

Brüsszel, 2013.4.15.
COM(2013) 195 final

2013/0105 (COD) C7-0102/13

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló, 1996. július 25-i 96/53/EK irányelv módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SWD(2013) 108 final}

{SWD(2013) 109 final}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

A Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló, 1996. július 25-i 96/53/EK irányelv¹ már évek óta kielégítő módon elősegíti a közúti közlekedés és a közúti szállítás belső piacának megfelelő működését azzal, hogy szabályozza a nemzeti és a nemzetközi áru- és személyfuvarozásban részt vevő járművek megengedett legnagyobb méreteit és tömegét. Az irányelv emellett azt is meghatározza, hogy milyen feltételek fennállása esetén engedélyezhető a méret- és tömeghatárokat túllépő járművek részvétele a közúti forgalomban.

A piac és a rendelkezésre álló technológiák fejlődésére való tekintettel felmerül a kérdés, hogy az irányelv 1996-os elfogadásakor meghozott döntések ma is megállják-e a helyüket. Különösen az üvegházhatású gázok kibocsátásának és a kőolajszármazékok fogyasztásának csökkentése iránti igény vált égetővé a közlekedés területén, és főként a közúti közlekedésben, amely a közlekedési ágazat teljes energiafogyasztásából 82%-kal részesedik. A tüzelőanyagárak folyamatos emelkedése miatt rendületlenül nő Európa energiaszámlája, ami megoldásokat sürget a járművek fogyasztásának csökkentésére. A 2011-ben közreadott közlekedéspolitikai fehér könyv² célként tűzte ki, hogy az 1990-es értékekhez viszonyítva az üvegházhatású gázok kibocsátása 2050-ig 60%-kal csökkenjen.

Ebben a helyzetben a fehér könyv előírta a közúti közlekedésben részt vevő járművek megengedett legnagyobb méreteit és tömegét szabályozó irányelv felülvizsgálatát annak érdekében, hogy lehetővé váljék az aerodinamikai szempontból kedvezőbb jellemzőkkel rendelkező – és ennek folytán az energiahatékonyság szempontjából is kedvezőbb – járművek piaci bevezetése. A járművek aerodinamikai viselkedésének javítása és az alternatív hajtási rendszerű (hibrid és elektromos) járművek piaci bevezetése azonban az irányelvben jelenleg meghatározott méret- és tömeghatárok mellett csak a járművek befogadóképességének csökkenése árán lehetséges. A hibrid hajtású motorok és az akkumulátorok jelentős többlettömeget képviselnek. A tehergépjárművek elől jobban legömbölyített vezetőfülkéje kedvezőbb aerodinamikai szempontból, de helyigénye is nagyobb. A jármű hátuljára szerelt különleges légterelők ugyancsak megnövelik a jármű hosszát. A befogadóképesség csökkenése visszatartja a fuvarozókat, a megbízókat és a járműgyártókat az energiahatékonyság szempontjából kedvezőbb járművek használatától, illetve kifejlesztésétől.

Az irányelv felülvizsgálata egyben alkalmat ad a közúti közlekedésbiztonság javítására is: arra, hogy a vezetőfülke kialakításának módosításával javuljanak a járművezető kilátási lehetőségei és csökkenjen a holttér; hogy a jármű kiegészíthető legyen olyan energiaelnyelő elemekkel, amelyek ütközéskor aktiválódnak; valamint a járművezető biztonságának és kényelmének növelésére. Ezáltal – más előnyök mellett – számos fokozottan veszélyeztetett úthasználó (gyalogosok, kerékpárosok) életét lehet megmenteni, akik jelenlétét a járművezető a járművel végzett manőverek során nem feltétlenül észleli minden esetben.

A 96/53/EK irányelv tehát módosításra szorul, éspedig oly módon, hogy – a közúti infrastruktúra méretviszonyai által kijelölt keretek között – javuljon a járművek aerodinamikai viselkedése és energiahatékonysága, és eközben biztonságosabbá váljék a közúti közlekedés.

¹ HL L 235., 1996.9.17., 59. o.

² Közlekedéspolitikai fehér könyv: Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé, COM(2011) 144.

Példaként megemlítjük, hogy egyes vizsgálatok³ szerint a jármű hátuljára 1–2 m hosszúságú légtérrel szerelve 80–90 km/h átlagsebesség mellett 5–10%-kal csökkenthető az autópályákon közlekedő járművek tüzelőanyag-fogyasztása.

További problémát jelent, hogy a 96/53/EK irányelv elfogadása óta nőtt az autóbuszokat igénybe vevő utasok átlagos testtömege. Ezt tetézi, hogy az Európai Unió által elfogadott szabályozás értelmében új biztonságnövelő eszközökkel kellett ellátni az autóbuszokat, melyek tömegével lecsökken a járművön szállítható hasznos teher, és ezáltal kisebb lesz a járműre felvehető utasok száma is. Ez a folyamat azonban ellentétes a céllal, hogy csökkenjék az egy utasra vetített tüzelőanyag-felhasználás, mint ahogy azzal is, hogy a közlekedési rendszer hangsúlya az egyéni közlekedésről mindinkább az egyértelműen környezetkímélőbb kollektív közlekedési módokra helyeződjék át.

A 96/53/EK irányelv felülvizsgálatára irányuló javaslatot azonban nem kizárólag a tüzelőanyagokkal való takarékoskodás és a szennyező anyagok kibocsátásának csökkentése indokolja.

A 96/53/EK irányelv nem veszi figyelembe a konténeres és az intermodális szállítás területén bekövetkezett legújabb fejleményeket. Emiatt a vasúton, a belvízi utakon, az interkontinentális tengeri szállításban és a tengeri kabotázsban használatos egyes konténerek csak akkor juthatnak el közúton a rendeltetési helyükre, ha az érintettek speciális engedélyeket szereznek be hozzájuk, ami mind a szállítók és a szállítatók, mint pedig a hatóságok számára adminisztrációs többletköltséget jelent. A leggyakrabban használt ilyen konténerek esetében ugyanakkor, amelyek hossza 45 láb, azaz 13,72 m, nem lenne szükség ilyen különleges engedélyek beszerzésére, ha a tehergépjárművekre előírt méretkorlátozások csupán 15 cm-rel nagyobb járműhosszúságot tennének lehetővé, ami sem a közúti közlekedésbiztonság, sem pedig az infrastruktúra méretviszonyai szempontjából nem vetne fel semmiféle problémát.

Végezetül mivel a jelenlegi irányelv nem rendelkezik a járművek ellenőrzéséről és az alkalmazandó szankciókról, számos szabályszegés következmény nélkül marad, ami kiüresíti az irányelv követelményeit. A legfontosabb szabályszegés a jármű össztömegére vonatkozó korlátozások be nem tartása. Az ellenőrzött járművek közül minden harmadik túlsúlyos. A túlsúly gyakran a megengedett legnagyobb tömeg 10%-ánál, sőt, nem ritkán 20%-ánál is nagyobb. Ez az utak burkolatának korai elhasználódását okozza, és növeli a közúti balesetek veszélyét is. További következménye a fuvarozók közötti verseny torzulása, hiszen a szabályszegők jogosulatlan versenyelőnyre tudnak ezáltal szert tenni. Ugyanakkor a gyanús járművek kiszűrésére már ma is léteznek olyan műszaki megoldások, amelyek segítségével több közúti ellenőrzés végezhető el gyorsabban és hatékonyabban, anélkül, hogy minden ellenőrizni kívánt járművet külön meg kellene állítani. Olyan fedézetű tömegmérő rendszerek is vannak, amelyeknek igénybevétele a járművezető maga is meggyőződhet arról, hogy járműve megfelel-e a jogszabályi követelményeknek. Ezért a fuvarozók közötti verseny tisztaságának visszaállítása, a közúti közlekedésbiztonság javítása és az infrastruktúra időtállóságának fokozása érdekében szükségesnek látszik, hogy a 96/53/EK irányelv kiegészüljön az ellenőrzésekre és a szankcionálásra vonatkozó szabályokkal.

