a. cikk*

(1) A tagállamok legalább a következő »egyablakos ügyintézési« funkciókkal rendelkező elektronikus információs és kommunikációs rendszert hoznak létre és kezelnek:

a) egyablakos nemzeti ügyintézési pont, amelyen keresztül a kérelmező szabványosított formátumban nyújtja be a 4. cikk (3) bekezdésében foglalt különleges engedély vagy hasonló megállapodás iránti kérelmét;

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

c) adott esetben az európai moduláris rendszerek üzemeltetőinek szánt egyablakos nemzeti hozzáférési pont a 4. cikk (4a) bekezdésének a) és b) pontjában említett információkhoz.**;**

ca) egyablakos nemzeti hozzáférési pont, amely egyértelmű, hozzáférhető és átlátható módon információt biztosít a járművek nemzeti megengedett legnagyobb tömegéről és méreteiről, valamint a meghatározott területeken vagy meghatározott utakon érvényes – többek között a magasságra vonatkozó – valamennyi korlátozásról. **[Mód. 29]**

(1a) A Bizottság... [6 hónappal ezen irányelv átültetésének napját követően]-ig létrehoz és ezt követően kezel egy külön erre a célra készült, naprakész, az Unió valamennyi hivatalos nyelvén elérhető európai internetes portált, amely egyértelmű, hozzáférhető és átlátható módon összekapcsolja az (1) bekezdésben említett nemzeti elektronikus és kommunikációs rendszereket. Ez az európai portál hozzáférhető és átlátható módon nyilvánosan elérhetővé teszi az úthálózat valamennyi olyan részére vonatkozó információkat, amelyen európai moduláris rendszerek és adott esetben oszthatatlan rakományt szállító járművek közlekedhetnek. **[Mód. 30]**

(2) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat ~~fogadhat el a~~***fogad el az engedély iránti*** közös ***uniós*** szabványos kérelem-formanyomtatvány létrehozása, valamint az e cikk (1) bekezdésében és a 4. cikk (3) bekezdésében említett nemzeti engedélyek vagy hasonló megállapodások ***többek között digitális formában történő*** kiadására – ***ezen belül a szükséges gépjármű-nyilvántartási információkra*** – vonatkozó szabályok és eljárások ***harmonizálása, valamint az oszthatatlan rakományok szállításának kísérésére vonatkozó szabályok*** harmonizálása céljából. E végrehajtási jogi aktusokat a 10i. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni. **[Mód. 31]**

4b. cikk

(1) Amennyiben egy tagállam a 4. cikk (2) bekezdésének a) pontja alapján engedélyezi a területén az I. melléklet 2.2.1. vagy 2.2.2. pontjában meghatározott határértékeket meghaladó legnagyobb össztömegű jármű-kombinációk közlekedését, nem utasíthatja el, illetve nem tilthatja meg a területén az olyan jármű-kombinációk nemzetközi forgalomban történő használatát, amelyek megfelelnek a belföldi áruszállítás esetében meghatározott tömegértékeknek, feltéve, hogy az ilyen jármű-kombinációk megengedett legnagyobb össztömege nem haladja meg a 44 tonnát.

(2) Az (1) bekezdéstől eltérve, az (1) bekezdésben meghatározott 44 tonnás tömeghatárérték túlléphető abban az esetben, ha a tagállam az adott jármű-kombinációk intermodális szállítási műveletben való részvétele esetén magasabb tömegértékeket engedélyez.

(3) Tekintettel a kibocsátásmentes járművek elterjedésének várható növekedésére, ezt a cikket 2034. december 31-ig kell alkalmazni.”

5. A 6. cikk a következőképpen módosul:

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

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

a) a következő két tábla kombinációja:

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

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

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

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

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

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

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

— ***véletlenszerű ellenőrzések a tömegre vonatkozó közös előírások tekintetében,***

— ***ellenőrzések a méretekre vonatkozó közös előírások tekintetében az irányelv megsértésének gyanúja esetén.";* [Mód. 32]**

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

„(5) A megfelelőségi tanúsítvány tömegre vonatkozó középső oszlopának adott esetben a kérdéses járműre érvényes uniós értékeket kell tartalmaznia.";

c) a cikk a következő (7) bekezdéssel egészül ki:

„(7) Ahhoz, hogy egy szállítási művelet ezen irányelv alkalmazásában intermodális szállítási műveletnek minősüljön, a megbízónak vagy az intermodális szállítási műveletet szervező vállalkozásnak – amennyiben az eltér a megbízótól – biztosítania kell, hogy a 92/106/EGK irányelv 3. cikkében és adott esetben 7. cikkében említett dokumentumokat az (EU) 2020/1056 rendelettel összhangban rögzítsék és rendelkezésre bocsássák valamely eFTI-platformon. Ezeket az információkat az (EU) 2020/1056 rendelettel összhangban hozzáférhetővé kell tenni az illetékes hatóságok számára ugyanazon az eFTI-platformon, amelyen a szállítási információkat rögzítették."