Egyes érdekelték kérdéseket fogalmaztak meg a 96/53/EK irányelv 4. cikkének értelmezésével kapcsolatban. E kérdések ügyében Siim Kallas, a Bizottság alelnöke 2012. június 13-án levélben fordult az Európai Parlament közlekedési bizottságának elnökéhez. Levelében iránymutatást ad a kérdésben, kifejtve, hogy az országhatárokat átlépő áruszállításban a megengedettnél hosszabb járművek igénybevétele akkor jogszerű, ha a jármű menetvonala csak egyetlen államhatárt keresztez, a két érintett tagállam az ilyen

³ A Delfti Műszaki Egyetem tanulmánya a nehéz tehergépjárművek aerodinamikai viselkedéséről, 2011.

járművek közlekedését egyébként saját területén megengedi, és teljesülnek a 96/53/EK irányelv 4. cikkének (3), (4) vagy (5) bekezdésében az eltérés vonatkozásában megállapított feltételek. Ez a lehetőség vélelmezhetően nincs jelentős hatással a nemzetközi versenyre. Az irányelv mostani felülvizsgálata alkalmat ad arra, hogy az említett levélben a 4. cikk (4) bekezdésével kapcsolatban adott iránymutatás bekerüljön az irányelv szövegébe.

2. AZ ÉRDEKELTEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

A Bizottság 2011-ben és 2012-ben nyilvános és ágazati konzultációkat szervezett.

A 2011 decemberétől 2012 februárjáig tartó nyilvános konzultáció lehetőséget adott polgárok, tagállamok és számos különböző szakmai és nem kormányzati szervezet mintegy ezer észrevételének összegyűjtésére. A konzultáció a következő véleményeket hozta felszínre:

1. A résztvevők egyöntetűen előrelépésként üdvözölték a nehéz tehergépjárművek aerodinamikai viselkedésének javítását, és ehhez többségük szükségesnek tartja a 96/53/EK irányelv módosítását.

2. A hibrid és az elektromos hajtás elterjedésének és a konténeres, illetve az intermodális szállítás fejlődésének elősegítését a 96/53/EK irányelv ilyen értelmű módosítása útján a válaszadók többsége támogatta.

3. A túlsúlyos járművek ellenőrzésével kapcsolatos intézkedések bevezetését a szakma kedvezően ítéli meg, mert ezáltal lehetővé válik a fuvarozók közötti tisztességes verseny helyreállítása, és elengedhetetlennek tűnik, hogy a tagállamok olyan eszközöket kapjanak a kezükbe ezen ellenőrzések elvégzéséhez, amelyek nem növelik meg a költségeiket, és nem kényszerítik őket arra, hogy az ellenőrzéseikkel zavarják vagy lassítsák a közúti forgalmat.

E nyilvános konzultáció eredményeire alapozva a Bizottság munkatalálkozó keretében megszólította a járműgyártókat, a fuvarozókat és a megbízókat, a kombinált szállítás szereplőit, a közúti ellenőrzéseket végző hatóságokat, valamint a közúti közlekedésbiztonságban érdekelt szervezeteket. Ezeken az egyeztetéseken egyetértés alakult ki abban, hogy csökkenteni kell a környezetszennyezést és a tüzelőanyag-fogyasztást, javítani kell a közúti közlekedésbiztonságot, és a szabályozást nyitottabbá kell tenni az intermodális szállítás új lehetőségei számára. Az érdekeltek ugyancsak egyetértettek abban, hogy – főként a túlsúlyos járművek kiszűrésére – meg kell erősíteni az ellenőrzéseket. Az aerodinamikai viselkedés területén az érdekeltek állást foglaltak az áramvonalasabban kialakított vezetőfülkék és a járművek hátlujára szerelhető, a légörvények miatti közegellenállást csökkentő légterelők mellett. A jelek szerint a megengedett legnagyobb méretek és tömegek korlátozott mértékű megnövelése (a méretek esetében megfelelő jelzésekkel kiegészítve) nem megy a közúti közlekedésbiztonság kárára.

A javasolt felülvizsgálatban foglalt intézkedések ezen egyeztetések eredményein alapulnak.

Ezt követően a Bizottság hatásvizsgálatnak vetette alá a fellépési lehetőségeket, ami módot adott a gazdasági és a környezetvédelmi szempontból leghatékonyabb megoldások kiválasztására. A végül jogszabályi formában előterjesztett, az alábbi 4. pontban részletesen is kifejtett forgatókönyvben egyszerre van jelen a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadása céljából szakértői szinten végrehajtott műszaki harmonizációs munka lehetősége és egy olyan, visszafogott szabályozási filozófia, amely biztosítja, hogy a megállapítandó kötelezettségek sem aránytalanok, sem alkalmazhatatlanok nem lesznek, és az sem fordulhat elő, hogy az új szabályozásnak a kis- és középvállalkozások lesznek az első számú kárvallottjai.

A konzultáció foglalkozott a 96/53/EK irányelv 4. cikkével is, amely azokat a feltételeket szabályozza, amelyek betartása esetén a tagállamok bizonyos jól körülhatárolt esetekben az általuk meghatározott módon mentességet adhatnak az irányelvben előírt határértékek alól. Ezzel összefüggésben korábban véleménykülönbségek merültek fel azzal kapcsolatban, hogy az irányelvben előírt mérethatárokat túllépő járművek milyen feltételekkel vehetnek részt a nemzetközi forgalomban. A Bizottság akkor úgy döntött, hogy egy, az Európai Parlament közlekedési bizottságának elnökéhez címzett levél (kelt 2012. június 13-án) formájában nyilvánosságra hozza az irányelv hatályos előírásaival kapcsolatos saját iránymutatását. A 4. cikk (4) bekezdését érintő iránymutatás a javaslat 1. cikkének 2. pontjában jelenik meg.

3. A JAVASLAT JOGIELEMEI

A 96/53/EK irányelv módosítására irányuló javaslat jogalapja az Európai Unió működéséről szóló szerződés 91. cikke, a közúti közlekedés hatékonyságának és környezeti hatásainak javítása ugyanis alapvető célkitűzése a közös közlekedéspolitikának. A szabályok európai szintű harmonizációját a szakma is folyamatosan szorgalmazza.

A javaslat tiszteletben tartja a szubszidiaritás és az arányosság elvét. Figyelembe véve a közlekedésnek a belső piac működésében játszott szerepét és egyre inkább országhatárokat átszelő jellegét, valamint a tüzelőanyagárak és az üvegházhatásúgáz-kibocsátások folyamatos növekedését, feltétlenül fel kell lépni a közúti közlekedés energiahatékonyságának javítása, környezeti hatásainak mérséklése és a szabályok érvényesülése érdekében.

A javaslat értelmében a tagállamok feladata eldönteni, hogy a belföldi közlekedésben milyen eltéréseket engedélyeznek az általános szabályoktól. A javaslat egy szakbizottságot rendel a Bizottság mellé, amely segítséget nyújt az aerodinamikai követelmények meghatározásában, az ellenőrzések eljárásrendjére vonatkozó iránymutatás kidolgozásában, valamint az elkövetett szabályszegéseket megtorolni hivatott szankciórendszer kialakításában. A javaslat tehát nem lép túl azon a mértéken, amely céljai eléréséhez feltétlenül szükséges.

A javasolt jogi aktus hatályos irányelvet módosít, ezért irányelvnek kell lennie. A javaslat EGT-vonatkozású, ezért az Európai Gazdasági Térség teljes területére ki kell terjednie.

Végezetül a javaslatnak nincsenek az Unió költségvetését érintő vonzatai.

4. A JAVASLAT RÉSZLETES ISMERTETÉSE

A Bizottság javaslata mindenekelőtt szabályozza a megengedett legnagyobb méretektől való eltérés eseteit abból a célból, hogy lehetővé váljék a járművek hátsó légtérrelkkel való ellátása és a vezetőfülkék geometriájának átalakítása. Ezek a lehetőségek új távlatokat nyitnak a vezetőfülkék, a tehergépjárművek és a pótkocsik tervezői előtt, de csak bizonyos korlátokkal, például azzal, hogy nincs mód a jármű össztömegének megnövelésére. Ezeket a követelményeket a Bizottság utólag egy szakbizottság közreműködésével fogja pontosítani. A követelmények célja a közúti közlekedésbiztonsági szabályok betartásának biztosítása, az infrastruktúra korlátainak tiszteletben tartása és a járműforgalom zavartalanságának garantálása. A tüzelőanyag-fogyasztás és az üvegházhatásúgáz-kibocsátások mérséklése mellett a vezetőfülkék átalakítása a járművezető kilátási viszonyainak javítását is lehetővé teszi, ami európai szinten évente körülbelül 400 emberélet megmentését eredményezheti. Az új intézkedések nyomán javulhat a járművezetők kényelme és biztonsága is.

A Bizottság azt tervezi, hogy módosítja a 661/2009/EK rendeletnek a gépjárművekre vonatkozó típus-jóváhagyási előírások tekintetében történő végrehajtásáról szóló, 2012. december 12-i 1230/2012/EU rendeletet annak érdekében, hogy rendelkezései összhangba kerüljenek az e javaslatban foglalt szabályokkal.

Az irányelvjavaslat egy tonnával megnövelné az elektromos és a hibrid hajtású járművek megengedett legnagyobb össztömegét, az elektromos akkumulátorok, illetve a kettős hajtás miatt ugyanis nagyobb a jármű saját tömege, a jármű befogadóképessége azonban mégsem csökkenhet. Emellett a javaslat egy tonnával megnöveli az autóbuszok megengedett legnagyobb össztömegét is – erre több fejlemény ad okot, például az, hogy az utóbbi időben megnőtt az utasok és poggyászuk átlagos tömege, vagy hogy az új biztonsági szabályozás és az Euro VI előírások miatt a járművek fedélzetén új berendezéseket kellett elhelyezni.

A 96/53/EK irányelv módosítása az intermodális szállítás fejlődésének előmozdítása érdekében 15 cm-nyi eltérést tesz lehetővé a megengedett legnagyobb hosszúságoktól azon tehergépjárművek esetében, amelyek 45 láb hosszúságú konténereket szállítanak. Ezek a fajta konténerek az interkontinentális és az Európán belüli áruszállításban egyre gyakoribbak.

A javaslat megerősíti továbbá, hogy az országhatárokat átlépő áruszállításban a megengedettnél hosszabb járművek igénybevétele akkor jogszerű, ha a jármű menetvonala csak egyetlen államhatárt keresztez, a két érintett tagállam az ilyen járművek közlekedését egyébként saját területén megengedi, és teljesülnek az irányelv 4. cikkének (3), (4) vagy (5) bekezdésében az eltérés vonatkozásában megállapított feltételek. A 4. cikk (4) bekezdésének hatálya alá tartozó szállítási tevékenységek akkor nem érintik a nemzetközi versenyt jelentős mértékben, ha az érintett járműveknek az országhatárokat átlépő szállításban való igénybevétele két tagállam viszonylatára korlátozódik, és a meglévő infrastruktúra és a közúti közlekedésbiztonsági előírások ezt lehetővé teszik. A javaslat ennek megfelelően módosítja 4. cikk (4) bekezdését.

A javaslat új rendelkezésekkel egészíti ki a 96/53/EK irányelvet annak érdekében, hogy a közúti forgalmat ellenőrző hatóságok eredményesebben tudják kiszűrni a szabályszegőket, és a velük szemben alkalmazott szankciók egyformák legyenek szerte Európában. A Bizottság iránymutatást fog kiadni az alkalmazandó ellenőrzési eljárásokról, ami egységesebbé teszi a tagállamok ellenőrzési gyakorlatát. A tagállamoknak legalább egy meghatározott számú járműellenőrzést végre kell hajtaniuk. Ezeket az ellenőrzéseket vagy az úttestbe beépített, az elhaladó jármű tömegének mérését lehetővé tévő mérőrendszerek, vagy pedig a járművek fedélzetére szerelt, a közút mentén elhelyezkedő hivatalos szervekkel távoli adatkommunikációt folytató rendszerek felhasználásával kell elvégezni. Ily módon az ellenőrzésekért felelős hatóságok úgy szűrhetik meg a forgalmat, hogy kizárólag a szabályszegés szempontjából rendkívül gyanús járműveket kell megállítaniuk manuális ellenőrzésre. A Bizottság a későbbiekben meg fogja határozni azokat a műszaki követelményeket, amelyeket a járművek fedélzetére szerelt, az ellenőrzést végző szervekkel kommunikálni képes tömegmérő rendszereknek – különösen az elektromágneses adatközlő interfész vonatkozásában – teljesíteniük kell. Az új szabályozás elő fogja segíteni az ilyen típusú rendszerek elterjedését. A fedélzeti rendszereknek az az előnyük is megvan, hogy segítségével a járművezető maga is tudja ellenőrizni a jármű tömegét.

A javaslat a 96/53/EK irányelvben foglalt előírások megsértésének eseteit súlyosságuk szerint kategóriákba sorolja, és ezáltal összehangolja uniós szinten a szabályszegőkkel szemben kiszabott szankciókat.

Az aerodinamikai szempontból kedvezőbb és a hibrid hajtású járművek elterjedésének meggyorsítása érdekében a Bizottság minden, különösen a transzeurópai hálózatok területén és az európai kutatási, technológiafejlesztési és innovációs programokban rendelkezésre álló költségvetési eszközt fel fog használni arra, hogy segítse az ilyen irányú ipari kutatást és a járművek megfelelő eszközökkel és rendszerekkel történő felszerelését.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló, 1996. július 25-i 96/53/EK irányelv módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,
tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikkére,
tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,
a jogalkotási aktus tervezetének a nemzeti parlamentek számára való megküldését követően,
tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére,⁴
tekintettel a Régiók Bizottsága véleményére,⁵
a rendes jogalkotási eljárás keretében,
mivel:

- (1) A „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” címmel 2011-ben közreadott fehér könyv⁶ hangsúlyozza annak szükségességét, hogy az üvegházhatásúgáz-kibocsátások – és ezen belül különösen a szén-dioxid-kibocsátások – 2050-ig az 1990. évi szint 60%-ára csökkenjenek.
- (2) Ennek érdekében a fehér könyv előírja a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló, 1996. július 25-i 96/53/EK tanácsi irányelv oly módon történő átdolgozását, hogy csökkenjen az érintett járművek energiafogyasztása és üvegházhatásúgáz-kibocsátása, továbbá hogy a szabályozás jobban igazodjék a technológia jelenlegi fejlettségi szintjéhez és a piac új elvárásaihoz, és jobban elősegítse az intermodális szállítást.
- (3) A technológia jelenlegi fejlettségi szintje lehetővé teszi a járművek – és különösen a pótkocsik és a félpótkocsik – hátuljára felszerelhető behúzható, illetve behajtható légtérrelők alkalmazását, amelyekkel együtt a jármű hossza meghaladhatja a 96/53/EK irányelv szerinti megengedett legnagyobb méreteket. Mivel a megfelelő termékek már jelen vannak a piacon és más kontinenseken már használatosak, ezek az alkatrészek ezen irányelv hatálybalépését követően azonnal felszerelhetők lesznek a járművekre.