6. A 8b. cikk a következőképpen módosul:

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

„(1) Az aerodinamikai eszközökkel felszerelt, a (2) és a (3) bekezdésben megállapított követelményeknek és az (EU) 2018/858 rendeletnek megfelelő járművek vagy jármű-kombinációk – az energiahatékonyságuk javítása céljából – túllépheti az ezen irányelv I. mellékletének 1.1. pontjában meghatározott legnagyobb hosszúságokat annak lehetővé tétele érdekében, hogy a járművek vagy jármű-kombinációk hátsó részére aerodinamikai eszközöket lehessen felszerelni. Az ilyen eszközökkel felszerelt járműveknek vagy jármű-kombinációknak meg kell felelniük az ezen irányelv I. mellékletének 1.5. 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 aerodinamikai eszközök forgalomba hozatalát megelőzően el kell végezni azok típusjóváhagyását az (EU) 2018/858 rendelet és az (EU) 2021/535 végrehajtási rendelet kerete szerinti típusjóváhagyási szabályoknak megfelelően.";

b) az (5) bekezdést el kell hagyni.

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

„8c. cikk

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

A járműszállító járművek ~~túlnyúlása vagy~~ rakodótámasza nem nyúlhat ki a ***túlnyúló*** rakományhoz képest. A rakomány legfeljebb 0,5 méterrel kinyúlhat a vontatójármű elé, feltéve, hogy a szállított jármű ~~első~~***valamennyi*** tengelye a ~~pótkocsi~~***jármű*** szerkezetén nyugszik. A rakomány hátulról legfeljebb 1,5 méterrel nyúlhat ki, feltéve, hogy a szállított jármű ~~utolsó~~***legfeljebb egy*** tengelye a ~~pótkocsi szerkezetén~~***hátsó rakodótámaszon*** nyugszik.” **[Mód. 33]**

8. A 9a. cikk a következőképpen módosul:

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

„(1) Az (EU) 2018/858 rendeletnek megfelelő járművek vagy jármű-kombinációk túlléphetik az ezen irányelv I. mellékletének 1.1. pontjában meghatározott legnagyobb hosszúságokat, feltéve, hogy vezetőfülkéjük jobb aerodinamikai, energiahatékonysági és biztonsági teljesítményt***, valamint fokozottabb vezetői kényelmet*** biztosít. Az e cikk alapján megengedett legnagyobb hosszúságok túllépése kibocsátásmentes technológia telepítésére is felhasználható. Az ilyen vezetőfülkével felszerelt járműveknek vagy jármű-kombinációknak meg kell felelniük az ezen irányelv I. mellékletének 1.5. pontjában foglaltaknak, és a megengedett legnagyobb hosszúságok túllépése nem eredményezheti a szóban forgó járművek rakodási kapacitásának növekedését. **[Mód. 34]**

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

b) a (3) bekezdést el kell hagyni.

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

„*10b. cikk*

(1) Az alternatív üzemanyaggal hajtott vagy kibocsátásmentes járművek megengedett legnagyobb össztömege és tengelyterhelése az I. melléklet 2.2., 2.3., 2.4., 3.4.2. és 3.4.3. pontjában foglaltaknak felel meg.

A kibocsátásmentes járművektől eltérő, alternatív üzemanyaggal hajtott járművek esetében szükséges többlettömeget a kérdéses jármű jóváhagyási eljárása során a gyártó által benyújtott dokumentáció alapján kell meghatározni. A többlettömeget fel kell tüntetni a 6. 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 kiegészítése céljából naprakésszé tegye a 2. cikkben említett, olyan alternatív üzemanyagokat tartalmazó listát, amelyek esetében többlettömeget kell biztosítani. Különösen fontos, hogy a Bizottság a szokásos gyakorlatát követve e felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadása előtt szakértői konzultációkat folytasson, többek között a tagállamok szakértőivel is.

(2) A kibocsátásmentes járművek vagy jármű-kombinációk – többek között a kibocsátásmentes járművek – esetében az I. melléklet 1.1. pontjában meghatározott legnagyobb hosszúságok a kibocsátásmentes technológia elhelyezéséhez szükséges ~~legfeljebb 90 cm~~ többlethosszúsággal túlléphetők az ilyen eszközök hozzáadásának lehetővé tétele érdekében. Az ilyen kibocsátásmentes járműveknek vagy jármű-kombinációknak meg kell felelniük ezen irányelv I. melléklete 1.5. és 1.5a. pontjának, és a legnagyobb hosszúság túllépése nem eredményezheti az adott járművek vagy jármű-kombinációk rakodási hosszának növekedését, annak biztosítása érdekében, hogy a pótkocsik és félpótkocsik összeegyeztethetőek legyenek az intermodális szállítási műveletekre vonatkozó követelményekkel. **[Mód. 35]**