⁴ HL C [...], [...], [...] o.

⁵ HL C [...], [...], [...] o.

⁶ COM(2011) 144.

- (4) Ha javulnak a gépjárművek vezetőfülkéjének aerodinamikai jellemzői, azzal a fenti (3) preambulumbekkezdésben említett légterelőknél köszönhető mértéken túl is jelentősen javulhat a járművek energiahatékonysága. Ez a javulás azonban a 96/53/EK irányelvben jelenleg előírt megengedett legnagyobb hosszúságok mellett nem lehetséges a jármű által szállítható tömeg csökkenése nélkül, ami viszont veszélyeztetné az ágazat gazdasági egyensúlyát. Ezért helyénvaló lehetőséget biztosítani a szóban forgó megengedett legnagyobb hosszúságoktól való eltérésre.
- (5) A 2011–2020. időszakra szóló közúti közlekedésbiztonsági politikai iránymutatásban⁷ a Bizottság előirányozta, hogy javítani kell a járművek biztonságosságát és a közlekedés fokozottan veszélyeztetett résztvevőinek védelmét. A járművezetők látási körülményeinek fontosságát a Közösségben nyilvántartásba vett nehéz tehergépjárművek visszapillantó tükrökkel való utólagos felszereléséről szóló 2007/38/EK irányelv végrehajtásával kapcsolatban a Bizottság által az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett jelentés⁸ is hangsúlyozza. Ezzel összefüggésben a vezetőfülkék átalakításának lehetősége a járművezető holtterének csökkenésével ugyancsak hozzájárul a közlekedésbiztonság növeléséhez, főként azt figyelembe véve, hogy a szélvédő alatti terület beláthatóságának javulása számos fokozottan veszélyeztetett úthasználó, például gyalogosok és kerékpárosok életét mentheti meg. Ez az átalakítás egyben a járműütközéskor aktiválódó energiaelnyelő alkatrészek felszerelését is lehetővé teszi. A jármű vezetőfülkéjének térfogat-növekedése továbbá javítja a járművezető kényelmét és biztonságát.
- (6) A légterelőket és a járművekre való felszerelésüket a forgalomba hozatal előtt tesztelni kell. Ennek keretében indokolt úgy rendelkezni, hogy a tagállamok tanúsítványokat állítsanak ki, és ezeket a tanúsítványokat a többi tagállamnak kötelező legyen elismernie.
- (7) Az országhatárokat átlépő szállításban a megengedettnél hosszabb járművek akkor vehetők igénybe, ha a két érintett tagállam ezt egyébként saját területén megengedi, és teljesülnek az irányelv 4. cikkének (3), (4) és (5) bekezdésében az eltérés vonatkozásában megállapított feltételek. Az Európai Bizottság korábban már adott iránymutatást az irányelv 4. cikkének alkalmazásához. A 4. cikk (4) bekezdésének hatálya alá tartozó szállítási tevékenységek akkor nem érintik a versenyt jelentős mértékben, ha az érintett járműveknek az országhatárokat átlépő szállításban való igénybevétele két olyan tagállam viszonylatára korlátozódik, amelyben a meglévő infrastruktúra és a közúti közlekedésbiztonsági előírások ezt lehetővé teszik. Ily módon egyensúlyba kerül egyfelől a tagállamoknak a szubszidiaritás elve alapján fennálló azon joga, hogy saját körülményeiknek megfelelően maguk döntsenek a megfelelő szállítási megoldásokról, másfelől pedig az az igény, hogy ezek a döntések ne hátráltassák a belső piac működését. A 4. cikk (4) bekezdésének rendelkezéseit ennek megfelelően egyértelműbbé kell tenni.
- (8) A nem kizárólag fosszilis energiahordozókat hasznosító és következésképpen nem vagy kevésbé környezetszennyező alternatív hajtási rendszereknek, például az elektromos és a hibrid motoroknak a nehéz tehergépjárművekben és az autóbuszokban (ez utóbbi esetben alapvetően a városi és a városkörnyéki közlekedésben) történő alkalmazása olyan többlettömeget eredményez, amelyet, amennyiben nem kívánjuk gazdaságilag hátrányos helyzetbe hozni a közúti szállítási ágazatot, nem szabad számításba venni a jármű befogadóképességének rovására.

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

- (9) A közlekedéspolitikai fehér könyv annak szükségességét is hangsúlyozza, hogy a szabályozás kövesse az intermodális szállításban bekövetkező fejleményeket, különösen a konténeres szállítás területén, ahol egyre elterjedtebben használatosak a 45 láb hosszúságú konténerek. E konténerek szállítása ma vasúton és a belvízi utakon történik. Az intermodális szállítási útvonalak közúti szállítást igénylő szakaszait azonban csak olyan nehézkes adminisztratív eljárások lefolytatása mellett van mód teljesíteni, amelyek a tagállamokra és a fuvarozókra nagy terheket rónak, kivéve abban az esetben, ha a konténerek sarkait szabadalmi oltalom alatt álló lekerekítéssel látják el, ami viszont rendkívül költséges. A járművek hosszának 15 cm-rel való megnövelésével a fuvarozók megszabadulhatnak ezektől az adminisztratív terhektől, ami elősegítheti az intermodális szállítás térnyerését, és közben sem a közutak többi igénybevevőjének érdekei nem sérülnek, sem az infrastruktúra nem károsodik. A pótkocsis tehergépjárművek teljes hosszához (16,50 m) viszonyítva ez a 15 cm hossznövelés olyan csekély mértékű, hogy nincs káros hatása a közúti közlekedés biztonságára. A közlekedéspolitikai fehér könyvben felvázolt politikai irányvonal szerint ezzel a hossznöveléssel csak az intermodális szállításban van mód élni, és ott is csak akkor, ha a közúti szállítási szakasz hossza a vasúti, belvízi vagy tengeri szállítást is magában foglaló útvonalon belül legfeljebb 300 km. Ez a távolság elegendőnek látszik egy ipari vagy kereskedelmi övezetnek a legközelebbi vasúti áruterminállal vagy folyami kikötővel való összekötéséhez. Ahhoz azonban, hogy az Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletekhez az összeköttetés a legközelebbi tengeri kikötővel is megvalósuljon, ennél nagyobb távolságra lehet szükség, és ugyanezt kívánja a tengeri gyorsforgalmi utak fejlesztése is.
- (10) Az intermodális szállítás további segítése és a 45 láb hosszúságú konténerek üres tömegének figyelembevétele érdekében szükségesnek mutatkozik enyhíteni az intermodális szállítás keretében 40 láb hosszúságú konténereket szállító öt- és hattengelyes jármű-kombinációk össztömegére vonatkozó 44 tonnás korlátozást, és hasonlóképpen járni el a 45 láb hosszúságú konténereket szállító ilyen járművek esetében is.
- (11) A 96/53/EK irányelv elfogadása óta jelentős mértékben megnőtt a távolsági forgalomban részt vevő autóbuszok utasainak és az utasok poggyászáinak átlagos tömege, ami az irányelv szerinti megengedett legnagyobb tömegek mellett a szállítható utasszám folyamatos csökkenését eredményezte. Mivel az energiahatékonyság növelésére való törekvés jegyében a tömegközlekedést előnyben kell részesíteni az egyéni közlekedéssel szemben, az utasok és poggyászuk nagyobb átlagos tömegének figyelembevétele mellett helyénvaló visszaállítani a távolsági forgalomban közlekedő autóbuszok korábbi utasszámát. Ez megvalósítható a kéttengelyes autóbuszok megengedett tömegének oly módon történő megnövelésével, hogy ennek hatására ne károsodjon a fokozottabb igénybevétel következtében az infrastruktúra.
- (12) A közúti közlekedés szabályainak betartásáért felelős hatóságok egyre több szabálysértési esetről számolnak be, esetenként súlyosakról is, és ez különösen így van a fuvarozási ágazatban használt járművek esetében. Ez a helyzet a 96/53/EK irányelv alapján elvégzett ellenőrzések elégtelen számának, illetve gyenge hatékonyságának tudható be. Másfelől az ellenőrzés eljárásai és szabályai tagállamonként eltérőek, ami jogi szempontból bizonytalan helyzetet eredményez az Unión belül több tagállamban is közlekedő járművezetők számára. Harmadrészt azok a jármű-üzemeltetők, akik a szóban forgó szabályokat nem tartják be, jelentős versenyelőnyhöz jutnak mind az előírásokat tiszteletben tartó versenytársaikkal, mind pedig más szállítási módokkal szemben. Ez gátolja a belső piac megfelelő működését. Mindezek miatt indokolt, hogy

a tagállamok gyakrabban végezzenek ellenőrzéseket, és ennek érdekében megnöveljék mind az egyedi ellenőrzések, mind pedig az ilyen ellenőrzések céljából végrehajtott előzetes szűrések gyakoriságát.

- (13) Napjainkban már állnak rendelkezésre olyan egyszerű, helyhez kötött vagy mobil technológiai megoldások, amelyek lehetővé teszik a vélelmezhetően szabálytalan járművek előzetes kiszűrését a jármű feltartóztatása nélkül, és amelyek működtetése így kevésbé zavarja a forgalom folyamatosságát, kevésbé költséges, és közlekedésbiztonsági szempontból kedvezőbb. A nehéz tehergépjárművek fedélzetén ma már elhelyezhetők olyan eszközök, amelyek automatikus módon jelzik a járművezetőnek, hogy a jármű teljesíti-e az előírásokat. Ezek az eszközök a jármű feltartóztatása nélkül, mikrohullámú kommunikáció segítségével képesek átadni az adatokat a közút mentén ellenőrzést végző hivatalos személyeknek vagy automatikus rendszereknek. Az előzetes kiszűrések keretében 2000 jármű-kilométerenként egy mérlegelés minimumkövetelményként való meghatározása elegendőnek tűnik az Unió területén végzett közúti ellenőrzések eredményességének biztosításához, ezáltal ugyanis minden jármű statisztikai átlagban háromnaponta kerül ellenőrzés alá.
- (14) Az a tapasztalat, hogy a 96/53/EK irányelvben foglalt előírásokat sokszor nem tartják be, nagymértékben betudható annak is, hogy a tagállamok által az előírások megsértőivel szemben alkalmazott szankciók visszatartó ereje nem elegendő, és esetenként ilyen szankciók nem is léteznek. Ezt a helyzetet súlyosbítja az a körülmény, hogy a különböző tagállamok a szóban forgó szabálysértések területén rendkívül eltérő mértékű szankciókat alkalmaznak. A helyzet javítása szükségessé teszi, hogy a 96/53/EK irányelv előírásaival kapcsolatos szabálysértések tipológiája és az alkalmazott szankciók uniós szinten közelebb kerüljenek egymáshoz. A szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük.
- (15) Annak érdekében, hogy a járművek és a jármű-kombinációk tömegének ellenőrzése nemzetközi szinten hatékonyabbá váljék és ezen ellenőrzések lefolytatása – különösen a szabályszegők azonosítása, a szabálysértések és az alkalmazott szankciók rögzítése, valamint az érintett vállalkozás jó hírvének megállapítása szempontjából – egyszerűbb legyen, lehetőséget kell teremteni arra, hogy az ellenőrzéseket végző tagállami hatóságok információkat cseréljenek egymással. Ezen információcsere céljából a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról és a 96/26/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2009. október 21-i 1071/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁹ 18. cikkének (1) bekezdése alapján kijelölt kapcsolattartót célszerű igénybe venni.
- (16) Fontos, hogy az Európai Parlament és a Tanács rendszeres időközönként tájékoztatást kapjon a tagállamok által elvégzett közúti ellenőrzésekről. A tagállamok által e téren szolgáltatott információk lehetővé teszik a Bizottság számára annak nyomon követését, hogy a járművek üzemben tartói tiszteletben tartják-e ezen irányelv rendelkezéseit, valamint annak meghatározását, hogy szükség van-e további kiigazító intézkedések megállapítására.
- (17) Lehetővé kell tenni a Bizottság számára, hogy a járművek hátuljára felszerelt új típusú légterelőkre és az új gépjárművek kialakítására vonatkozó követelmények, a fedélzeti tömegmérő eszközök teljes műszaki átjárhatóságát biztosító műszaki előírások, valamint a forgalomban részt vevő nehéz tehergépjárművek ellenőrzésével kapcsolatos eljárási szabályokra vonatkozó iránymutatás megállapítása céljából az Európai Unió

⁹ HL L 300., 2009.11.14., 51. o.

működéséről szóló szerződés 290. cikke alapján felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el. Különösen fontos, hogy előkészítő munkája során a Bizottság – többek között szakértői szinten – mindvégig megfelelő konzultációkat folytasson. A Bizottságnak a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítése és kidolgozása során biztosítani kell a vonatkozó dokumentumoknak az Európai Parlament és a Tanács részére történő egyidejű, időszerű és megfelelő átadását.

- (18) Mivel ezen irányelv céljait a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért ezen irányelv léptéke és hatásai miatt ezek a célok uniós szinten jobban megvalósíthatók, az Unió az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritási elvnek megfelelően intézkedéseket hozhat. Az ugyanezen cikkben meghatározott arányossági elvvel összhangban ez az irányelv nem lépi túl az említett cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (19) A 96/53/EK irányelvet ezért mindezeknek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTÁK EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 96/53/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk első bekezdése a következő fogalommeghatározásokkal egészül ki:
 - „– »hibrid hajtású jármű«: a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹⁰ értelmében vett olyan jármű, amely hajtás céljából egy vagy több, a villamos hálózathoz állandó módon nem csatlakozó elektromos motorral és egy vagy több belső égésű motorral van felszerelve,
 - »elektromos jármű«: a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹¹ értelmében vett olyan jármű, amely hajtás céljából egy vagy több, a villamos hálózathoz állandó módon nem csatlakozó elektromos motorral van felszerelve,
 - »intermodális szállítási egység«: a következő kategóriák valamelyikébe besorolható egység: konténer, csereszekrény, félpótkocsi.”
2. A 4. cikk a következőképpen módosul:
 - a) az (1) bekezdés a) és b) pontjában a „nemzeti” szót el kell hagyni;
 - b) a 4. cikk (4) bekezdése második albekezdésének bevezető szövegrésze helyébe a következő szöveg lép:

„Akkor kell úgy tekinteni, hogy a közlekedési tevékenységek a nemzetközi versenyt a közlekedés területén nem érintik jelentős mértékben, ha egyetlen tagállam területén valósulnak meg, továbbá az államhatárokat keresztező tevékenységek esetében akkor, ha kizárólag két, egymással szomszédos olyan tagállam között valósulnak meg, amelyek mindegyike fogadott el intézkedéseket e bekezdés alapján, és az alábbi a) és b) pontban található feltételek közül legalább az egyik teljesül:”
3. A 4. cikk (6) bekezdését, az 5. cikk b) pontját és a 8a. cikket el kell hagyni.