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

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

„*10c. cikk*

Intermodális szállítási műveletet végző járművek vagy jármű-kombinációk esetében az I. melléklet 1.1. pontjában – adott esetben figyelemmel a 9a. cikk (1) és a 10b. cikk (2) bekezdésére – ***a csuklós járművek tekintetében*** megállapított legnagyobb ~~hosszúságok~~***hosszúság 18,00 m,*** és az I. melléklet 1.6. pontjában megállapított legnagyobb megengedett távolság ~~legfeljebb 15 cm-rel léphető túl azon járművek vagy jármű-kombinációk esetében, amelyek 45 láb hosszúságú konténereket vagy 45 láb hosszúságú cserefelépítményeket szállítanak – akár üresen, akár rakománnyal –, amennyiben a kérdéses konténer vagy cserefelépítmény közúti szállítása intermodális szállítási művelet részeként történik~~***13,50 m***.” **[Mód. 36]**

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

„10ca. cikk

(1) A közúti közlekedésbiztonság növelése, valamint a járművek sokféle jelölésének és jelzéseinek elkerülése érdekében létrejön az európai moduláris rendszerekkel végzett műveletekben használt vagy az I. melléklet 1.1., 1.2., 1.4.–1,8., 4.2. és 4.4. pontjában meghatározottaktól eltérő méretekkel rendelkező, forgalomban lévő gépjárművek vagy jármű-kombinációk hosszára vonatkozó egységes uniós címke.

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

***(3) A Bizottság... [1 évvel a hatálybalépést követően]-ig a 10h. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogad el ezen irányelv kiegészítése céljából, amelyben meghatározza a címkékre és azok megjelenítésére és kibocsátására vonatkozó részletes előírásokat, követelményeket és egyéb rendelkezéseket, előnyben részesítve a piktogramok használatát a szöveggel szemben."* [Mód. 37]**

11. A 10d. cikk a következőképpen módosul:

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

„(1) A tagállamok konkrét intézkedéseket hoznak a forgalomba helyezett azon járművek vagy jármű-kombinációk ~~azonosítása~~***észlelése*** érdekében, amelyek ~~valószínűsíthetően túlléptékt~~***túllépik*** a legnagyobb megengedett tömeget, ~~és amelyeket ezért az illetékes hatóságaiknak az~~ ezen irányelv követelményeinek való megfelelés biztosítása érdekében ~~ellenőrizniük kell~~***, beleértve a különleges engedélyekre vonatkozó követelményeknek való megfelelést is***. Az említett ~~intézkedéseket~~***intézkedések magukban foglalják*** a közúti infrastruktúrára felszerelt automatikus rendszerek ~~vagy a (4) bekezdésnek megfelelően a járművek fedélzetére telepített tömegmérő berendezések segítségével lehet végrehajtani~~***létrehozását, biztosítva legalább az 1315/2013/EU rendeletnek*** (*) ***megfelelő kiépítést. A tagállamok tanúsított automatikus rendszereket hoznak létre az 1315/2013/EU rendeletben meghatározott transzeurópai közúti közlekedési hálózat törzshálózata mentén***.

~~Ha valamely tagállam úgy dönt, hogy automatikus rendszereket szerel fel~~ A közúti infrastruktúrára~~, legalább az 1315/2013/EU rendeletben~~ (*) ~~meghatározott transzeurópai közúti közlekedési hálózaton biztosítania kell az ilyen~~ ***felszerelt automatikus*** rendszerek ~~kiépítését~~***használata mellett a tagállamok a (4) bekezdéssel összhangban a járművekbe beépített fedélzeti tömegmérő berendezések segítségével vagy közúti ellenőrzések útján is azonosíthatják azokat a forgalomban lévő járműveket vagy jármű-kombinációkat, amelyek tömege valószínűleg meghaladja a megengedett legnagyobb össztömeget***.

A tagállamok nem követelhetik meg a fedélzeti tömegmérő berendezések olyan járművekre vagy jármű-kombinációkra telepítését, amelyeket más tagállamokban vettek nyilvántartásba. Az uniós és a nemzeti jog sérelme nélkül~~, amennyiben~~ ***a tagállamok a tanúsított*** automatikus rendszereket ~~használnak~~***felhasználhatják*** az ezen ~~irányelvben foglaltak megsértésének megállapítása és~~***irányelv megsértése esetén alkalmazandó*** szankciók ~~kiszabása céljából, az ilyen automatikus rendszereket tanúsítvánnyal kell ellátni~~***kiszabására***. ~~A tanúsítvány nem szükséges, amennyiben az automatikus rendszerek használata kizárólag azonosítási célokat szolgál.~~

A tanúsított automatikus rendszereket össze kell kapcsolni a 4a. cikkben meghatározott különleges engedélyek vagy hasonló megállapodás szerinti egyablakos nemzeti ügyintézési ponttal annak érdekében, hogy képesek legyenek felismerni azokat a megengedett legnagyobb össztömeget meghaladó járműveket vagy jármű-kombinációkat, amelyek különleges engedéllyel rendelkeznek, továbbá azokat, amelyek túllépik a különleges engedélyben engedélyezett össztömeget. **[Mód. 38]**