¹⁰ HL L 263., 2007.10.9., 1. o.

¹¹ HL L 263., 2007.10.9., 1. o.

4. Az 5. cikkben az „A 4. cikk (6) bekezdésének sérelme nélkül: a)” szövegrészt el kell hagyni.
5. A 70/156/EGK tanácsi irányelvre való hivatkozások helyébe a 2007/46/EK irányelvre¹² való hivatkozások lépnek.
6. A 8. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„8. cikk

- (1) A járművek és a jármű-kombinációk aerodinamikai viselkedésének javítása érdekében az I. melléklet 1.1. pontjában található megengedett legnagyobb hosszúságokat túllépheti azon járművek és jármű-kombinációk hosszúsága, amelyek az alábbiakban meghatározott követelményeket teljesítő légtérrelőkkel vannak felszerelve. Ennek a túllépésnek kizárólag az lehet a célja, hogy a jármű vagy jármű-kombináció hátuljára a jármű vagy jármű-kombináció aerodinamikai jellemzőit javító légtérrelők felszerelhetők legyenek.
- (2) Az (1) bekezdésben említett légtérrelőknek teljesíteniük kell a következő műszaki és biztonsági követelményeket:
 - jelentős mértékben javítaniuk kell a járművek aerodinamikai viselkedését,
 - a közúti közlekedés biztonsága és az intermodális szállítás szemszögéből különösen:
 - i. úgy kell őket a járműhöz rögzíteni, és ennek a rögzítésnek az idő függvényében úgy kell viselkednie, hogy a leválás veszélye korlátozott legyen;
 - ii. olyan nappali és éjszakai jelzéssel kell őket ellátni, amely kedvezőtlen időjárási körülmények között is hatékony, és lehetővé teszi a többi úthasználó számára a jármű befoglaló méreteinek észlelését;
 - iii. úgy kell őket kialakítani, hogy az ütközés során az ütközésben érintett többi jármű és utasaik veszélyeztetettsége korlátozott legyen;
 - iv. nem növelhetik meg jelentős mértékben az oldalirányú szél miatti felborulás kockázatát,
 - a meglévő hálózatokba való illeszkedés szemszögéből különösen:
 - i. biztosítaniuk kell, hogy a járművek és a jármű-kombinációk továbbra is kormányozhatók legyenek a településeken belüli és a települések közötti közúti infrastruktúrán;
 - ii. nem akadályozhatják meg az érintett pótkocsiknak és félpótkocsiknak az intermodális szállításban igénybe vett vasúti, tengeri és folyami szállítóeszközökben történő elhelyezését;
 - iii. a járművezető által könnyen behajthatóknak, behúzóknak vagy eltávolíthatóknak kell lenniük.

A megengedett legnagyobb hosszúságok túllépése nem eredményezi a jármű vagy jármű-kombináció megengedett össztömegének növekedését.
- (3) A forgalomba hozatalt megelőzően a járműre szerelhető légtérrelőt és a járműre történő felszerelését a tagállamok engedélyezik, és ebből a célból tanúsítványt

¹² Az Európai Parlament és a Tanács 2007/46/EK irányelve a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról.

állítanak ki. A tanúsítvány igazolja a (2) bekezdésben felsorolt követelmények teljesülését, valamint azt, hogy a légtérrel jelentős mértékben javítja az aerodinamikai viselkedést. Az egyik tagállam által kiállított tanúsítványt a többi tagállam elismeri.

- (4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a (2) bekezdésben felsorolt követelmények teljesülésének biztosítása érdekében a 16. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el. Ezek az aktusok a műszaki jellemzőket, az üzemi minimumkövetelményeket, a tervezéssel összefüggésben teljesítendő követelményeket és a (3) bekezdés szerinti tanúsítvány kiállításának eljárását szabályozhatják.
- (5) Az említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadásáig a jármű hátuljára felszerelt, a (2) bekezdés követelményeit teljesítő, a (3) bekezdés értelmében vizsgálat alá vetett légtérrel ellátott járművek és jármű-kombinációk részt vehetnek a forgalomban, ha hosszuk nem vagy legfeljebb 2 m-rel haladja meg az I. melléklet 1.1. pontjában előírt hosszúságot. Ez az átmeneti intézkedés ezen irányelv hatálybalépésének napjától alkalmazandó.”
7. A 9. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„9. cikk

- (1) A járművek és a jármű-kombinációk aerodinamikai viselkedésének és a közúti közlekedés szempontjából vett biztonságosságának javítása érdekében az I. melléklet 1.1. pontjában található megengedett legnagyobb hosszúságokat túllépheti azon járművek és jármű-kombinációk hosszúsága, amelyek teljesítik a (2) bekezdésben meghatározott követelményeket. Ennek a túllépésnek elsősorban azt a célt kell szolgálnia, hogy a járműben olyan vezetőfülke legyen kialakítható, amely javítja a jármű vagy jármű-kombináció aerodinamikai jellemzőit és fokozza a közúti közlekedés biztonságosságát.
- (2) Az (1) bekezdésben említett vezetőfülkéknek teljesíteniük kell a következő műszaki és biztonsági követelményeket:
- javítaniuk kell a járművek aerodinamikai viselkedését,
 - javítaniuk kell a közúti közlekedés és az intermodális szállítás biztonságát, és ennek érdekében biztosítaniuk kell különösen azt, hogy a vezetőfülke elülső részének alakja:
 - i. javítsa a járművezető számára a közlekedés fokozottan veszélyeztetett résztvevőinek láthatóságát különösen azáltal, hogy csökkenti az elülső szélvédő alatti holteret;
 - ii. csökkentse a jármű ütközése esetén bekövetkező károkat,
 - biztosítaniuk kell a járművek és a jármű-kombinációk vezethetőségét az infrastruktúrán anélkül, hogy a járműveknek az intermodális terminálokra való használhatóságát korlátoznák,
 - javítaniuk kell a járművezető kényelmét és biztonságát.
- A megengedett legnagyobb hosszúság túllépése nem eredményezi a jármű vagy jármű-kombináció megengedett össztömegének növekedését.
- (3) A forgalomba hozatalt megelőzően az új kialakítású gépjárművek aerodinamikai viselkedését a tagállamok vizsgálat útján ellenőrzik, és ebből a célból tanúsítványt

állítanak ki. A tanúsítvány igazolja a (2) bekezdésben foglalt követelmények teljesülését. Az egyik tagállam által kiállított vizsgálati tanúsítványt a többi tagállam elismeri.

- (4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az új jármű-vezetőfülkék által a (2) bekezdés értelmében teljesítendő követelmények kiegészítése érdekében a 16. cikkkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el. Ezek az aktusok a műszaki jellemzőket, az üzemi minimumkövetelményeket, a tervezéssel összefüggésben teljesítendő követelményeket és a (3) bekezdés szerinti vizsgálati tanúsítvány kiállításának eljárását szabályozhatják.”
8. A 10. cikkben az „a 11. cikkben megadott dátummal” szövegrész helyébe az „1997. szeptember 17-ével” szöveg lép.
9. A 10a. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„10a. cikk

A hibrid hajtású járművek és a kizárólag elektromos hajtással rendelkező járművek megengedett legnagyobb össztömege az I. melléklet 2.3.1. pontjában található értékekkel egyezik meg.