(2) Minden tagállam naptári évenként legalább hat ellenőrzést végez a területén áruszállításra használt és ezen irányelv hatálya alá tartozó járművek vagy jármű-kombinációk által megtett egymillió járműkilométerenként e járművek vagy jármű-kombinációk tömegére vonatkozóan, függetlenül az ilyen járművek nyilvántartási országától vagy forgalomba helyezési országától. A megfelelőség-ellenőrzéseknek megfelelő számú éjszakai ellenőrzést kell magukban foglalniuk.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 1315/2013/EU rendelete (2013. december 11.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 348., 2013.12.20., 1. o.).";

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

„(5) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok elfogadásával részletes rendelkezéseket állapít meg, amelyek biztosítják a (4) bekezdésben említett interoperabilitási és kompatibilitási szabályok végrehajtásának egységes feltételeit.”

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

„*10da. cikk*

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

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

(2) ~~Amikor egy tagállam az (1) bekezdés szerinti intelligens hozzáférési politikát hajt végre, biztosítania kell, hogy IAP-rendszere~~***A tagállamok biztosítják, hogy IAP-rendszerük*** megfeleljen a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek (*). A tagállamok biztosítják különösen, hogy az IAP-rendszerrel kapcsolatos és a 2010/40/EU irányelv hatálya alá tartozó adatok – beleértve a tömegre, a hosszúságra, a szélességre vagy a magasságra vonatkozó korlátozásokat – digitális, géppel olvasható formátumban rendelkezésre álljanak, és azokat az (EU) 2022/670 felhatalmazáson alapuló rendelet (**) szerint létrehozott nemzeti hozzáférési pontokon keresztül rendelkezésre bocsássák. ***A tagállamok emellett biztosítják azt is, hogy az IAP-rendszer össze legyen kapcsolva a 4a. cikkben meghatározott különleges engedélyek vagy hasonló megállapodás szerinti egyablakos nemzeti ügyintézési ponttal annak érdekében, hogy képesek legyenek felismerni azokat a megengedett legnagyobb össztömeget és/vagy méreteket meghaladó és különleges engedéllyel rendelkező járműveket vagy jármű-kombinációkat.***

(3) ~~Amikor egy tagállam~~ Az (1) bekezdés szerinti ~~IAP-rendszereket hajt végre~~***IAP-rendszerek bevezetése során a tagállamok***:

a) ~~meghatározza~~***meghatározzák*** a nehézgépjárművekhez való hozzáférés engedélyezésére vonatkozó kritériumokat, többek között, de nem kizárólag a jármű tömegét, hosszúságát, ***magasságát,*** műszaki előírásait, valamint a különleges biztonsági előírásoknak való megfelelést;

b) a biztonság és a hatékonyság növelése, valamint az IAP-rendszerek által érintett közúti szállítási műveletek során kialakuló forgalmi torlódások csökkentése érdekében a fejlett intelligens közlekedési rendszerek használatát ~~részesíti~~***részesítik*** előnyben;

c) a nehézgépjárművek üzemeltetőinek az IAP-rendszer követelményeiről, a kérelmezési eljárásokról, valamint a rendszer bármely frissítéséről vagy módosításáról való tájékoztatása céljából egy átfogó információs és kommunikációs rendszert ~~hoz~~***hoznak*** létre.***;***

ca) tartózkodnak az áruk és szolgáltatások szabad mozgásának diszkriminatív vagy aránytalan korlátozásától és a belső piac megfelelő működésének indokolatlan akadályozásától.

~~(4) Az IAP-rendszerek tagállamok általi létrehozása nem vezethet az áruk és szolgáltatások szabad mozgásának diszkriminatív vagy aránytalan korlátozásához, és nem akadályozhatja indokolatlanul a belső piac zavartalan működését.~~ **[Mód. 39]**

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 2010/40/EU irányelve (2010. július 7.) az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről (HL L 207., 2010.8.6., 1. o.).

(**) A Bizottság (EU) 2022/670 felhatalmazáson alapuló rendelete (2022. február 2.) a 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi információs szolgáltatások nyújtása tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 122., 2022.4.25., 1. o.).”

12a. A 10e. cikk a következő új bekezdéssel egészül ki:

„A tagállamokat ösztönözni kell arra, hogy az e szankciókból származó bevételeket vagy az e bevételek értékével megegyező összeget a fenntartható közlekedési eszközök fejlesztésére és piaci elterjedésük támogatására, infrastruktúrájuk és intelligens jogérvényesítési rendszereik finanszírozására, az intermodális szállítási műveletek ösztönzésére és a határokon átnyúló fuvarozási műveletek fenntarthatóságának javítására használják fel.” **[Mód. 40]**

13. A 10f. cikk (1) bekezdésében az a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) a megbízó adjon át a konténerek vagy cserefelépítmény szállításával általa megbízott teherfuvarozó részére egy nyilatkozatot, amely tartalmazza a szállított konténer vagy cserefelépítmény tömegét és magasságát; valamint.”