A hibrid és az elektromos hajtású járműveknek mindazonáltal teljesíteniük kell az I. melléklet 3. pontjában a legnagyobb megengedett tengelyterhelés vonatkozásában előírt határértékeket.”

10. A 11. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„11. cikk

Az I. melléklet 1.1. és 1.6. pontjában található megengedett legnagyobb méreteket legfeljebb 15 cm-rel túlléphetik azon járművek és jármű-kombinációk méretei, amelyek 45 láb hosszúságú konténereket vagy csereszekrényeket szállítanak, amennyiben a konténer vagy csereszekrény közötti szállítása intermodális szállítás részeként történik.

E cikk és az I. melléklet 2.2.2. c) pontja alkalmazásában az intermodális szállítás fogalma úgy értendő, hogy az legalább egy vasúti szállítási, folyami szállítási vagy tengeri szállítási műveletet magában foglal. Az intermodális szállítás első és/vagy utolsó szakaszának közúti szállítás formájában kell megvalósulnia. E közúti szállítási szakaszoknak külön-külön tekintve 300 km-nél kisebb távolságú szállítást kell jelenteniük az Európai Unió területén belül, kivéve abban az esetben, ha a legközelebbi olyan terminálok, amelyekeken menetrend szerinti szolgáltatás vehető igénybe, ennél távolabb fekszenek. A szállítás az első, illetve az utolsó közúti szállítási szakasz hosszától függetlenül intermodális szállításnak minősül akkor is, ha Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletet foglal magában. Az Európán belüli rövid távolságú tengeri szállítási műveletet magában foglaló szállítás esetében úgy kell tekinteni, hogy az első szakasz az áru berakodásának helyétől a legközelebbi megfelelő tengeri kikötőig tart, az utolsó szakasz pedig a legközelebbi megfelelő tengeri kikötő és az áru kirakodásának helye között valósul meg.”

11. A 12. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„12. cikk

- (1) Annak érdekében, hogy biztosítsák az e rendeletben foglalt kötelezettségek tiszteletben tartását, a tagállamok kialakítják a forgalomban részt vevő járművek és jármű-kombinációk előzetes szűrésének és célzott ellenőrzésének rendszerét.
- (2) Az ezen irányelv hatálybalépését követő két év elteltével a tagállamok tömegméréseket hajtanak végre a forgalomban részt vevő járműveken és jármű-kombinációkon. Ezeket az előzetes szűréseket azon járművek kiszűrésére kell felhasználni, amelyekről vélelmezhető, hogy nem teljesítik az előírásokat, és ennél fogva kézi ellenőrzést indokolnak. A szóban forgó ellenőrzéseket az infrastruktúrára szerelt automatikus rendszerek vagy a (6) bekezdésnek megfelelően a járművek fedélzetére felszerelt rendszerek segítségével kell végrehajtani. Az automatikus rendszereknek lehetővé kell tenniük a megengedett legnagyobb tömegek be nem tartása szempontjából gyanús járművek beazonosítását. Mivel ezek az automatikus rendszerek csupán az előzetes szűrés céljára kerülnek felhasználásra, a szabálysértés tényének megállapítására nem, a tagállamok általi tanúsításuk nem kötelező.
- (3) A tagállamok az előzetes szűréseket úgy végzik, hogy éves átlagban legalább 2000 jármű-kilométerenként egy mérlegelésre sor kerüljön.
- (4) Annak érdekében, hogy ezek az ellenőrzések az Unió szintjén minél hatékonyabban és minél egyszerűbben legyenek végrehajthatók, a tagállamok gondoskodnak arról, hogy az illetékes hatóságok – a többi tagállammal való információcserével megbízott kapcsolattartón keresztül – a szükséges információkat kicseréljék egymással. A szükséges információk magukban foglalják különösen a szabályszegő azonosítását lehetővé tévő adatokat, az elkövetett szabályszegés és az alkalmazott szankció leírását, valamint az érintett vállalkozás jó hírnevére vonatkozó információkat. A kapcsolattartót az 1071/2009/EK rendelet 18. cikke (1) bekezdésének megfelelően kell kijelölni.
- (5) A (2) bekezdés alapján végrehajtott előzetes szűrés alapján a megengedett legnagyobb tömegek be nem tartása szempontjából gyanúsnak tekinthető járművekkel szemben a következő intézkedések közül legalább egyet alkalmazni kell:
 - i. a járművet fel kell tartóztatni, majd jóváhagyott műszerrel ellenőrzésnek kell alávetni,
 - ii. a fuvarozó vállalkozásnak tájékoztatást kell küldeni a jármű tömegével kapcsolatban felmerült gyanúról,
 - iii. a fuvarozó vállalkozásnál helyszíni ellenőrzést kell tartani különösen abban az esetben, ha a ii. alpontként jelölt francia bekezdés szerinti tájékoztatást követően ismételt gyanú merül fel vele szemben.
- (6) Az (1) bekezdéssel összhangban a tagállamok ösztönzik a járművek és a jármű-kombinációk olyan fedélzeti tömegmérő eszközökkel történő felszerelését, amelyek az össztömeg és a tengelyterhelések mérésére egyaránt alkalmasak, és amelyek a tömegadatokat bármely pillanatban képesek a mozgó járműről a közút mentén ellenőrzéseket végző hivatalos személynek, illetőleg az áru fuvarozás szabályozásával kapcsolatban felelősséget viselő hivatalnak továbbítani. Az adatkommunikációt a CEN által a speciális célú, rövid hatótávolságú adatátvitel¹³ területén közzétett

¹³ Dedicated Short Range Communications (DSRC).

EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 és EN ISO 14906 szabványoknak megfelelő interfészekon keresztül kell lebonyolítani.

- (7) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 16. cikknek megfelelően olyan felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el, amelyekben megállapítja:
- a (6) bekezdésben említett fedélzeti tömegmérő eszközök teljes műszaki átjárhatóságát biztosító kiegészítő műszaki előírásokat annak biztosítása érdekében, hogy mindegyik tagállam hatóságai azonos módon legyenek képesek adatkommunikációt folytatni minden olyan járművel és járműkombinációval, amely a tagállamok valamelyikében van nyilvántartásba véve, és szükség szerint az így megkapott információkat kicserélhessék más tagállamok hatóságaival,
 - az e cikk (2) bekezdésében említett előzetes szűrések eljárásait, az ezen előszűrések céljából felhasználható technikai felszerelésre vonatkozó műszaki előírásokat, a pontossági követelményeket és az említett technikai felszerelés alkalmazásának módjára vonatkozó szabályokat. Ezeket az eljárásokat, előírásokat és alkalmazási szabályokat azzal a céllal kell megalkotni, hogy lehetővé tegyék az ellenőrzések valamennyi tagállamban azonos módon történő végrehajtását, és ezáltal garantálják, hogy az Unió területén működő valamennyi fuvarozó azonos bánásmódban részesüljön.”