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

„*10g. cikk*

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

a) az előző két naptári évben elvégzett ellenőrzések száma;

b) az észlelt túlterhelt járművek vagy jármű-kombinációk száma;

c) a közúti infrastruktúrára a 10d. cikk (1) bekezdése szerint felszerelt***, közvetlen jogérvényesítés céljából tanúsított*** automatikus rendszerek száma és helye~~, valamint arra vonatkozó információ, hogy azok kizárólag azonosítási célokat szolgálnak-e, vagy közvetlen jogérvényesítés céljából tanúsítottak-e~~; **[Mód. 41]**

d) a 10da. cikkel összhangban létrehozott IAP-rendszerek végrehajtása és eredményessége;

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

f) a 4. cikk (4a) bekezdésének d) pontja és a 4. cikk (5) bekezdése értelmében elvégzett értékelések eredményei.

Ezeket az információkat évenkénti bontásban kell közölni.

(2) A Bizottság elemzi az (1) bekezdés alapján ~~beérkezett~~***kapott*** információkat, és a beérkezett információk alapján ***adott esetben ajánlásokat ad ki a tagállamoknak. Amennyiben a Bizottság ilyen ajánlásokat ad ki, az érintett tagállam a kiadásukat követő hat hónapon belül tájékoztatja a Bizottságot arról, hogy miként szándékozik végrehajtani az ajánlásokat. A Bizottság*** – legkésőbb az összes tagállam információinak beérkezését követő ~~13~~***12*** hónap elteltével – jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak ***az*** ezen irányelv ~~végrehajtásáról~~***előírásainak való megfelelésről***. E jelentésnek tartalmaznia kell a szóban forgó területeken bekövetkezett releváns fejleményekre vonatkozó információkat. **[Mód. 42]**

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

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

„(2) A Bizottságnak a 4. cikk (5a) bekezdésében ~~és~~***,*** a 10b. cikk (1) bekezdésében ***és a 10ca. cikkben*** említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása **…** [Kiadóhivatal: kérjük, illesszék be ezen irányelv hatálybalépésének napját]-tól/-től számított ötéves időtartamra szól. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam vége előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt. **[Mód. 43]**

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 4. cikk (5a) bekezdésében, a 10b. cikk (1) bekezdésében és a 10ca. cikkben említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban megjelölt felhatalmazást. A határozat az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő napon vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét. **[Mód. 44]**

(5) A 4. cikk (5a) bekezdése, a 10b. cikk (1) bekezdése és a 10ca. cikk értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam 2 hónappal meghosszabbodik.” **[Mód. 45]**

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

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

17. A 10j. ~~cikket el kell hagyni.~~***cikk helyébe a következő szöveg lép:***

„***10j. cikk***

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

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

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

E fent említett értékelések megállapításai alapján a jelentéshez adott esetben ezen irányelv módosítására irányuló jogalkotási javaslatot kell csatolni." **[Mód. 46]**

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

„*10k. cikk*

Válság esetén, amennyiben a közérdek ezt megköveteli, és feltéve, hogy nem veszélyezteti a közúti közlekedés biztonságát, a tagállamok a nemzeti forgalomban használt járművek számára legfeljebb két hónapos időtartamra átmeneti eltérést engedélyezhetnek az I. mellékletben meghatározott tömeg- és mérethatárértékek alkalmazása alól. ***Ez az időszak csak abban az esetben újítható meg, ha a válság továbbra is fennáll.*** **[Mód. 47]**

Minden ilyen kivételt megfelelően meg kell indokolni, és arról haladéktalanul értesíteni kell a Bizottságot. A Bizottság a biztosított kivételre vonatkozó információkat haladéktalanul közzéteszi hivatalos honlapján ***és a 4a. cikk (1a) bekezdésében említett, erre a célra létrehozott európai internetes portálon.*** **[Mód. 48]**

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

E cikk alkalmazásában a válság olyan rendkívüli, váratlan és hirtelen bekövetkező természeti vagy ember okozta esemény, amely az Unión belül vagy kívül következik be, és amely jelentős közvetlen vagy közvetett hatást gyakorol a közúti szállítás területére vagy az uniós polgárok takarékoskodására vagy jólétére – ***ezen belül biztonságára*** –, amennyiben a társadalom rendes működésében jelentős zavar keletkezik, és amennyiben a közérdek sürgős fellépést tesz szükségessé." **[Mód. 49]**

19. Az I. melléklet helyébe ezen irányelv melléklete lép.

20. A III. mellékletben a „76/114/EGK irányelvben" szövegrész helyébe az „(EU) 2021/535 bizottsági végrehajtási rendelet II. mellékletében" szövegrész lép.

2. cikk

Az (EU) 2020/1056 rendelet módosításai

Az (EU) 2020/1056 rendelet 2. cikke (1) bekezdésének a) pontja a következő vi. alponttal egészül ki:

„vi. a 96/53/EK tanácsi irányelv (*) 6. cikkének (7) bekezdése;

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

3. cikk

Átültetés

(1) A tagállamok legkésőbb **...** [az elfogadás napja + ~~2~~***1*** év]-ig elfogadják és kihirdetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul közlik a Bizottsággal. Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg. **[Mód. 50]**

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

4. cikk

Hatálybalépés

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

5. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt...,

az Európai Parlament részéről	*a Tanács részéről*
az elnök	*az elnök*

Melléklet

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

1.	Az 1. cikk (1) bekezdésének a) pontjában említett járművek megengedett legnagyobb méretei	
1.1.	Megengedett legnagyobb hosszúság	
	— az autóbusztól eltérő gépjármű	12,00 m
	— pótkocsi	12,00 m
	— csuklós jármű	16,50 m
	— közúti járműszerelvény	18,75 m
	— ***háromtengelyes*** csuklós autóbusz	18,75 m
	— ***négytengelyes csuklós autóbusz***	***21,00 m***
	— kéttengelyes autóbusz	13,50 m
	— kettőnél több tengelyes autóbusz	15,00 m
	— autóbusz + pótkocsi	18,75 m
1.2.	Legnagyobb szélesség:	
	a) a b) alpontban említett járművek kivételével az összes jármű	2,55 m
	b) fokozott hőszigetelésű járművek felépítménye vagy járművek által szállított, fokozott hőszigetelésű konténerek vagy cserefelépítmények	2,60 m
1.3.	Legnagyobb magasság	
	— bármely jármű	4,00 m
	— intermodális szállítás keretében egy vagy több, 9’ 6” szabványos külső magasságú konténert (magas kockakonténert) szállító járművek vagy jármű-kombinációk	4,30 m
1.4.	Az 1.1., 1.2., 1.3., 1.6., 1.7., 1.8. és 4.4. pontban megadott értékek tartalmazzák a cserefelépítmények és a szabványos rakományok, például a konténerek értékeit is.	
1.4a.	Amennyiben az autóbuszra olyan eltávolítható tartozékokat szerelnek fel, mint például a sílécszállító dobozok, az autóbusz hosszúsága a tartozékokkal együtt nem haladhatja meg az 1.1. pontban megállapított legnagyobb hosszúságot.	
1.5.	Bármely, mozgásban lévő járműnek és jármű-kombinációnak egy 12,50 m-es külső sugarú és 5,30 m belső sugarú körgyűrűfelületen belül körbe kell tudni haladnia.	
1.5a.	Az autóbuszokra vonatkozó további követelmények	
	Nyugalmi helyzetben levő jármű esetében meg kell határozni egy, a jármű oldalát érintő függőleges síkot, amely a körből kifelé néz, és vonallal meg kell jelölni a talajon. Csuklós jármű esetén a két merev szakasznak egy vonalba kell esnie a síkkal.	
	Amikor a jármű az 1.5. pontban leírt körből egyenesen elindul, annak bármely része legfeljebb 0,60 m-rel léphet túl a függőleges síkon.	
1.6.	A nyeregszerkezet királycsaptengelye és a félpótkocsi hátsó része közötti legnagyobb távolság.	12,00 m
1.7.	A közúti járműszerelvény hossztengelyével 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 hossztengelyével 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.	A jármű megengedett legnagyobb össztömege			
2.1.	Egy jármű-kombináció részét képező járművek			
	2.1.1.	Kéttengelyes pótkocsik		18 tonna
	2.1.2.	Háromtengelyes pótkocsik		24 tonna
2.2.	Jármű-kombinációk			
	2.2.1.	Öt- vagy hattengelyes közúti járműszerelvények		
		a)	kéttengelyes gépjármű háromtengelyes pótkocsival	40 tonna
		b)	háromtengelyes gépjármű két- vagy háromtengelyes pótkocsival	40 tonna
	2.2.2.	Öt- vagy hattengelyes csuklós járművek		
		a)	kéttengelyes gépjármű háromtengelyes félpótkocsival	40 tonna
		b)	háromtengelyes gépjármű két- vagy háromtengelyes félpótkocsival	40 tonna
		c)	intermodális szállítási műveletekben részt vevő kéttengelyes gépjármű háromtengelyes félpótkocsival	~~42~~**44** tonna
		d)	intermodális szállítási műveletekben részt vevő két- vagy háromtengelyes gépjármű háromtengelyes félpótkocsival	44 tonna
	2.2.3.	Négytengelyes közúti járműszerelvények, amelyek egy kéttengelyes gépjárműből és egy kéttengelyes pótkocsiból állnak		36 tonna
	2.2.4.	Négytengelyes csuklós járművek, amelyek egy kéttengelyes gépjárműből és egy kéttengelyes félpótkocsiból állnak, ha a félpótkocsi tengelytávolsága:		
		2.2.4.1.	1,3 m vagy annál nagyobb, de legfeljebb 1,8 m	36 tonna
		2.2.4.2.	1,8 m-nél nagyobb	36 tonna
			Amennyiben a jármű legnagyobb megengedett össztömegét (18 tonna) és a félpótkocsi ikertengelynyomását (20 tonna) betartják, és az ikerabroncsozású hajtott tengely légrugózással vagy uniós szinten egyenértékűnek elismert felfüggesztéssel felszerelt a II. melléklet szerint, a 2.2.4.2. pontban előírt legnagyobb megengedett össztömeget 2 tonnával meg kell növelni.	
	A kibocsátásmentes ~~járművektől~~***gépjárművektől*** eltérő, alternatív üzemanyaggal hajtott ~~járműveket~~***gépjárműveket*** magukban foglaló jármű-kombinációk esetében a 2.2. alszakaszban előírt megengedett legnagyobb össztömeget az alternatív üzemanyag-technológia többlettömegével, legfeljebb 1 tonnával meg kell növelni.			
	A kibocsátásmentes ~~járműveket~~***gépjárműveket*** is magukban foglaló jármű-kombinációk esetében a 2.2.1. és 2.2.2. alszakaszban előírt megengedett legnagyobb össztömeget 4 tonnával meg kell növelni.			
	A kibocsátásmentes ~~járműveket~~***gépjárműveket*** is magában foglaló jármű-kombinációk esetében a 2.2.3. és 2.2.4. alszakaszban előírt legnagyobb megengedett össztömeget 2 tonnával meg kell növelni.			
	A kibocsátásmentes technológiával felszerelt pótkocsikat vagy félpótkocsikat is magukban foglaló jármű-kombinációk esetében a 2.2.1., 2.2.2., 2.2.3. és 2.2.4. alszakaszban előírt megengedett legnagyobb össztömeget 2 tonnával meg kell növelni.			
	Ha egy adott jármű-kombinációra a fent meghatározott, jármű-kombinációkra vonatkozó növelések közül egynél több alkalmazandó, akkor ezeket a növeléseket összesítve kell alkalmazni.			

2.3	Gépjárművek		
	2.3.1.	Kéttengelyes gépjárművek, az autóbuszok kivételével:	18 tonna
	2.3.2.	Kéttengelyes autóbuszok:	19,5 tonna
	2.3.3.	Háromtengelyes gépjárművek:	25 tonna
	2.3.4.	Olyan háromtengelyes gépjárművek, amelyeknél a hajtott tengelyt ikerabroncsozással és légrugós felfüggesztéssel vagy az Unióban ezzel egyenértékűként elismert, a II. mellékletben meghatározott felfüggesztéssel szerelték, vagy amelyeknél a hajtott tengelyek mindegyikét ikerabroncsozással rögzítették és a legnagyobb tengelyterhelés tengelyenként nem haladja meg a 9,5 tonnát:	26 tonna
	2.3.5.	Olyan, két kormányzott tengellyel rendelkező négytengelyes gépjárművek, amelyeknél a hajtott tengelyt ikerabroncsozással és légrugós felfüggesztéssel vagy az Unióban ezzel egyenértékűként elismert, a II. mellékletben meghatározott felfüggesztéssel szerelték, vagy amelyeknél a hajtott tengelyek mindegyikét ikerabroncsozással rögzítették és a legnagyobb tengelyterhelés tengelyenként nem haladja meg a 9,5 tonnát:	32 tonna
	2.3.6.	Olyan, két kormányzott tengellyel rendelkező öttengelyes gépjárművek, amelyeknél a hajtott tengelyt ikerabroncsozással és légrugós felfüggesztéssel vagy az Unióban ezzel egyenértékűként elismert, a II. mellékletben meghatározott felfüggesztéssel szerelték, vagy amelyeknél a hajtott tengelyek mindegyikét ikerabroncsozással rögzítették és a legnagyobb tengelyterhelés tengelyenként nem haladja meg a 9,5 tonnát:	40 tonna
	A kibocsátásmentes ~~gépjárművektől~~***gépjárművektől*** eltérő, alternatív üzemanyaggal hajtott ~~gépjárművek~~***gépjárművek*** esetében a 2.3. alszakasz 2.3.1., 2.3.3. és 2.3.4. pontjában előírt megengedett legnagyobb össztömeget az alternatív üzemanyag-technológia többlettömegével, legfeljebb 1 tonnával meg kell növelni.		
	A kibocsátásmentes ~~járművek~~***gépjárművek*** esetében a 2.3. alszakaszban előírt megengedett legnagyobb össztömeget 2 tonnával meg kell növelni.		
2.4.	Háromtengelyes csuklós autóbuszok		28 tonna
2.5.	***Négytengelyes csuklós autóbuszok***		***32 tonna***
	A kibocsátásmentes ~~járművektől~~***gépjárművektől*** eltérő, alternatív üzemanyaggal hajtott ~~járművek~~***gépjárművek*** esetében a 2.4. és 2.5. alszakaszban előírt***,*** ~~28 tonna~~ megengedett legnagyobb össztömeget az alternatív üzemanyag-technológiához szükséges többlettömeggel, legfeljebb 1 tonnával meg kell növelni.		
	A kibocsátásmentes ~~járművek~~***gépjárművek*** esetében a 2.4. ***és 2.5.*** alszakaszban előírt***,*** ~~28 tonna~~ megengedett legnagyobb össztömeget 2 tonnával meg kell növelni.		
3.	Az 1. cikk (1) bekezdésének b) pontjában említett járművek megengedett legnagyobb tengelyterhelése		
3.1.	Egy tengely		
	Nem hajtott tengely		10 tonna
3.2.	Pótkocsik és félpótkocsik ikertengelye		
	Az ikertengely tengelyterheléseinek összege az alábbi tengelytávoknál (d) nem haladhatja meg a következő értékeket:		
	3.2.1.	1 m-nél kisebb (d < 1,0 m)	11 tonna
	3.2.2.	legalább 1,0 m, de kisebb, mint 1,3 m (1,0 ≤ d < 1,3)	16 tonna
	3.2.3.	legalább 1,3 m, de kisebb, mint 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)	18 tonna
	3.2.4.	legalább 1,8 m (1,8 ≤ d)	20 tonna

3.3.	Háromtengelyes pótkocsik és félpótkocsik		
	A hármas tengely tengelyterheléseinek összege nem haladhatja meg az alábbi tengelytávoknál (d) a következő értékeket:		
	3.3.1.	legfeljebb 1,3 m (d ≤ 1,3 m)	21 tonna
	3.3.2.	1,3 m felett és 1,4 m-ig (1,3 < d ≤1,4)	24 tonna
3.4.	Hajtott tengely		
	3.4.1.	A 2.2., 2.3. és 2.4. pontban említett, kibocsátásmentes járművektől eltérő járművek hajtott tengelye	11,5 tonna
	3.4.2.	A 2.2.1. és 2.2.2. pontban említett kibocsátásmentes járművek hajtott tengelye	12,5 tonna
	3.4.3.	Kibocsátásmentes kéttengelyes autóbuszok	12,5 tonna
	3.4.4.	***Kibocsátásmentes háromtengelyes autóbuszok***	***12,5 tonna***
3.5.	Gépjárművek ikertengelyei		
	Az ikertengely tengelyterheléseinek összege az alábbi tengelytávoknál (d) nem haladhatja meg a következő értékeket:		
	3.5.1.	1 m-nél kisebb (d < 1,0 m)	11,5 tonna
	3.5.2.	legalább 1,0 m, de 1,3 m-nél kisebb (1,0 ≤ d < 1,3)	16 tonna
	3.5.3.	legalább 1,3 m, de 1,8 m-nél kisebb (1,3 ≤ d < 1,8)	18 tonna
		Amennyiben a hajtott tengely ikerabroncsozással és légrugózással vagy uniós szinten egyenértékűnek elismert felfüggesztéssel felszerelt a II. melléklet szerint, vagy amennyiben minden hajtott tengely ikerabroncsozással felszerelt, és a legnagyobb tengelyterhelés nem haladja meg a tengelyenkénti 9,5 tonnát. ***A kibocsátásmentes gépjárművek esetében az ikertengely tengelyterheléseinek maximális összegét tengelytávonként 1 tonnával meg kell növelni.***	19 tonna
3.6.	***Gépjárművek hármas tengelyei***		
	A hármas tengely tengelyterheléseinek összege nem haladhatja meg az alábbi tengelytávoknál (d) a következő értékeket:		
	3.6.1.	***1,3 m-nél kisebb (d < 1,3 m)***	***21 tonna***
	3.6.2.	***legalább 1,3 m, de 1,8 m-nél kisebb (1,3 ≤ d < 1,8)***	***24 tonna***
4.	Az 1. cikk (1) bekezdésének b) pontjában említett járművek vonatkozó jellemzői		
4.1.	Minden jármű		
	A jármű vagy jármű-kombináció hajtott tengelye vagy tengelyei által hordozott tömeg nem lehet kisebb, mint a terhelt jármű vagy jármű-kombináció teljes tömegének 25 %-a, amennyiben nemzetközi forgalomban használják.		
4.2.	közúti járműszerelvények		
	A gépjármű hátsó tengelye és a pótkocsi első tengelye közötti távolság nem lehet kisebb, mint 3,00 m.		
4.3.	A megengedett legnagyobb össztömeg a tengelytáv függvényében		
	Egy ~~négytengelyes~~***négy- vagy öttengelyes*** gépjármű tonnában kifejezett megengedett legnagyobb össztömege nem haladhatja meg a legelső és leghátsó tengely méterben kifejezett távolságának ötszörösét.		
4.4.	Félpótkocsik		
	A nyeregszerkezet királycsaptengelye és a félpótkocsi első részének bármely pontja közötti vízszintes távolság nem haladhatja meg a 2,04 m-t. **[Am. 51]**		