12. A 13. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„13. cikk

- (1) Az ezen irányelvben foglalt előírások megsértésének eseteit súlyosságuknak megfelelően különböző kategóriákba kell besorolni.
- (2) Az I. melléklet 2., 3., 4.1. és 4.3. pontjában meghatározott megengedett legnagyobb tömegek valamelyikének 5%-nál kisebb mértékű túllépése esetén a fuvarozót írásban figyelmeztetni kell, továbbá alkalmazható vele szemben a nemzeti jogban e célra esetleg meghatározott szankció.
- (3) Az I. melléklet 2., 3., 4.1. és 4.3. pontjában meghatározott megengedett legnagyobb tömegek valamelyikének 5% és 10% közötti mértékű túllépése ezen irányelv alkalmazásában enyhe szabályszegésnek minősül, és pénzbírsággal sújtandó. Kiegészítő szankcióként az ellenőrzést végző hatóság megtilthatja a jármű továbbhaladását és elrendelheti a rakomány oly módon történő részleges kirakodását, hogy annak eredményeképpen a jármű teljesítse a megengedett legnagyobb tömegre vonatkozó előírásokat.
- (4) Az I. melléklet 2., 3., 4.1. és 4.3. pontjában meghatározott megengedett legnagyobb tömegek valamelyikének 10% és 20% közötti mértékű túllépése ezen irányelv alkalmazásában súlyos szabályszegésnek minősül. Ilyen esetekben pénzbírságot kell kiszabni, továbbá a jármű továbbhaladását meg kell tiltani és el kell rendelni a rakomány oly módon történő részleges kirakodását, hogy annak eredményeképpen a jármű teljesítse a megengedett legnagyobb tömegre vonatkozó előírásokat.
- (5) Az I. melléklet 2., 3., 4.1. és 4.3. pontjában meghatározott megengedett legnagyobb tömegek valamelyikének 20%-ot meghaladó mértékű túllépése ezen irányelv alkalmazásában fokozottan súlyos szabályszegésnek minősül, tekintettel azokra a kockázatokra, amelyeket ez a szabályszegés a többi úthasználóra nézve jelent. Ilyen esetekben a jármű továbbhaladását azonnali hatállyal meg kell tiltani és el kell

rendelni a rakomány oly módon történő részleges kirakodását, hogy annak eredményeképpen a jármű teljesítse a megengedett legnagyobb tömegre vonatkozó előírásokat, továbbá pénzbírságot kell kiszabni. Ezen túlmenően az 1071/2009/EK rendelet¹⁴ 6. cikkének megfelelően meg kell indítani a fuvarozó vállalkozás jó hírnevének elvesztésére irányuló eljárást.

- (6) Az I. melléklet 1. pontjában meghatározott megengedett legnagyobb méretek valamelyikének 2%-nál kisebb mértékű túllépése esetén a fuvarozót írásban figyelmeztetni kell, továbbá alkalmazható vele szemben a nemzeti jogban e célra esetleg meghatározott szankció.
- (7) Az I. melléklet 1. pontjában meghatározott megengedett legnagyobb méretek valamelyikének 2% és 20% közötti mértékű túllépése pénzbírsággal sújtandó, függetlenül attól, hogy a mérettúllépést a rakomány méretei vagy a jármű saját méretei okozzák-e. Ilyen esetekben az ellenőrzést végző hatóság megtiltja a jármű továbbhaladását mindaddig, amíg a rakomány méretei miatti mérettúllépés a rakomány kirakodása útján meg nem szűnik, illetőleg a jármű saját méretei miatti mérettúllépést a fuvarozó vállalkozás a 4. cikk (3) bekezdése szerinti különleges engedély beszerzése útján nem orvosolja.
- (8) Az I. melléklet 1. pontjában meghatározott megengedett legnagyobb méretek valamelyikének akár a rakomány méretei, akár a jármű saját méretei miatti, 20%-ot meghaladó mértékű túllépése ezen irányelv alkalmazásában fokozottan súlyos szabályszegésnek minősül, tekintettel azokra a kockázatokra, amelyeket ez a szabályszegés a többi úthasználóra nézve jelent. Ilyen esetekben pénzbírságot kell kiszabni, továbbá a jármű továbbhaladását azonnali hatállyal meg kell tiltani, és – amennyiben a mérettúllépést a rakomány okozta – el kell rendelni a rakomány részleges kirakodását, illetőleg kötelezni kell a fuvarozó vállalkozást a 4. cikk (3) bekezdése szerinti különleges engedély beszerzésére. Ezen túlmenően az 1071/2009/EK rendelet 6. cikkének megfelelően meg kell indítani a fuvarozó vállalkozás jó hírnevének elvesztésével kapcsolatos eljárást.
- (9) A (3), a (4), az (5), a (7) és a (8) bekezdésben említett szankcióknak hatékonyaknak, arányosaknak és visszatartó erejűeknek kell lenniük.”

13. Az irányelv a következő 14. cikkel egészül ki:

„14. cikk

Konténerek szállítása esetén a feladó nyilatkozatot ad át a konténer szállításával megbízott közúti fuvarozónak a szállítandó konténer tömegéről. Ha ez az információszolgáltatás nem történik meg vagy a szolgáltatott információ tévesnek bizonyul, a legnagyobb megengedett tömegre vonatkozó előírások megsértése esetén a feladót a fuvarozóval megegyező felelősség terheli.”

14. Az irányelv a következő 15. cikkel egészül ki:

„15. cikk

A tagállamok két évente, mindig az adott naptári év első negyedévében jelentést nyújtanak be a Bizottságnak a megelőző két naptári év során végrehajtott ellenőrzésekről, ezen ellenőrzések megállapításairól, valamint a szabályszegőkkel szemben alkalmazott szankciókról. A Bizottság ezeket a jelentéseket elemzi, és az

¹⁴ HL L 300., 2009.11.14., 51. o.

elemzésről készített beszámolóját az adott naptári év második negyedévében megküldi az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.”

15. Az irányelv a következő 16. cikkel egészül ki:

„16. cikk

- (1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás gyakorlásának feltételeit ez a cikk határozza meg.
- (2) A Bizottság részére a 8. cikk (4) bekezdésében, a 9. cikk (5) bekezdésében és a 12. cikk (7) bekezdésében adott felhatalmazás [beírandó dátum: ezen irányelv hatálybalépésének napja]-tól/-től határozatlan időre szól.
- (3) Az Európai Parlament, illetőleg a Tanács a 8. cikk (4) bekezdésében, a 9. cikk (5) bekezdésében és a 12. cikk (7) bekezdésében adott felhatalmazást bármikor visszavonhatja. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat *Az Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.
- (4) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.
- (5) A 8. cikk (4) bekezdése, a 9. cikk (5) bekezdése és a 12. cikk (7) bekezdése alapján elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha a jogi aktusról az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak küldött értesítéstől számított két hónapos határidőn belül a két említett intézmény egyike sem emel ellene kifogást, illetve akkor, ha a határidő lejártát megelőzően az Európai Parlament és a Tanács egyaránt arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem kíván kifogást emelni. Az Európai Parlament, illetőleg a Tanács kezdeményezésére az említett időtartam 2 hónappal meghosszabbodik.”

16. Az I. melléklet a következőképpen módosul:

- a) az 1.2. b) pont helyébe a következő szöveg lép:
- „fokozott hőszigetelésű járművek felépítménye, fokozott hőszigetelésű intermodális szállítási egységet szállító járművek felépítménye: 2,60 m”,
- b) a 2.2.2. c) pont helyébe a következő szöveg lép:
„intermodális szállítás keretében egy vagy több intermodális szállítási egységet szállító háromtengelyes gépjármű két- vagy háromtengelyes félpótkocsival, 40 vagy 45 láb legnagyobb teljes hosszúság esetén: 44 t”,
- c) a 2.3.1. pont helyébe a következő szöveg lép:
„Kéttengelyes gépjárművek, az autóbuszok kivételével: 18 t”
„Hibrid vagy elektromos hajtású kéttengelyes gépjárművek, az autóbuszok kivételével: 19 t”
„Kéttengelyes autóbuszok: 19 t”.

2. cikk

- (1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb *Az Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő 18 hónapon belül megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul megküldik a Bizottságnak.

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

- (2) A tagállamok megküldik a Bizottságnak nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az irányelv tárgykörében elfogadnak.

3. cikk

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

4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, [...] -án/-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök